

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 084/2025
Data: 26/06/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTOS LATINO-AMERICANOS DEVEM ENTRAR EM NOVA ERA DE CONCESSÕES	4
MEGATERMINAL EM SANTOS: EMPRESA COBRA EXPLICAÇÕES NA JUSTIÇA SOBRE PROIBIÇÃO EM LEILÃO; ENTENDA.....	5
PARANÁ SUPERA 28 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS	7
BRAIN MARKET – INTELIGÊNCIA DE MERCADO	8
ATRASO EM LEILÃO DE CAPACIDADE COMPROMETE INDÚSTRIA.....	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	9
PORTOS DA REGIÃO NORDESTE MOVIMENTARAM 7,5 MILHÕES DE TONELADAS EM ABRIL	9
IP4 ANTIGO DE ITACOATIARA (AM) É REINAUGURADO COM ESTRUTURA REVITALIZADA	10
SILVIO COSTA FILHO RESSALTA A IMPORTÂNCIA DO COMBUSTÍVEL DO FUTURO EM REUNIÃO DO CNPE	11
CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO PARAGUAI AVANÇA MAIS UMA ETAPA COM APROVAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES DA CONSULTA PÚBLICA	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	13
PONTE INTERDITADA SOBRE O RIO CANDEIAS NA BR-364/RO RECEBE OBRAS EMERGENCIAIS	13
COM INVESTIMENTO DE R\$ 10,3 BILHÕES, BR-101/ES-BA ENTRA EM NOVA ETAPA DE DESEMPENHO	14
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES APRESENTA ROADMAP DE SUSTENTABILIDADE E REFORÇA COMPROMISSO COM INFRAESTRUTURA VERDE E SEGURA	15
CAMINHO PARA O MAR: TURISTAS E VENDEDORES COMEMORAM AS MELHORIAS QUE A BR-101/ES/BA IRÁ RECEBER	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – A FORÇA QUE BROTA DO CENTRO-OESTE.....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Leilão</i>	18
<i>Investimento</i>	19
<i>Fernão Dias</i>	19
<i>Obras</i>	19
NACIONAL - HIDROVIA DO RIO PARAGUAI DÁ PASSO DECISIVO PARA CONCESSÃO.....	19
NACIONAL - TRECHO É ESTRATÉGICO PARA O ESCOAMENTO DE CARGAS DO CENTRO-OESTE	20
NACIONAL - BRASIL VOLTA A SER AUTOSSUFICIENTE EM GASOLINA COM NOVA MISTURA	21
NACIONAL - CRISE NO GOLFO EXPÕE FRAGILIDADES DA MATRIZ ENERGÉTICA BRASILEIRA	22
REGIÃO CENTRO-OESTE - MT RECEBE CENTRO-OESTE EXPORT COM FOCO EM LOGÍSTICA E SUSTENTABILIDADE	23
NACIONAL - ACORDO BUSCA CONSOLIDAR LITORAL PAULISTA COMO POLO OFFSHORE	24
REGIÃO SUL - ELEVAÇÃO DO GUAÍBA SUSPENDE OPERAÇÕES NO COMPLEXO DE PORTO ALEGRE	25
JORNAL O GLOBO – RJ	26
GOVERNO LULA QUER INTRODUIZIR AUTOMÓVEIS E AÇÚCAR NO MERCOSUL.....	26
GOVERNO TEM DE DUAS A TRÊS SEMANAS PARA ENCONTRAR SOLUÇÃO APÓS DERRUBADA DE DECRETO DO IOF, DIZ SECRETÁRIO DO TESOURO	27
CONTAS PÚBLICAS DO GOVERNO TÊM DÉFICIT DE R\$ 40,6 BILHÕES EM MAIO	28
EM LEILÃO SEM CONCORRENTES, EcoRODOVIAS MANTÉM A CONCESSÃO DA BR-101 ENTRE BAHIA E ESPÍRITO SANTO.....	29
DERRUBADA DE VETOS DAS EÓLICAS OFFSHORE EQUIVALE A SEIS ANOS DE BANDEIRA VERMELHA NA CONTA DE LUZ.....	31
PRÉ-SAL: LEILÃO ARRECADADA R\$ 28 BILHÕES E SUPERA EXPECTATIVAS COM AJUDA DA PETROBRAS.....	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
DERROTA DO IOF ESCANCARA RELAÇÃO ‘INSTÁVEL’ ENTRE GOVERNO E CÂMARA E ALERTA PARA PRÓXIMAS VOTAÇÕES ...	34
SETOR PRIVADO COMEMORA QUEDA DO DECRETO DE LULA QUE AUMENTOU IOF	36
PARLAMENTARES CRITICAM POSSIBILIDADE DE O GOVERNO ENTRAR NO STF CONTRA DERRUBADA DE AUMENTO DE IOF....	36
GALÍPOLO DIZ QUE DEBATE SOBRE FISCAL NO BRASIL É POSITIVO E QUE ‘CONVERSA MUITO’ COM HADDAD.....	37
PETROBRAS É A GRANDE VENCEDORA DO 5º LEILÃO DE PETRÓLEO DA UNIÃO; DISPUTA MOVIMENTOU R\$ 28 BI.....	39
PERCEPÇÃO DE RISCO FISCAL ESTÁ MAIS PRESENTE HOJE DO QUE NO FIM DO GOVERNO DILMA, DIZ MANSUETO	40
SHELL NEGA NEGOCIAÇÕES PARA COMPRAR RIVAL BP E FALA EM ‘ESPECULAÇÃO DA MÍDIA’	41
VALOR ECONÔMICO (SP)	42
ATRASO EM LEILÃO DE CAPACIDADE COMPROMETE INDÚSTRIA.....	42
LIQUIPAR INVESTE R\$ 589 MILHÕES EM EXPANSÃO DE TERMINAL EM PARANAGUÁ	43
BALANÇA COMERCIAL DE BENS DOS EUA TEM DÉFICIT DE US\$ 96,6 BILHÕES EM MAIO	44



PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	45
PETROBRAS ASSINA CONVÊNIO PARA DESENVOLVER OPERAÇÕES OFFSHORE EM SÃO PAULO.....	45
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL CELEBRA 70 ANOS COM SOLENIDADE E ANÚNCIO DE OBRAS.....	46
PROJETO QUE REÚNE, KLABIN, BRADO E TCP ALCANÇA TRANSPORTE COM 31 TRENS EM MAIO.....	46
CONCESSÃO DA HIDROVIA DO PARAGUAI AVANÇA NA ANTAQ.....	47
PORTOS DA REGIÃO NORDESTE MOVIMENTARAM 7,5 MILHÕES DE TONELADAS EM ABRIL.....	47
ANTAQ TERÁ QUE ESCLARECER RESTRIÇÕES DO LEILÃO DO TECON SANTOS 10.....	48
ARTIGO - IMPLICAÇÕES DA DECISÃO DO STJ PARA ISENÇÃO DE DEMURRAGE POR RETENÇÃO DE MERCADORIAS PELA RECEITA FEDERAL.....	49
ARTIGO - CABOTAGEM E DESCARBONIZAÇÃO: OPORTUNIDADES E RISCOS PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO BRASILEIRO.....	52
ARTIGO - COLABORADORAS NO CENTRO: A CBO E O COMPROMISSO COM A DIVERSIDADE.....	53
TCP ANUNCIA NOVO SERVIÇO SEMANAL DE CABOTAGEM.....	55
TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EXIGE INTEGRAÇÃO EM DIFERENTES ÁREAS DO PORTO PARA SUPERAR METAS E MUDANÇAS.....	56
CRESCE PRESSÃO POR LEVANTAMENTOS BATIMÉTRICOS CONTÍNUOS E ATUALIZAÇÃO DE CARTAS NÁUTICAS NOS PORTOS.....	62
COM PRODUÇÃO RECORDE, PAÍS DEMANDA INVESTIMENTOS EM INTERMODALIDADE PARA ESCOAR PRODUÇÃO AGRÍCOLA E MINERAL.....	67
CRESCE NÚMERO DE PROJETOS E PARCERIAS LIGADOS AO H2V. LEI APROVADA EM 2024 AINDA PRECISA DE REGULAMENTAÇÃO.....	72
PORTOS DO SUL E SUDESTE SÃO MAIS EXPOSTOS A TEMPESTADES E VENDAVAIS. ESCASSEZ HÍDRICA É DESAFIO NO NORTE..	79
PRODUTOS E SERVIÇOS 747.....	86
EDITORIAL 747.....	89
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	90
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	90



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTOS LATINO-AMERICANOS DEVEM ENTRAR EM NOVA ERA DE CONCESSÕES

Situação atual do setor e projeções futuras foram destaque ontem na AAPA Latam, que acontece no Peru

Por ATribuna.com.br 26 de junho de 2025



Evento promovido pela Associação Americana de Autoridades Portuárias segue até amanhã, em Lima (Divulgação)

“Estamos em um momento crucial, em que os governos precisam definir suas políticas, seu arcabouço regulatório para garantir que as concessões continuem a fazer um trabalho eficiente e competitivo”. A fala de Juan Andrés Duarte, presidente-executivo do AAPA Latam 2025, resume a urgência do momento vivido pelo setor portuário na América Latina. À frente do Congresso Latino-Americano de

Portos, que ocorre em Lima, no Peru, Duarte ressalta o que ele considera crucial para o futuro da infraestrutura marítima da região.

O AAPA Latam evento promovido pela Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA), tem apoio do Grupo Tribuna. Começou na última terça-feira (24) e segue até esta sexta-feira (26), consolidando-se como o maior encontro do setor nas Américas. Com recorde de público — mais de 700 participantes de quatro continentes —, o congresso transformou Lima no epicentro estratégico do comércio global nesta semana, com uma agenda voltada para os grandes desafios e oportunidades logísticas.

Segundo Duarte, a próxima década será decisiva. “Podemos esperar um período, nos próximos dez anos, em que quase 40% das concessões portuárias na América Latina terminarão. E, nos próximos 15 anos, cerca de 50% das atuais concessões de conexão portuária”. Isso exige, segundo ele, ação imediata dos governos nacionais para renovar seus marcos regulatórios e garantir estabilidade jurídica para novos investimentos.



**“O Brasil, claro, é um grande exemplo de investimento e competitividade portuária. Vimos a primeira onda de investimentos”
Juan Andrés Duarte Presidente-executivo do AAPA Latam 2025
(Reprodução)**

“Estamos vendo alguns passos em termos de parcerias público-privadas (PPP), investimentos conjuntos e prazos ligeiramente mais longos, novas maneiras de reconfigurar e repensar como garantiremos investimentos de longo prazo”, explica.

Inovação

O AAPA Latam 2025 também reflete o esforço da comunidade portuária em se adaptar à nova realidade tecnológica. A programação conta com debates sobre automação, descar-bonização, inteligência artificial, segurança e inte-gração logística, além de temas como a governança cidade-porto e a criminalidade organizada.



“A inteligência artificial não é algo que está por vir, já está aqui. Nosso setor deve adotá-la e avançar com maior determinação”, defende Duarte. Ele destaca que investir em tecnologia, sustentabilidade e infraestrutura será fundamental para manter a competitividade dos portos latino-americanos.

O executivo lembra ainda que muitos terminais da região enfrentam infraestruturas envelhecidas, o que impõe urgência na modernização. “Precisamos investir em manutenção e reabilitação de infraestrutura”.

Segunda onda de investimentos exige outra mentalidade

Se a primeira onda de concessões portuárias na América Latina foi marcada por fortes aportes em equipamentos e melhorias internas nos terminais, a segunda, que já se desenha no horizonte, exige uma mentalidade mais ousada, colaborativa e alinhada com os pilares da inovação, da logística e da governança eficiente. Essa foi a mensagem reforçada por diferentes lideranças brasileiras presentes no Congresso AAPA Latam.

Para Disney Neto, diretor-executivo do Deme Group Brasil, este é um momento “muito positivo” para a reavaliação conjunta de necessidades específicas em cada porto. “Quando um terminal tem uma oportunidade de discutir uma renovação contratual, é óbvio que ele vai olhar para si mesmo, mas tudo aquilo que está ao redor também tem uma influência muito significativa para que ele tenha sucesso”.

Disney defende que a nova etapa de contratos precisa ser usada como alavanca para resolver os principais gargalos da cadeia logística, prevendo contrapartidas nos contratos.

Na mesma direção, Ricardo dos Santos Moreira, gerente de Fiscalização da Autoridade Portuária de Santos (APS), destaca que o maior porto do Hemisfério Sul já se antecipa à nova fase, sem ignorar a questão dos acessos. Temos que melhorar a operação, o fluxo de carga, o armazenamento, mas não podemos esquecer que tudo isso depende de uma logística de acesso aderente”.

O consultor para assuntos portuários Maxwell Rodrigues, representante do Grupo Tribuna no evento, reforça que o momento exige ação e maturidade dos governos. “Teremos uma nova onda de investimentos na América Latina. A primeira onda estava focada em equipamentos e terminais. A segunda estará pautada em inovação, tecnologia, eficiência e infraestrutura”, afirmou.

Riscos

Segunda onda de investimentos exige outra mentalidade Para Maxwell Rodrigues, a falta de preparo do setor público pode custar caro. “Corremos um risco enorme de perder uma grande janela de oportunidade”, afirma. “É hora de buscar investimentos para desenvolver a indústria nacional. Assim deixaremos de ser exportadores de commodities e entraremos de forma diferente no comércio mundial”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/06/2025

MEGATERMINAL EM SANTOS: EMPRESA COBRA EXPLICAÇÕES NA JUSTIÇA SOBRE PROIBIÇÃO EM LEILÃO; ENTENDA

Maersk pede nova audiência pública para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) explicar restrições no leilão

Por Bárbara Farias 26 de junho de 2025

A armadora Maersk entrou com mandado de segurança na Justiça contra a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Em nome da “transparência na licitação” do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, a armadora pede que seja determinada uma nova audiência pública para a Antaq explicar a decisão pelo certame em duas fases. A agência proibiu os atuais operadores de contêineres do Porto de Santos (como a Maersk) de participarem na primeira etapa, sob o argumento de prejuízo ao livre mercado.



Tecon Santos 10 ocupará área de 621,9 mil metros quadrados no cais do Saboó, na Margem Direita do Porto de Santos, com investimento inicial projetado de R\$ 6,45 bilhões (Alexsander Ferraz/AT)

A Maersk acionou a Antaq em primeira instância na 21ª Vara Cível Federal de São Paulo, na última segunda-feira (23). Em despacho, nesta quarta (25), o juiz federal Paulo Cezar Neves Junior mandou notificar a agência, em Brasília, e determinou prazo de dez dias, a partir da notificação, para o órgão regulador explicar as regras da licitação.

Contudo, o magistrado não julgou o mandado de segurança, sob a justificativa de que não cabe a “intervenção” da Justiça nesse momento, uma vez que a peça licitatória está no Tribunal de Contas da União (TCU) para análise — etapa final do processo antes da abertura do leilão, se não houver a necessidade de novos ajustes por parte da Antaq.

“Dada a complexidade da matéria e pelo fato do pleito não encerrar urgência para ser apreciado sem a oitiva da parte contrária, reputo imprescindível a busca por mais elementos necessários para a análise da tutela de urgência, que poderão ser oferecidos pela própria autoridade impetrada”, manifestou o juiz em seu despacho. Ou seja, até então, o pedido de nova audiência não foi acatado.

Maersk

Em nota, a Maersk manifestou que defende regras claras no edital do Tecon Santos 10, que “garantam a livre concorrência e estejam à altura da competitividade desse ativo estratégico para o País”.

A armadora acrescentou que vetar a participação de empresas com ampla experiência internacional, responsáveis pela gestão de alguns dos portos mais eficientes do mundo, “sem estudos aprofundados que respaldem essa decisão, reduz significativamente o potencial do projeto no maior porto da América Latina”.

A Maersk informou ainda que “o mandado denuncia uma manobra que restringiu a competição no maior leilão portuário do País, feita sem debate público e em afronta à lei e à jurisprudência. A restrição, além de inédita, não tem respaldo técnico e pode prejudicar o interesse público ao afastar operadores experientes e reduzir a competição”.

A armadora disse que “não quer que o Judiciário altere o conteúdo do edital, mas sim que obrigue a Antaq a submeter as novas regras a uma nova audiência pública, garantindo transparência, participação social e respeito ao devido processo legal”.

A companhia afirmou que o edital submetido à audiência pública “não previa restrições” à participação dos atuais operadores do Porto de Santos, que só “foram incluídas depois, sem debate público”. E citou ainda que a Secretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação do Ministério da Fazenda não analisou o novo modelo com as restrições, “recomendando a reabertura da audiência pública após os estudos concorrenciais e que não houve manifestação da Procuradoria Federal da Antaq e da consultoria jurídica do ministério, violando o devido processo legal”.

Antaq

Procurada, a agência respondeu que não foi notificada oficialmente sobre a ação mencionada. “A Agência reitera que o processo referente ao arrendamento do terminal encontra-se no Tribunal de Contas da União, aguardando deliberação da Corte”, informou a Antaq, em nota.

O ativo

O Tecon Santos 10 ocupará área de 621,9 mil metros quadrados (m²) no cais do Saboó (STS10), na Margem Direita do Porto de Santos. O investimento inicial projetado é de R\$ 6,45 bilhões e a capacidade é para 3,25 milhões de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) ao ano.

Maior da América do sul

O Tecon Santos 10 será o maior terminal de contêineres da América do Sul e deverá receber, além de 3,25 milhões de contêineres ao ano, mais 91 mil toneladas de carga geral. O prazo do contrato será de 25 anos, com início da vigência previsto para o ano de 2026 e término em 2050, no entanto, podendo ser prorrogado. A empresa vencedora do leilão precisará construir no local a infraestrutura necessária para receber os maiores navios do mundo. São embarcações da classe Triple E, com 400 metros de comprimento, por 59 de largura, 73 de altura, com capacidade para transportar até 18 mil contêineres (20 pés). O concessionário fará a construção de um cais de atracação compatível com esses navios gigantes, ainda inéditos em Santos. Atualmente o cais santista já recebe os da classe New Panamax (366 metros e 14 mil contêineres), mas não com capacidade total devido à falta de estrutura e profundidade necessárias.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/06/2025

PARANÁ SUPERA 28 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS NOS PORTOS

Dado é dos cinco primeiros meses de 2025

Por A Tribuna.com.br 26 de junho de 2025



Exportações continuam impulsionadas pelas commodities agrícolas: soja em grãos lidera movimentação (Claudio Neves/Portos do Paraná/Divulgação)

Os portos paranaenses registraram a movimentação de 28.195.118 toneladas de cargas entre janeiro e maio deste ano. O volume representa um crescimento de 3,7% em relação ao mesmo período de 2024, quando foram movimentadas 27.197.565 toneladas.

As exportações continuam impulsionadas pelas commodities agrícolas. A soja em grãos lidera a movimentação com 6.326.901 toneladas, seguida pelo farelo de soja, com 3.036.137 toneladas exportadas. China e Holanda foram os principais destinos, representando juntos 15% da participação nacional no setor, o que equivale a US\$ 3,4 bilhões.

A boa produtividade da safra 2024/2025 contribuiu para os resultados expressivos no acumulado do ano. Apesar de um leve recuo na demanda entre abril e maio, as exportações de soja e farelo foram retomadas com força em junho. A expectativa agora é o início da exportação de duas a três milhões de toneladas de milho no segundo semestre.

Na importação, os fertilizantes lideram o volume movimentado, com 4.357.233 toneladas descarregadas nos portos paranaenses. O valor da operação chega a US\$ 1,4 bilhão, o que representa mais de 25% da movimentação nacional de fertilizantes. As cargas têm como principais destinos os estados do Paraná, São Paulo, Mato Grosso e Goiás.

A perspectiva para o segundo semestre é mais otimista em comparação a 2024. “O último semestre do ano passado foi desafiador em termos de demanda e volume exportado, especialmente no último trimestre. Em 2025, o cenário se mostra mais favorável”, avaliou o diretor de Operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/06/2025



BRAIN MARKET – INTELIGÊNCIA DE MERCADO

ATRASO EM LEILÃO DE CAPACIDADE COMPROMETE INDÚSTRIA

Em evento da Fiepa, Roberto Ardenghy destaca que o processo de transição energética exige a coexistência de petróleo e gás com renováveis e vantagens para a Amazônia e toda a região Norte.



O presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Roberto Ardenghy, defendeu as pesquisas para exploração de petróleo na Margem Equatorial, a mais nova fronteira exploratória brasileira em águas profundas e ultraprofundas. “Nós temos que fazer essa atividade exploratória, a perfuração, para que a gente possa trazer essa riqueza para o benefício da sociedade e do Norte do Brasil”, destacou ele, na abertura do Amazon Energy 2025 & 2º Evento Pré-COP IBP, realizado na sede da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa), nesta quinta-feira (25), em Belém (PA).

O processo de transição energética e a coexistência de petróleo e gás com as fontes renováveis de energia foram os temas centrais dos painéis de debates do evento, que tem como tema central ‘Integração energética para o progresso da Amazônia, com sustentabilidade e inclusão social’. Além do presidente do IBP, participaram da mesa de abertura o presidente da Fiepa, Alex Carvalho, e lideranças políticas, empresariais e acadêmicas.

“Bilhões de reais são pagos todos os dias em royalties e participações especiais e outros impostos, gerando muita atividade para as economias regionais; 17% do PIB bioindustrial brasileiro vêm do setor de óleo e gás”, afirmou Ardenghy, que também moderou o painel ‘Desenvolvimento Socioeconômico da Região Amazônica’. Segundo ele, o potencial das reservas em águas profundas brasileiras precisa ser considerado como um objetivo estratégico nacional. A Margem Equatorial brasileira tem potencial estimado de 30 bilhões de barris de petróleo, segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

“A evolução energética já começou. Mas o petróleo ainda fornece 80% da energia do mundo”, observou Ardenghy, comparando a transição com uma maratona longa. “Continuar explorando o subsolo com responsabilidade e eficiência é um compromisso com o desenvolvimento social e econômico”, assinalou.

Sobre eventuais riscos ambientais, o presidente do IBP lembrou que “todos os dias 3 milhões de barris de petróleo saem do pré-sal, na Bacia de Santos, sem deixar cair uma gota no mar. As empresas têm compromissos com a preservação. Todas cumprem as regras. Coitado país que deixa enterrado em seu subsolo riquezas inexploradas”, afirmou.

Participaram do primeiro painel Luiz Guilherme Moura Viana Diniz, gerente de Produção de Urucu da Petrobras; Fernando Flexa Ribeiro, diretor presidente da Companhia de Gás do Pará; e Renan Canedo, consultor técnico da empresa TGS DO BRASIL.

Região paralisada

O presidente da Fiepa, Alex Carvalho, disse que a Amazônia está anestesiada por falta de um plano de desenvolvimento sustentável. “É impossível pensar em sustentabilidade ambiental sem pensar em desenvolvimento”, frisou. “Belém está de braços abertos para discutir verdades, ciência, tecnologia e inovação”, afirmou Carvalho, na abertura do evento.

Para o dirigente da Fiepa, a construção de uma lógica econômica voltada para o desenvolvimento sustentável exige união e força. “Precisamos estar fortalecidos para valorizar as ferramentas indutoras da transformação”, disse. “Hoje, existem empresas que acreditam no potencial brasileiro”, completou.

Benefícios sociais

No painel ‘A experiência exitosa de E&P no Brasil e a geração de benefícios para a sociedade’, Maria Izabel Magalhães Gomes Ramos, gerente de Soluções Baseadas na Natureza da Petrobras, destacou as iniciativas da empresa na área ambiental. O programa ProFloresta+, em parceria com o BNDES, que promove a restauração de áreas degradadas na Amazônia, está entre os mais importantes. Segundo ela, o ProFloresta busca recuperar até 50 mil hectares de floresta, com a meta de capturar cerca de 15 milhões de toneladas de carbono.

Alexandre Viana Gebara, secretário executivo do Conselho Gestor do Fundo Soberano – COGEF do Estado do Espírito Santo, falou sobre os programas de desenvolvimento de longo prazo garantidos pelos royalties do petróleo. “Trata-se de uma poupança intergeracional. O Fundo Soberano do Espírito Santo registrou um saldo de R\$ 2 bilhões em junho de 2025”, disse Gebara.

O presidente do IBP ressaltou que a experiência do Espírito Santo com o Fundo Soberano é muito importante para a recapacitação das comunidades e economias regionais. “Os recursos dos royalties devem ser redirecionados para a reinvenção do município”, disse.

O Amazon Energy 2025 & 2º Evento Pré-COP IBP prossegue nesta quinta-feira (26). Confira aqui a programação completa.

Fonte: BRAIN MARKET – INTELIGÊNCIA DE MERCADO

Data: 26/06/2025

PORTOS DA REGIÃO NORDESTE MOVIMENTARAM 7,5 MILHÕES DE TONELADAS EM ABRIL

Valor é 7% maior do que abril de 2024; Porto de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, registrou maior aumento percentual de movimentação de cargas no mês



Portos da região Nordeste movimentaram 7,5 milhões de toneladas em abril - Foto: Vosmar Rosa/M'por

Os portos organizados da região Nordeste movimentaram 7,7 milhões de toneladas em abril, o que equivale a 7% a mais que no mesmo mês de 2024. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A soja foi o produto com maior volume de carga – 2 milhões de toneladas, um crescimento de 15,4% em relação a abril do ano passado. Consolidado como um hub estratégico para o escoamento de soja de toda a região Nordeste, o Porto de Itaqui, no Maranhão, respondeu por toda a movimentação da commodity. Em abril, o porto respondeu por 3,3 milhões de toneladas, 12,4% a mais que abril passado.

O Porto de Itaqui é uma das principais portas de saída para exportações de grãos, combustíveis e minérios produzidos no Centro-Oeste e no Nordeste do país. Para se ter ideia da importância de Itaqui, o Porto de Suape, em Pernambuco, ficou em segundo lugar no ranking regional e movimentou 1,8 milhão de toneladas no mês, quase metade das cargas movimentadas pelo Porto de Itaqui.



Principais destaques da região

Alex Ávila, secretário Nacional de Portos, destaca que os resultados obtidos no setor são frutos de trabalho coletivo e de projetos consolidados. “O crescimento observado na movimentação de produtos nos principais terminais portuários do Nordeste aponta que o planejamento do Governo Federal, para a retomada do modal e da economia do país, tem sido muito bem executado. Os investimentos realizados nos últimos dois anos têm contribuído para o desenvolvimento do nosso setor e, como resultado, tem elevado os indicadores econômicos das cidades da região”, apontou.

A movimentação de contêineres apresentou crescimento significativo – 9,2%, com 1,1 milhão de toneladas no somatório de todos os portos organizados da região. Os fertilizantes também tiveram aumento expressivo – de 39,2%, com 600 mil toneladas.

Maior percentual de crescimento

O sal é um produto essencial para a economia do Rio Grande do Norte (RN). O estado responde por 95% da produção em todo o país. Em abril, o Porto de Areia Branca, principal polo de escoamento da produção do estado, movimentou 376 mil toneladas do produto, 56,9% a mais que em abril de 2024.

O valor representa toda a carga de sal movimentada na região Nordeste. Areia Branca também apresentou o maior crescimento percentual de movimentação de cargas da região, com 436 mil toneladas, 82,3% a mais que no mesmo mês do ano passado.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 26/06/2025

IP4 ANTIGO DE ITACOATIARA (AM) É REINAUGURADO COM ESTRUTURA REVITALIZADA

Reforma do terminal portuário foi realizada com recursos do Ministério de Portos e Aeroportos e garante segurança a mais de 100 mil moradores da segunda maior cidade do Amazonas



Reforma realizada com recursos do MPor garante segurança a passageiros - Foto: DNIT

A população de Itacoatiara, no Baixo Amazonas, voltou a contar com o IP4 Antigo. A estrutura portuária de pequeno porte foi revitalizada com recursos do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para atender com segurança as necessidades de transporte dos mais de 112 mil habitantes da cidade, a segunda maior do estado.

A obra foi inaugurada no último sábado (21) pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Iniciada em julho do ano passado, a intervenção teve investimento de R\$ 389 mil e foi necessária para reconstruir os apoios da ponte fixa e do berço de apoio do flutuante intermediário, comprometidos pela ação do tempo e pela oxidação.

“A revitalização do porto atende a uma solicitação da população e representa o compromisso do Governo Federal com a modernização da infraestrutura logística na Região Norte, tanto para garantir o transporte seguro da população quanto para fortalecer a economia local”, detalhou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

De acordo com o Dnit, na reestruturação da IP4 foram utilizadas tecnologias modernas e estruturas reforçadas, com precisão georreferenciada, o que possibilitou a construção de uma base capaz de suportar cargas até cinco vezes superiores ao padrão.

A intervenção garante maior durabilidade, segurança e eficiência às atividades de transporte de pessoas e de cargas, essencial na região Norte.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 25/06/2025

SILVIO COSTA FILHO RESSALTA A IMPORTÂNCIA DO COMBUSTÍVEL DO FUTURO EM REUNIÃO DO CNPE

Com a presença do presidente Lula, o ministro do MPor participou da reunião do Conselho Nacional de Política Energética



Com a presença do presidente Lula, o ministro do MPor participou da reunião do Conselho Nacional de Política Energética - Foto: Claudio Kbene/ PR

O Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou nesta terça-feira (25) a importância do Combustível Sustentável de Aviação (SAF), o combustível do futuro, para a descarbonização e o desenvolvimento com sustentabilidade do setor aéreo. Com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da

Silva, o ministro participou da 2ª reunião extraordinária do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

"Estamos comprometidos em construir um setor que alie desenvolvimento econômico à responsabilidade ambiental. E nossas prioridades, alinhadas aos esforços do Governo Federal, são promover o transporte sustentável, reduzir as emissões de gases de efeito estufa no setor e adotar tecnologias e práticas inovadoras para fomentar a descarbonização", afirmou Silvio Costa Filho, após participar da reunião do CNPE, em que o Governo Federal anunciou aumento da mistura de etanol e biodiesel na gasolina e no diesel.

De acordo com o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação, criado pela Lei do Combustível do Futuro (Lei nº 14.993/24), a meta é reduzir suas emissões em 1% em 2027 e ampliar a redução progressivamente até 10% em 2037.

O CNPE é o principal órgão estratégico de assessoramento do presidente da República para a formulação de políticas e diretrizes energéticas do país. Além do MPor e do Ministério de Minas e Energia (MME), que preside o Conselho, compõem o grupo outros 15 ministérios, a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), representantes da sociedade civil e instituições de ensino.

Recorde histórico

Durante a cerimônia, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva celebrou os dados de movimentação recorde de passageiros nos terminais do país, divulgados nesta terça-feira (24) pelo Ministério de Portos e Aeroportos. "O país vai chegar no final do ano com 10 milhões de turistas estrangeiros visitando o Brasil. Para mim é prazeroso saber que o povo brasileiro voltou a viajar, a viajar internamente, para conhecer o seu país", destacou o presidente.

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

Data: 25/06/2025

CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO PARAGUAI AVANÇA MAIS UMA ETAPA COM APROVAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES DA CONSULTA PÚBLICA

Projeto estruturado pelo MPor e pela Antaq é a primeira concessão hidroviária do país e visa impulsionar a logística sustentável, a competitividade do agronegócio e o desenvolvimento regional



Projeto estruturado pelo MPor e pela Antaq é a primeira concessão hidroviária do país e visa impulsionar a logística sustentável, a competitividade do agronegócio e o desenvolvimento regional - Foto: Divulgação/DNIT

A concessão da primeira hidrovia do Brasil deu mais um passo importante nesta quarta-feira (25). A diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou as contribuições recebidas durante a consulta pública sobre a Hidrovia do Rio Paraguai. O projeto é estruturado em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e integra as ações prioritárias do Novo

PAC, compondo a agenda de fortalecimento da navegação interior e da logística sustentável do país.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou a relevância estratégica da concessão como parte dos esforços do governo federal para modernizar a infraestrutura logística brasileira, com foco na sustentabilidade e no fortalecimento da navegação interior. Para ele, a iniciativa representa um avanço expressivo na consolidação de um modelo logístico mais eficiente, integrado e ambientalmente responsável: "O Brasil avança em uma agenda moderna, voltada à sustentabilidade e à eficiência logística. A concessão da Hidrovia do Rio Paraguai será um divisor de águas para o desenvolvimento da navegação interior no país, trazendo benefícios diretos à economia e à população", afirmou o ministro.

A consulta pública contou com ampla participação de representantes do setor público, da iniciativa privada e da sociedade civil. O processo contou ainda com duas audiências públicas, uma em Brasília e outra em Corumbá (MS), cidade onde se inicia o trecho Sul do Rio Paraguai, que será concedido. A análise e a incorporação das sugestões recebidas são fundamentais para o aprimoramento dos estudos técnicos e jurídicos que embasam o modelo de concessão, reforçando o compromisso do governo com a escuta ativa e com a transparência no processo decisório.

A Hidrovia do Rio Paraguai tem cerca de 600 quilômetros de extensão em território brasileiro e é estratégica para o escoamento de cargas no Centro-Oeste. A concessão compreende o Tramo Sul, o Canal do Tamengo e as infraestruturas associadas, abrangendo o trecho entre Corumbá (MS) e a foz do Rio Apa.

Inovação logística com impacto regional e ambiental

Essa é a primeira concessão hidroviária interior do Brasil, representando um marco regulatório e logístico que tem potencial para inspirar projetos semelhantes em outras bacias navegáveis do país. A iniciativa prevê a atração de investimentos privados, a geração de empregos, o estímulo ao desenvolvimento regional e a integração eficiente entre os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Além disso, a concessão da hidrovia trará ganhos ambientais relevantes. A navegação interior é reconhecida por emitir menos gases de efeito estufa em comparação com o transporte rodoviário, contribuindo para uma matriz logística mais verde e resiliente.

Com a futura concessão, a hidrovia contará com calado operacional de 3 metros em períodos de cheia e de 2 metros na estiagem, garantindo trafegabilidade durante a maior parte do ano. A próxima etapa será a consolidação dos estudos finais, que serão submetidos ao Tribunal de Contas da União (TCU). Após a aprovação do órgão de controle, o edital será publicado e o leilão poderá ser realizado.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 25/06/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

PONTE INTERDITADA SOBRE O RIO CANDEIAS NA BR-364/RO RECEBE OBRAS EMERGENCIAIS

Ministério dos Transportes coordena ação rápida em parceria com concessionária para garantir segurança e restabelecer tráfego



Serviços contemplam recuperação e alargamento da estrutura da ponte sobre o Rio Candeias na BR-364/RO. - Foto: Divulgação/DNIT (RO)

O Ministério dos Transportes deu início, nesta quinta-feira (26), às obras emergenciais na ponte sobre o Rio Candeias, na BR-364, em Candeias do Jamari (RO). A intervenção ocorre após a interdição da estrutura mais antiga, no sentido Candeias–Porto Velho, e tem como objetivo garantir a segurança viária e a

manutenção do fluxo logístico na Região Norte.

Os serviços estão sendo executados por meio de um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a concessionária Nova 364 S.A. O acordo permite a mobilização antecipada da empresa para atuar no trecho que será futuramente sob sua responsabilidade, com foco na recuperação da estrutura interditada.

A expectativa é que o tráfego na ponte seja restabelecido em até 60 dias, promovendo mais fluidez e segurança aos usuários da rodovia.

Atuação coordenada

Enquanto a concessionária atua na ponte interditada, o DNIT segue com obras na estrutura paralela, construída em 2009, que atualmente opera em meia pista. O tráfego nesse ponto continua em sistema de “Pare e Siga” até a conclusão da obra estrutural, que utiliza tecnologia com cabos extradossados.

Investimentos

A concessão da BR-364/RO foi leiloada em fevereiro de 2025 e prevê investimento total de R\$ 10,23 bilhões ao longo de 30 anos. O trecho concedido tem 686,7 km, entre Porto Velho e Vilhena. O

consórcio vencedor, 4UM/Opportunity, assumirá a gestão da via após a conclusão das etapas iniciais obrigatórias.

Estão previstas a duplicação de 107,57 km, implantação de faixas adicionais e marginais, 24 passarelas, 90 pontos de ônibus, 24 passagens de fauna e três Pontos de Parada e Descanso (PPDs) para caminhoneiros.

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

Data: 26/06/2025

COM INVESTIMENTO DE R\$ 10,3 BILHÕES, BR-101/ES-BA ENTRA EM NOVA ETAPA DE DESEMPENHO

Contrato modernizado prevê otimização logística, geração de empregos e estímulo ao turismo



Eco101 reassume gestão da BR-101/ES/BA com novo modelo de contrato, mais moderno e centrado nas necessidades dos usuários. - Foto: Marcio Ferreira/MT

O segundo leilão de otimização, realizado pelo Ministério dos Transportes nesta quinta-feira (26), traz boas notícias aos capixabas e baianos que utilizam a BR-101. A Eco101 reassumiu seu compromisso com a rodovia, porém agora com um novo modelo de contrato, mais compatível com as necessidades dos usuários e com Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 0,05

por quilômetro, para trechos de pista simples.

A concessionária, responsável pela administração de 478,7 quilômetros entre os estados do Espírito Santo e da Bahia, irá investir R\$10,3 bilhões em inúmeras melhorias na estrada. O ministro dos Transportes em exercício, George Santoro, ressaltou que este já é o quinto processo competitivo promovido pela pasta em 2025 e o 14º na atual gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

“Com esse leilão, já chegamos a R\$168 bilhões em investimentos contratados. Se olharmos para o programa de concessões rodoviárias desde 1995 até 2022, o que realizamos neste governo já supera tudo o que foi feito nesse período anterior. É algo muito relevante”, destacou.



INFOGRÁFICO--BR-101ESBA---Factual-V2 (1).jpg

O modelo de otimização de contratos, fruto de uma parceria do Ministério dos Transportes com o Tribunal de Contas da União (TCU), foi desenhado com o objetivo de modernizar e reequilibrar acordos de concessão que já não atendiam como previsto.

“É um processo disruptivo na administração pública, que não seria possível sem a parceria com o Tribunal de Contas da União. Nós tínhamos obras paradas, ativos sem investimentos, e precisávamos encontrar

uma solução nova, criativa e inovadora para contratos do passado”, concluiu o ministro em exercício.

É o caso da EcoRodovias, que assumiu a BR-101/ES/BA em 2013. Em 10 anos, o fluxo da estrada mudou, fenômenos climáticos se intensificaram, entre outras situações que exigiram uma revisão das obrigações e entregas por parte da empresa.

"As coisas não foram como a gente queria. 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, é uma virada de página excepcional", disse o CEO da EcoRodovias, Marcello Guidotti.

A modernização do trecho vai impulsionar o turismo e a economia locais, especialmente em cidades como Guarapari (ES), que chega a receber mais de um milhão de visitantes na alta temporada. A expectativa é que, com a nova fase da concessão, mais de 102 mil empregos - entre diretos e indiretos - sejam gerados.

"Isso significa geração de oportunidades para os capixabas. É muito bom poder resolver um assunto pendente, a descrença tinha tomado conta da população e, agora, estamos esperançosos. Agora a empresa vai potencializar os investimentos e alavancar o desenvolvimento do estado. É um passo importante", afirmou o governador do Espírito Santo, Renato Casagrande.

A estrada também é um corredor estratégico para o escoamento de mercadorias no eixo litorâneo do país, facilitando o transporte de produtos como grãos sólidos agrícolas e eucalipto.

Intermodalidade e compromisso com a população

Além da infraestrutura rodoviária, o Ministério dos Transportes, buscando estimular a intermodalidade com o setor ferroviário, firmou em 2024 um acordo com a empresa Vale, que inclui R\$ 17 bilhões em investimentos, sendo R\$ 6 bilhões destinados à construção do ramal Anchieta, na EF-118, no Espírito Santo. O estado tem R\$35 bilhões previstos em aportes no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) até 2026, com 33% já executados, incluindo obras de infraestrutura.

Já na Bahia, o Governo Federal, cumprindo seu compromisso com a população, reassumiu a gestão das BRs 324 e 116, após acordo com a antiga concessionária ViaBahia. Serão realizados investimentos de R\$500 milhões para recuperar a infraestrutura e oferecer melhores condições para quem trafega diariamente pelas rodovias, enquanto o Ministério dos Transportes trabalha na preparação de um novo leilão.

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

Data: 26/06/2025

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES APRESENTA ROADMAP DE SUSTENTABILIDADE E REFORÇA COMPROMISSO COM INFRAESTRUTURA VERDE E SEGURA

Iniciativa apresentada nesta quarta-feira (26), durante nova edição do Infra Talks, na sede da B3, em São Paulo, estabelece diretrizes para contratos mais sustentáveis



Ministério dos Transportes apresenta programa em parceria com o BID e amplia compromisso com infraestrutura verde e segura. - Foto: Marcio Ferreira/MT

O Ministério dos Transportes deu mais um passo rumo a uma infraestrutura de transportes mais sustentável e resiliente. Durante a terceira edição do Infra Talks: conversas que pavimentam o futuro, realizada nesta quinta-feira (26) na sede da B3, em São Paulo, foi apresentado o Roadmap de Negócios Sustentáveis em Transporte Terrestre, elaborado em parceria com o

Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

O projeto visa o desenvolvimento de modelos de negócios que considerem os princípios das mudanças climáticas, a redução de emissões de carbono, as práticas ESG (ambientais, sociais e de



governança) e a segurança. A proposta busca reconfigurar o sistema rodoviário e ferroviário brasileiro, otimizando a gestão dos ativos e promovendo uma cadeia de valor mais sustentável na infraestrutura dos transportes, com a geração de novas receitas e a maximização da eficiência dos investimentos públicos.

Para o subsecretário de Sustentabilidade, Cloves Benevides, o Roadmap marca uma nova etapa de atuação da pasta. “Chegamos à fase de estruturar projetos e programas que se alinhem com os desafios ambientais. O Roadmap estabelece metas claras, ações e compromissos que o Brasil assume para descarbonizar o setor de transportes, com impactos diretos na vida das pessoas, redução de riscos climáticos e melhoria na segurança jurídica dos projetos”, afirmou.

Desenvolvimento e estruturação do projeto

A consultoria KPMG, contratada pelo BID, será responsável pela estruturação técnica do Roadmap, com foco na definição de estratégias, ferramentas de gestão e indicadores de desempenho. Durante o painel de apresentação do documento, o sócio da KPMG, Cláudio Roberto Graeff, destacou os quatro pilares estratégicos do Roadmap: visão climática de longo prazo, ciclo de vida sustentável, segurança viária e inovação e financiamento.

“Quando falamos em roadmap, a intenção é integrar as ações já existentes, dar visibilidade e orientar o setor de transportes para uma direção estratégica que esteja alinhada com os compromissos climáticos e a sustentabilidade”, destacou.

A participação do setor ferroviário também foi ressaltada durante os debates. O diretor-presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Davi Barreto, sublinhou a necessidade de que os mecanismos de financiamento climático reconheçam as vantagens ambientais das ferrovias. “A ferrovia emite de oito a nove vezes menos carbono do que o transporte sobre pneus, e isso ainda não é devidamente capturado em mecanismos de incentivo e investimento no setor”, disse.

Barreto também defendeu uma abordagem de transição, que combine tecnologias já disponíveis com inovações. “Precisamos direcionar recursos também para o que está ao nosso alcance, como a expansão da malha ferroviária e o aprimoramento da frota, utilizando tecnologias mais eficientes enquanto avançamos na incorporação de novas soluções”, completou.

A secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, também participou do painel e destacou a importância de integrar práticas sustentáveis nas políticas públicas voltadas para o transporte rodoviário.

Infra Talks

Iniciativa do Ministério dos Transportes, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Instituto Brasileiro de Estudos Jurídicos da Infraestrutura (IBEJI), o Infra Talks reúne representantes do setor público, especialistas e lideranças do setor privado para debater temas estratégicos para a infraestrutura de transportes no país. A próxima edição está marcada para o dia 14 de agosto, novamente na sede da B3, em São Paulo.

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

Data: 26/06/2025

CAMINHO PARA O MAR: TURISTAS E VENDEDORES COMEMORAM AS MELHORIAS QUE A BR-101/ES/BA IRÁ RECEBER

Leilão acontece nesta quinta (26), em São Paulo; obras vão fortalecer a economia local e aumentar a segurança da rodovia

Estrada boa não é só sinônimo de segurança. É sinônimo de emprego, geração de renda. Que o diga Romário Nascimento, vendedor de picolés há mais de dez anos nas areias capixabas.

“A galera vem muito no verão, nos feriados, final de semana, bate e volta. Quando tem mais gente, eu vendo mais. E não consigo nem andar quando está muito cheio, porque eu já vendi tudo”, comemora.



Otimização contratual da BR-101/ES/BA prevê novas obras e investimentos para garantir melhorias em um dos trechos com maior fluxo de turistas do país. - Foto: Geovanna Silva/MT

Para chegar às praias do Espírito Santo uma rota é inevitável: a BR-101/ES/BA. E essa, que é a segunda rodovia mais extensa do país, receberá R\$10 bilhões em investimentos, com o leilão de otimização que acontece nesta quinta-feira (26).

“Temos uma BR que não comporta tão bem o tráfego de veículos, que cresceu muito nos últimos anos. Com uma rodovia duplicada e bem sinalizada, o fluxo de turistas é facilitado”, diz Antônio Ricardo, diretor do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), voltado ao desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo.



E o turismo é forte no estado: representa entre 7% e 8% do Produto Interno Bruto (PIB) capixaba. Os negócios voltados à alimentação são o principal motor do setor, concentrando a maior parte dos empregos no segmento — de ambulantes a restaurantes e pousadas.

INFOGRÁFICO-BR-101-ES-BA-Personagens.png

A otimização contratual da BR-101/ES/BA, modelo inovador de projeto desenhado pelo Ministério dos Transportes, prevê a revisão do contrato em vigência, que foi firmado em 2013. O objetivo é rever investimentos e obras, a fim de atender às necessidades atuais da estrada e da população.

Guarapari: a pérola capixaba banhada pela BR-101

Com cerca de 150 mil habitantes, Guarapari, uma das 26 cidades cortadas pela BR-101, chega a receber mais de um milhão de pessoas durante as temporadas de verão e férias.

Mas tem turista que reclama da estrada. É o caso da Maria Clara Freitas, que viajou de Mariana, em Minas Gerais, para aproveitar as praias do Espírito Santo.

“A gente reparou que tinha muito buraco, muito mato, e acaba que às vezes, para ver uma placa, é difícil de conseguir”, disse a mineira.



O vendedor de chapéus Elmo Guedes concorda sobre a importância de uma rodovia com boas condições de tráfego.

“O turista tem que vir e ter vontade de vir mais vezes. A BR-101/ES/BA é uma rodovia muito grande, não pode fazer um pedaço bom e o outro não”, defende.

Da areia ao asfalto



Peterson Geraldo, motorista com 14 anos de experiência no transporte de passageiros, percorre diariamente a BR-101 /ES/BA. A rodovia corta o país pelo litoral, do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte.

“Eu trabalho com o ser humano, a gente carrega sonhos, vidas, amor de alguém, então a segurança tem que estar sempre em primeiro lugar”, comenta. “Se a gente tiver uma estrada melhor, vai atrair mais lucro, vamos conseguir alugar mais os nossos ônibus, vai ter mais trabalho, mais 'city tour', e a gente pode fazer mais aqui dentro do estado porque tem muito lugar bonito”, completa.

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

Data: 26/06/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A FORÇA QUE BROTA DO CENTRO-OESTE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Rondonópolis é, por dois dias, o coração logístico do país. Ao sediar o Centro-Oeste Export – fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, o município mato-grossense não apenas acolhe um evento de debates e encontros. Ele abriga um movimento que aponta o futuro do Brasil. Em uma das regiões mais produtivas do planeta, reunir especialistas, gestores públicos, inovadores e empresários para discutir logística, intermodalidade, energia e sustentabilidade é muito mais do que oportuno: é urgente.

A escolha de Rondonópolis como sede não é por acaso. O município se consolida como eixo logístico do Centro-Oeste, com forte presença ferroviária, vocação para o agronegócio e, agora, um papel crescente na interlocução entre inovação e operação. A visita técnica à unidade da Rumo abre a programação de forma simbólica: é ali que tecnologia, infraestrutura e estratégia se encontram nos trilhos que sustentam parte relevante do escoamento de grãos do país.

O protagonismo da inovação, aliás, permeia todo o evento. O Inova Export, dedicado a startups, centros de pesquisa e políticas públicas de fomento à tecnologia, propõe novos caminhos para pensar o transporte de cargas, a gestão portuária e os serviços logísticos em um mundo cada vez mais digital e desafiador. Já o InfraJur e o InfraESG ampliam o escopo do debate: discutir sustentabilidade e segurança jurídica é essencial para garantir estabilidade, atrair investimentos e promover a transformação de forma contínua.

A programação densa e diversa reflete a complexidade dos temas tratados. Fala-se de energia solar, transporte de grãos, corredores bioceânicos, infraestrutura estratégica e desenvolvimento regional. Tudo isso sob a perspectiva de um Brasil que precisa deixar de ser promessa para se tornar potência — e que, para isso, precisa de planejamento, ação coordenada e, acima de tudo, diálogo.

Nesse contexto, o Centro-Oeste Export não é apenas mais um evento no calendário institucional do Grupo Brasil Export. Ele é, antes de tudo, uma plataforma de convergência. Um espaço que valoriza as vocações locais, reconhece as necessidades regionais e projeta soluções que dialogam com o futuro do país. Que Rondonópolis seja, mais uma vez, ponto de partida para esse futuro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

LEILÃO

O Ministério dos Transportes realiza nesta quinta-feira (26), em São Paulo, o leilão de otimização do contrato de concessão da BR101 entre o Espírito Santo e a Bahia. A iniciava contempla 478,7

quilômetros de rodovia entre Mucuri (BA) e Mimoso do Sul (ES) e prevê a modernização do contrato firmado em 2013. O objetivo é melhorar as condições de tráfego com mais segurança, fluidez e eficiência. Este é o segundo de uma série de 15 leilões articulados pelo Governo Federal junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), com a participação aberta tanto para a atual concessionária quanto para novos investidores, em um modelo baseado em metas aprimoradas de desempenho, sustentabilidade e qualidade no atendimento aos usuários.

INVESTIMENTO

O projeto da BR-101/ES/BA prevê um aporte de R\$ 10 bilhões para beneficiar diretamente 25 municípios capixabas e um baiano com a duplicação de mais de 172 quilômetros, implantação de 41 quilômetros de faixas adicionais, 51 quilômetros de contornos e dois Pontos de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros. Considerada uma das rodovias mais extensas e estratégicas do país, a BR-101 terá sua infraestrutura reforçada para atender à crescente demanda logística no corredor litorâneo que liga o Sudeste ao Nordeste.

FERNÃO DIAS

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou na quarta-feira (25) uma solução consensual para o contrato da BR-381, a Rodovia Fernão Dias, que liga São Paulo a Belo Horizonte. O acordo prevê a renovação da concessão por mais 15 anos, cerca de R\$ 15 bilhões em aportes e a realização de um processo competitivo para troca de controle da Autopista Fernão Dias S.A., atual responsável pelo trecho. A decisão encerra um longo impasse contratual e visa reestruturar um dos principais corredores logísticos do país, com tráfego diário de aproximadamente 250 mil veículos.

OBRAS

O plano apresentado prevê R\$ 9,47 bilhões em obras de ampliação e recuperação da BR-381, incluindo cerca de R\$ 3 bilhões já nos primeiros três anos. O contrato ainda inclui R\$ 5,3 bilhões em despesas operacionais. A rodovia, que cruza 17 municípios do Sul de Minas, é considerada estratégica para a ligação entre o Sudeste e o interior do país, e a reestruturação tem como meta melhorar a fluidez e a segurança do tráfego na região.

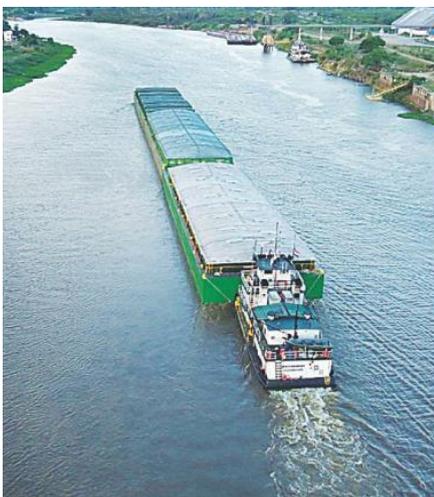
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/06/2025

NACIONAL - HIDROVIA DO RIO PARAGUAI DÁ PASSO DECISIVO PARA CONCESSÃO

Antaq aprova contribuições da consulta pública para projeto que integra o Novo PAC e promove logística sustentável.

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



A proposta contempla a concessão de cerca de 600 km da hidrovia, no Tramo Sul, incluindo o Canal do Tamengo e as infraestruturas associadas entre Corumbá e a foz do Rio Apa

A concessão da primeira hidrovia interior do país avançou mais uma etapa na quarta-feira (25), com a aprovação, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), das contribuições recebidas durante a consulta pública sobre a Hidrovia do Rio Paraguai. O projeto é desenvolvido em parceria com o Ministério de Porto se Aeroportos (MPor) e integra a carteira do Novo PAC, voltada à expansão e modernização da infraestrutura nacional.

A proposta contempla a concessão de cerca de 600 quilômetros da hidrovia, no chamado Tramo Sul, incluindo o Canal do Tamengo e as infraestruturas associadas entre Corumbá (MS) e a foz do Rio Apa. Trata-se da primeira concessão desse tipo no Brasil, com potencial de atrair investimentos privados, ampliar a eficiência logística na região Centro-Oeste e promover a integração entre os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.



Segundo o MPor, o modelo tem como foco o fortalecimento da navegação interior e a promoção de uma matriz de transporte mais sustentável. A pasta considera a iniciativa um marco regulatório e logístico que pode influenciar projetos semelhantes em outras bacias navegáveis do país.

“O Brasil avança em uma agenda moderna, voltada à sustentabilidade e à eficiência logística. A concessão da Hidrovia do Rio Paraguai será um divisor de águas para o desenvolvimento da navegação interior no país, trazendo benefícios diretos à economia e à população”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A consulta pública contou com ampla participação de representantes do setor público, da iniciativa privada e da sociedade civil, além de duas audiências realizadas em Brasília e em Corumbá, cidade de origem do trecho a ser concedido. De acordo com a Antaq, as sugestões recebidas foram analisadas e aproveitadas para o aprimoramento dos estudos técnicos e jurídicos que embasam o projeto.

O plano prevê que a hidrovia opere com calado de três metros em períodos de cheia e de dois metros na estiagem, garantindo condições de navegabilidade durante a maior parte do ano. Segundo projeções do setor, a concessão pode ampliar o número de dias navegáveis e a eficiência operacional, especialmente durante o período seco, além de reduzir o tempo das viagens fluviais.

Entre os benefícios ambientais destacados pelo ministério está a menor emissão de gases de efeito estufa associada à navegação interior em relação ao transporte rodoviário, o que contribuiria para a construção de uma logística mais verde e resiliente.

A próxima fase do processo será a consolidação dos estudos finais, que deverão ser submetidos ao Tribunal de Contas da União (TCU). A publicação do edital e a realização do leilão dependem da aprovação do órgão de controle.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2025

NACIONAL - TRECHO É ESTRATÉGICO PARA O ESCOAMENTO DE CARGAS DO CENTRO-OESTE

Antaq aprova contribuições da consulta pública para projeto que integra o Novo PAC e promove logística sustentável.

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A CONCESSÃO PREVÊ A MANUTENÇÃO DE UM CALADO OPERACIONAL MÍNIMO DE TRÊS METROS DURANTE O PERÍODO DE CHEIA E DE DOIS METROS NA ESTIAGEM

O projeto de concessão da Hidrovia do Rio Paraguai abrange um trecho com cerca de 600 quilômetros de extensão, entre o município de Corumbá (MS) e a foz do Rio Apa. O trecho a ser concedido compreende o chamado Tramo Sul da hidrovia, além do leito do Canal do Tamengo e das infraestruturas logísticas associadas.

Segundo informações do Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), a região atendida pelo projeto possui grande relevância para o escoamento da produção agrícola e mineral do Centro-Oeste, especialmente do Mato Grosso do Sul. A integração com modais ferroviário e rodoviário pode contribuir para uma logística mais eficiente, com redução de custos e maior competitividade para os produtos da região.

O Canal do Tamengo, incluído na proposta, é um dos principais acessos hidroviários à cidade de Corumbá, permitindo a conexão fluvial com o sistema logístico do país vizinho, a Bolívia. A inclusão da infraestrutura na concessão também busca potencializar a vocação internacional da hidrovia, ampliando as possibilidades de comércio regional.

A expectativa do governo federal é que a iniciativa contribua para a diversificação da matriz de transporte, tradicionalmente concentrada no modal rodoviário, com impactos positivos no meio ambiente e na sustentabilidade da cadeia logística. De acordo com o ministério, a navegação interior é responsável por menor emissão de gases de efeito estufa, o que reforça o alinhamento do projeto com os compromissos ambientais do país.

A concessão prevê a manutenção de um calado operacional mínimo de três metros durante o período de cheia e de dois metros na estiagem, condição que permitirá a navegabilidade ao longo de boa parte do ano. A viabilidade técnica, jurídica e econômica da proposta será avaliada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), responsável por autorizar a publicação do edital e o andamento do leilão.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/06/2025

NACIONAL - BRASIL VOLTA A SER AUTOSSUFICIENTE EM GASOLINA COM NOVA MISTURA

Medida amplia o uso do etanol na gasolina para 30% e, segundo o Governo, deve ajudar a reduzir custos para o consumidor

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



A reunião que definiu a medida foi realizada no Ministério de Minas e Energia e contou com a presença de Lula, do ministro Alexandre Silveira, além de outros integrantes do colegiado

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou na quarta-feira (25) o aumento da mistura obrigatória de etanol na gasolina de 27% para 30%,

conhecido como E30, e de biodiesel no diesel de 14% para 15%, o B15. As novas proporções entram em vigor a partir de 1º de agosto e, segundo o governo federal, devem contribuir para reduzir preços, ampliar o uso de combustíveis renováveis e fortalecer a produção nacional.

“EM NOTA, O MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA AFIRMOU QUE A AMPLIAÇÃO DA MISTURA OBRIGATÓRIA REFORÇA A SEGURANÇA ENERGÉTICA E TRAZ IMPACTOS POSITIVOS PARA A ECONOMIA, A INDÚSTRIA NACIONAL E O MEIO AMBIENTE”

A reunião que definiu a medida foi realizada no Ministério de Minas e Energia (MME) e contou com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), do ministro Alexandre Silveira e de outros integrantes do colegiado.

De acordo com o MME, a implementação do E30 permitirá que o país volte a ser autossuficiente em gasolina pela primeira vez em 15 anos. Além de eliminar a necessidade de importações, a expectativa é que o Brasil passe a contar com um excedente exportável de cerca de 700 milhões de litros por ano. O ministério também estima a geração de investimentos superiores a R\$ 10 bilhões e a criação de aproximadamente 50 mil postos de trabalho.

Em nota, a pasta afirmou que a ampliação da mistura obrigatória reforça a segurança energética e traz impactos positivos para a economia, a indústria nacional e o meio ambiente. “A implementação do E30 (etanol) e do B15 (biodiesel) reduz a dependência brasileira em combustíveis fósseis, diminuindo a necessidade de importações, principalmente, em um momento de incertezas no mercado global. As medidas também ampliam o uso de combustíveis renováveis produzidos no Brasil, fortalecendo a produção nacional e contribuindo, ainda, para a redução de emissões e o desenvolvimento econômico do país”, diz o comunicado.



O presidente Lula defendeu o papel dos biocombustíveis como parte de uma estratégia de desenvolvimento sustentável. “Essa reunião, essa composição que está aqui, pode ser a fotografia do país que a gente precisa construir. O Brasil não precisa desmatar pra crescer. Os números têm provado: a gente pode crescer 50% aumentando apenas 5% de terra. Os avanços tecnológicos permitiram que a gente possa plantar mais e colher mais com menos terra. Essa política de biocombustíveis é um modelo que ninguém vai conseguir competir com o Brasil”, afirmou.

Já o ministro Alexandre Silveira classificou a decisão como um “ato histórico” e destacou que os efeitos esperados vão além do abastecimento interno. “Com este ato histórico, voltaremos a ser autossuficientes em gasolina após 15 anos e reduzimos a necessidade de importação do diesel. Isso é soberania energética. Medidas que são resultado da Lei do Combustível do Futuro, legislação que mostra nossa visão estratégica e que potencializa nossa vocação de ‘paraíso dos biocombustíveis’. Essas medidas ainda fortalecem o agronegócio e a agricultura familiar”, disse.

O ministro também ressaltou a relação da política de biocombustíveis com o combate à inflação e a queda no preço dos combustíveis desde o fim do PPI (preço de paridade de importação). “Isso é fundamental para manter um círculo virtuoso da economia por meio do combate à inflação. Com o fim do PPI, o preço da gasolina hoje é mais barato do que em dezembro de 2022. São resultados claros da nossa política. No caso do diesel, essa diferença é ainda maior. Em dezembro de 2022, o preço era R\$ 6,49 e, em maio de 2025, R\$ 6,12. Agora, com o E30, seremos exportadores de gasolina. O PPI será substituído pelo PPE (preço de paridade de exportação). Teremos nova redução do preço na bomba! Isso traz impacto real na vida das pessoas”, afirmou.

Critério

A adoção da nova mistura foi embasada em estudos técnicos coordenados pelo MME e conduzidos pelo Instituto Mauá de Tecnologia, com participação de fabricantes de veículos, importadores e representantes da indústria automotiva. Os testes atestaram a segurança e a viabilidade da aplicação imediata do E30, sem prejuízos para os consumidores ou danos aos veículos.

A Frente Parlamentar do Biodiesel (FPBio) celebrou a decisão, destacando o papel estratégico da medida frente aos desafios do mercado internacional. A entidade também aponta ganhos internos, como a regulação de preços de alimentos e a possibilidade de atração de até R\$ 200 bilhões em investimentos no setor de biodiesel.

Além dos avanços técnicos e econômicos, o governo informou que atua para coibir fraudes no setor de combustíveis. De acordo com o MME, foi criada uma sala permanente de monitoramento e fiscalização, com participação da Polícia Federal, do Ministério da Justiça, do Cade e da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), entre outros órgãos. A proposta é combater práticas ilícitas e distorções concorrenciais no mercado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2025

NACIONAL - CRISE NO GOLFO EXPÕE FRAGILIDADES DA MATRIZ ENERGÉTICA BRASILEIRA

Presidente da Refina Brasil defende que país use tensão geopolítica como alerta para fortalecer refino e reduzir dependência externa

Por Aline Beckey

Em meio à instabilidade entre Irã e Israel e à possibilidade de novos confrontos, o presidente da Refina Brasil, Evaristo Pinheiro, defende que o Brasil aproveite o momento de tensão geopolítica para reforçar sua segurança energética. A crescente incerteza sobre o futuro do Estreito de Ormuz — por onde circula cerca de 20% do petróleo mundial — acendeu o alerta no setor. Segundo ele, uma escalada do conflito pode comprometer seriamente a logística global de abastecimento.



De acordo com o presidente da Refina Brasil, Evaristo Pinheiro, uma escalada do conflito no Oriente Médio poderia comprometer seriamente a logística global de abastecimento

“Se a guerra escalasse a ponto de ocorrer o fechamento do Estreito de Ormuz, você tem um problema de movimentação logística de petróleo no mundo”, afirmou.

Apesar do fornecimento estar garantido no curto prazo, o impacto sobre os preços já é sentido. “A oscilação de preço em si não, porque a gente tem de onde comprar combustível, a gente compra combustível da Rússia, a gente compra combustível dos Estados Unidos, né? Pouco também da Índia, mas a gente tem fonte de abastecimento. O que sim tem de acontecer é aumento de preço”, explicou.

Na véspera do anúncio do governo federal sobre a elevação da mistura obrigatória de etanol na gasolina para 30% (E30) e do biodiesel no diesel para 15% (B15), a Refina Brasil manifestou apoio à medida. Para a entidade, o avanço dos biocombustíveis é um passo importante para a segurança energética e para a transição da matriz.

“O consumo de gasolina vem aumentando 2% ao ano. Para nós, é neutro e até positivo sob o ponto de vista de segurança energética. Representamos tanto o refino tradicional quanto o biorefino, que é a produção de combustíveis a partir de 100% de biomassa”, destacou.

Apesar da defesa da transição, o presidente da Refina Brasil alerta para as limitações da infraestrutura nacional, que possui capacidade de estocagem para apenas seis dias e um déficit de refino que gira em torno de 600 mil barris diários. Embora o Brasil seja produtor de petróleo, ainda depende da importação de derivados, o que amplia a exposição a crises externas.

Esse desequilíbrio afeta a expansão do setor. Quando a Petrobras pratica preços abaixo do mercado, refinarias privadas operam com prejuízo, inviabilizando novos investimentos. Para a Refina Brasil, esse modelo compromete a concorrência e perpetua a dependência externa por combustíveis processados.

Evaristo avalia que, sem mudanças nas regras do jogo, investidores continuarão hesitantes em ampliar a capacidade de refino. Com ambiente mais competitivo e estável, o setor poderia atrair mais de R\$ 70 bilhões em investimentos, gerar 4.500 empregos diretos e arrecadar mais de R\$ 20 bilhões em tributos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/06/2025

REGIÃO CENTRO-OESTE - MT RECEBE CENTRO-OESTE EXPORT COM FOCO EM LOGÍSTICA E SUSTENTABILIDADE

Debates no primeiro dia do evento abordam o papel do setor público na inovação, transporte de grãos, energia solar e soluções para a infraestrutura regional

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br

Com uma programação intensa e focada em soluções para os desafios da logística no Brasil central, o Centro-Oeste Export, promovido pelo Grupo Brasil Export, será realizado nestes dias 26 e 27, em Rondonópolis (MT). O evento reúne autoridades públicas, lideranças do setor e representantes da academia e do ecossistema de inovação para discutir caminhos que reforcem a competitividade da região no cenário nacional e internacional.



Edição de 2024 do Centro-Oeste Export: o primeiro dia do evento deste ano, em Mato Grosso, se encerra com painel, apresentações e uma sessão solene reunindo autoridades

A programação do dia 26 começa com uma visita técnica ao terminal da Rumo, operadora logística com atuação ferroviária estratégica em Mato Grosso. Na parte da manhã participantes acompanharão um giro pela área operacional da unidade, após uma apresentação institucional da empresa.

O conteúdo técnico do evento tem início no mesmo dia com o Inova Export, que se propõe a refletir sobre o papel da inovação na transformação da infraestrutura logística e portuária. A abertura contará com a presença de representantes do setor público e de entidades locais ligadas à tecnologia e ao empreendedorismo.

Logo em seguida, o painel sobre governança para a inovação vai reunir representantes do Ministério de Portos e Aeroportos, do Parque Tecnológico de Mato Grosso e da Prefeitura de Rondonópolis, discutindo o papel do setor público no desenvolvimento regional. Na sequência, o palco será ocupado por startups com soluções voltadas ao transporte e ao agronegócio, em rodadas de pitches que buscam aproximar inovação e operação.

Ao longo da manhã, o Inova Export também trará uma keynote sobre conexões inovadoras, além de um segundo painel que foca em estratégias para acelerar soluções no setor logístico e agroindustrial, com nomes como Agro Club, AgriHub e Agro M2 entre os participantes.

À tarde, o InfraJur, braço jurídico do evento, abordará temas como a negociação coletiva no transporte de cargas e a gestão de responsabilidades no processo exportador, com participação de especialistas como Celso Peel e Rafael Ferreira.

O primeiro dia inclui ainda uma edição do InfraESG, fruto de parceria entre a ANTT, o Ministério dos Transportes e o Brasil Export, com foco na sustentabilidade em infraestrutura. A programação se encerra com um painel sobre eficiência no transporte de grãos, apresentações sobre energia solar e uma sessão solene com autoridades locais e nacionais, seguida de coquetel de confraternização.

O segundo dia será dedicado a discussões sobre ferrovias, intermodalidade e integração regional sul-americana, temas igualmente estratégicos para o futuro da logística no Centro-Oeste

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2025

NACIONAL - ACORDO BUSCA CONSOLIDAR LITORAL PAULISTA COMO POLO OFFSHORE

Parceria firmada na abertura do SP Offshore 2025 prevê ações conjuntas entre Petrobras, governo de SP, InvestSP e Brec para fortalecer cadeia de petróleo, gás e energia

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A abertura oficial do SP Offshore 2025, realizada na quarta-feira (25) no Santos Convention Center, em Santos (SP), marcou a formalização de um protocolo de intenções entre a Petrobras, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, a agência InvestSP e o Brazilian Energy Council (Brec). O acordo tem como objetivo impulsionar o setor offshore no litoral paulista e fortalecer a cadeia produtiva nacional de petróleo, gás e energia.

A PARCERIA ESTÁ ALINHADA AO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO 2050 E AO PLANO DE NEGÓCIOS 2025-2029 DA PETROBRAS, QUE PREVEEM INVESTIMENTOS TOTAIS DE US\$ 111 BILHÕES.



O SP Offshore 2025 reúne representantes da indústria, do setor público e de entidades setoriais para discutir oportunidades e desafios da exploração e produção offshore

O documento foi assinado pelo gerente executivo de Projetos de Desenvolvimento da Produção da Petrobras, Dimitrios Magalhães; pelo secretário de Desenvolvimento Econômico de São Paulo, Jorge Lima; pelo diretor de Projetos e

Inovação da InvestSP, Thiago Camargo; e pelo diretor-fundador da BrenC, Eduardo Varela. A iniciativa prevê a cooperação institucional, técnica e operacional entre os entes envolvidos para a implementação de ações voltadas à infraestrutura, capacitação de mão de obra, inovação, ambiente regulatório e sustentabilidade.

Segundo Dimitrios Magalhães, o protocolo sela o início de um trabalho conjunto voltado ao aproveitamento do potencial offshore do Estado. “Este protocolo de intenções formaliza o início das ações conjuntas que serão traçadas e executadas pela Petrobras, Estado de São Paulo, InvestSP e BrenC visando o estudo de oportunidades que englobem toda a logística, mão de obra, financiamento e ambiente regulatório necessários para o desenvolvimento das operações offshore, e está alinhada com a estratégia corporativa de reforçar as cadeias produtivas brasileiras e as vocações regionais, dentro de uma lógica empresarial e com custos competitivos”, afirmou.

A parceria está alinhada ao Planejamento Estratégico 2050 e ao Plano de Negócios 2025-2029 da Petrobras, que prevê investimentos totais de US\$ 111 bilhões. Desses, US\$ 77 bilhões serão destinados ao desenvolvimento de projetos de produção e exploração, incluindo bacias no litoral de São Paulo.

Durante a cerimônia, a gerente executiva do Centro de Pesquisas, Desenvolvimento e Inovação Leopoldo Américo Miguez de Mello (Cenpes), Lilian Barreto, reforçou o papel estratégico da região para a segurança energética do Brasil. “A Petrobras responde por 90% da produção nacional de óleo e gás natural, sendo boa parte oriunda das nossas bases no litoral paulista. Fomentar ações que visam o investimento e o desenvolvimento do potencial offshore da região colabora para a sustentabilidade do nosso negócio e do fortalecimento do setor no Brasil”, destacou.

O SP Offshore 2025 reúne representantes da indústria, do setor público e de entidades setoriais para discutir oportunidades e desafios da exploração e produção offshore, com foco na integração entre inovação, transição energética e desenvolvimento regional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2025

REGIÃO SUL - ELEVAÇÃO DO GUAÍBA SUSPENDE OPERAÇÕES NO COMPLEXO DE PORTO ALEGRE

Autoridade Portuária decide interromper atividades por precaução após lago ultrapassar cota de inundação no Cais Mauá

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br

A Portos RS, Autoridade Portuária que administra os portos públicos gaúchos, informou que em razão da elevação do nível do Lago Guaíba, as operações no Porto de Porto Alegre estão temporariamente suspensas a partir desta quarta-feira (26). Segundo a companhia, a medida foi tomada por precaução.

A empresa pública informou, por meio de um comunicado, que a medida considera as condições de acesso à área portuária da capital e tem como prioridade a segurança de colaboradores e trabalhadores.



Em virtude das chuvas do ano passado, as operações no complexo de Porto Alegre foram interrompidas no dia 2 de maio e retomadas ao final de junho, em caráter contingencial

Na quarta-feira, o nível do lago ultrapassou a cota de inundação no Cais Mauá, alcançando 3,01 metros às 8 horas, segundo medição da Secretaria Estadual do Meio Ambiente.

O Departamento Municipal de Água e Esgotos (DMAE) de Porto Alegre realizou o fechamento das comportas, permanecendo aberta apenas a comporta do Pórtico

Principal.

“A Portos RS já mapeou as cargas nas instalações e segue acompanhando as orientações da Defesa Civil, além de manter contato direto com os operadores portuários. Também mantém um plano ativo de monitoramento do nível da água, por meio de seus programas ambientais. Seguiremos atentos e comprometidos com a retomada segura das atividades”, informou a Autoridade Portuária.

Histórico

Em 2024, a enchente que atingiu diversas regiões do Rio Grande do Sul entre os meses de abril e maio causara a suspensão das atividades no porto público da capital gaúcha. O aumento do nível do Lago Guaíba provocou alagamento das principais ruas e avenidas da capital, e ocasionou, também, o fechamento do Aeroporto Internacional Salgado Filho.

As operações no complexo de Porto Alegre foram interrompidas no dia 2 de maio e retomadas ao final de junho, em caráter contingencial, segundo informou a Portos RS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO LULA QUER INTRODUIZIR AUTOMÓVEIS E AÇÚCAR NO MERCOSUL

Considerados sensíveis, produtos nunca entraram nas regras do bloco

Por Eliane Oliveira — Brasília

O Brasil tentará incluir os setores automotivo e açucareiro Mercosul, ao assumir a presidência pro tempore do bloco, na cúpula de presidentes, em Buenos Aires. Em 34 anos de existência, essas jamais fizeram parte da Tarifa Externa Comum (TEC).

De acordo com o diretor do Departamento do Mercosul do Itamaraty, Francisco Canabrava, a entrada desses setores nas regras do bloco será gradual. Isso porque são considerados sensíveis.

— Temos consciência de que são dois setores que, por razões específicas, nasceram excluídos do Mercosul. Estamos trabalhando de maneira gradual, mas sem perder o rumo — afirmou Canabrava.



Da esquerda para a direita: Javier Milei (Argentina); Luis Lacalle Pou (Uruguai); a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen (ao centro); Luiz Inácio Lula da Silva (Brasil), e Santiago Peña (Paraguai), posam para a foto oficial da LXV Cúpula do Mercosul em Montevideu — Foto: Eitan Abramovich/AFP

Atualmente, o comércio de automóveis é praticamente restrito a Brasil e Argentina, que têm acordos de cotas. Assim, uma quantidade limitada de veículos pode entrar no intercâmbio sem a alíquota de importação, de 35%. O Brasil defende uma política automotriz comum para os

sócios do Mercosul.

No caso do açúcar, o diplomata explicou que a ideia é que seja feita uma integração entre as cadeias produtivas, incluindo massas e biscoitos de todos os países do Mercosul. Seriam estabelecidos parâmetros e termos de referência, para evitar que os produtores locais sejam prejudicados.

— Há sensibilidade nos nossos sócios do Mercosul. Nosso trabalho não tem o objetivo de excluir os agricultores locais — disse.

A cúpula do Mercosul será realizada nos dias 2 de 3, na Argentina. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva chegará à noite da próxima quarta-feira e voltará ao Brasil no dia seguinte, após as reuniões entre os presidentes do bloco.

A presidência pro tempore do Mercosul dura seis meses e está com a Argentina. A partir da semana que vem, Lula receberá o mandato do presidente argentino, Javier Milei.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/06/2025

GOVERNO TEM DE DUAS A TRÊS SEMANAS PARA ENCONTRAR SOLUÇÃO APÓS DERRUBADA DE DECRETO DO IOF, DIZ SECRETÁRIO DO TESOURO

Decisão deve ter impacto relevante nas contas públicas e precisa ser considerada para o próximo relatório bimestral

Por Bruna Lessa — Brasília



O secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, durante entrevista coletiva para comentar os resultados do Tesouro Nacional de julho — Foto: Jose Cruz/Agência Brasil

O secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, afirmou nesta quinta-feira que a equipe econômica tem um prazo de duas a três semanas para encontrar uma solução diante da derrubada do decreto que aumentou o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF). Segundo ele, a decisão terá um impacto relevante nas contas públicas de 2025 e 2026 e precisa ser considerada já na preparação do próximo

relatório bimestral de receitas e despesas.



— Estamos na iminência do relatório bimestral de julho (de receitas e despesas), para além da proposta orçamentária de 2026. Já estamos começando o rito de preparação das estimativas, então tem que ser levado em consideração — disse Ceron.

Segundo o secretário, o governo está avaliando todos os cenários para tentar manter o equilíbrio fiscal, mas as decisões envolvem instâncias mais amplas da Esplanada. O governo estimava arrecadar R\$ 10 bilhões com o decreto neste ano.

— Estamos batalhando para traçar todos os cenários e as opções de soluções. Mas é óbvio que isso passa por um processo decisório muito maior — afirmou.

O decreto do IOF, assinado pelo presidente Lula em maio, elevou a alíquota da cobrança sobre investimentos no exterior e movimentações financeiras internacionais, como parte do esforço do governo para recompor receitas. No entanto, na noite desta quarta-feira o Congresso derrubou o decreto.

— Temos cerca de duas ou três semanas para definir o que vai ter de solução para fins de programação do próximo bimestral. Realmente ainda não dá para sinalizar nada, isso está sendo discutido e avaliadas todas as possibilidades — completou Ceron.

Ele destacou que uma eventual perda de arrecadação pode vir a obrigar o governo a fazer contingenciamentos ou bloqueios no orçamento, afetando a execução das despesas nos próximos meses.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/06/2025

CONTAS PÚBLICAS DO GOVERNO TÊM DÉFICIT DE R\$ 40,6 BILHÕES EM MAIO

Esse foi o melhor desempenho para o mês de maio desde 2021

Por Bruna Lessa — Brasília

O governo federal fechou as contas do mês de maio de 2025 com um déficit primário de R\$ 40,6 bilhões, conforme dados divulgados nesta quinta-feira pelo Tesouro Nacional. Isso significa que, nesse período, as receitas (dinheiro arrecadado com impostos e outras fontes) foram menores do que as despesas (gastos do governo com serviços públicos, benefícios sociais e pagamento de funcionários).

Apesar do número ainda negativo, houve uma melhora em relação ao mesmo período do ano passado, quando o rombo foi de R\$ 60,4 bilhões. O resultado ficou abaixo das expectativas do mercado. A mediana das projeções da pesquisa Prisma Fiscal, do Ministério da Fazenda, era de um déficit maior, de R\$ 62,2 bilhões.

Esse foi o melhor desempenho para o mês de maio desde 2021 e reflete dois movimentos principais: aumento na arrecadação e queda nos gastos.

Entre os tributos que mais impulsionaram a arrecadação, destaque para o Imposto de Renda, especialmente o retido na fonte, com aumento de R\$ 6 bilhões. Também cresceram as receitas com importações e as contribuições à Previdência Social, que subiram 8,1%.

No lado das despesas, houve redução significativa nas chamadas despesas discricionárias — que são aquelas em que o governo tem mais liberdade para ajustar os valores —, com corte de R\$ 9,6 bilhões, principalmente nas áreas de saúde e educação. Também caiu o gasto com benefícios previdenciários, que teve retração de R\$ 3,9 bilhões em relação ao ano passado. Além disso, diferentemente de 2024, não houve em maio despesas emergenciais relacionadas a calamidades, como as registradas devido às enchentes no Rio Grande do Sul no ano passado.

No acumulado do ano, de janeiro a maio, as contas do governo registram superávit de R\$ 32,2 bilhões — um avanço em relação ao mesmo período de 2024, quando havia um déficit acumulado de R\$ 28,7 bilhões. Esse também é o melhor resultado para o período desde 2022, quando o saldo positivo foi de R\$ 48,2 bilhões.

Esse desempenho mais favorável tem relação direta com a redução de gastos com precatórios (valores devidos após decisões judiciais). Em 2025, o pagamento desses valores somou R\$ 30,8 bilhões, enquanto no ano passado eles se concentraram em fevereiro, pressionando as contas do início do ano.

Segundo o Tesouro, a diferença no cronograma de pagamento dos precatórios entre 2024 e 2025 contribuiu para a melhora nos resultados.

"No que se refere à redução nas despesas primárias acumuladas no período janeiro a maio de 2025, a principal contribuição está na rubrica de Sentenças Judiciais e Precatórios (Custeio e Capital), que apresentou um decréscimo de R\$ 31,3 bilhões, em razão de diferença nos cronogramas de pagamentos dos precatórios em 2024 e 2025", informou o Tesouro.

Nos cinco primeiros meses do ano, a receita líquida cresceu 8,6% em termos reais, alcançando R\$ 968,6 bilhões. As despesas totais, por sua vez, somaram R\$ 936,4 bilhões, com queda de 3,3% no mesmo período.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/06/2025

EM LEILÃO SEM CONCORRENTES, ECORODOVIAS MANTÉM A CONCESSÃO DA BR-101 ENTRE BAHIA E ESPÍRITO SANTO

Contrato foi otimizado para que concessionária possa dar prosseguimento às melhorias previstas no projeto

Por João Sorima Neto — São Paulo



Marcello Guidotti, CEO da Ecorodovias (à esquerda) bate o martelo após concessionária manter a concessão da BR-101 — Foto: Cauê Diniz/B3

A EcoRodovias manteve a concessão da BR-101/ES/BA no leilão de otimização do contrato realizado nesta quinta-feira na B3, em São Paulo. O trecho administrado pela concessionária tem 478,7 quilômetros entre Mucuri (BA) e Mimoso do Sul (ES), na divisa com o Rio de Janeiro. Com o novo contrato, a rodovia receberá investimentos de R\$ 7,08 bilhões e obras paralisadas serão retomadas. Os custos operacionais previstos são de R\$ 3,3 bilhões.

A EcoRodovias ofereceu uma tarifa de pedágio de R\$ 0,5525 por quilômetro. O critério para escolher o vencedor era o maior desconto sobre a tarifa, mas como não houve outros concorrentes, venceu a proposta da atual concessionária.

A concessão da rodovia estava com a EcoRodovias desde 2013, com prazo de 25 anos. Mas em 2022, a concessionária protocolou um pedido de devolução amigável junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), já que com a crise da economia alegou dificuldades financeiras impedindo o cumprimento do cronograma de obras.

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou uma solução consensual com otimização do contrato original e a reprogramação de investimentos. A concessionária continuou a operar a rodovia com

novos termos e condições. Mas, diante das alterações no contrato, a concessão teve que ser oferecida novamente ao mercado em leilão.

Estão previstos mais de 172 quilômetros de duplicação, 41 quilômetros de faixas adicionais, 51 quilômetros de contornos e dois pontos de parada e descanso (PPD) para caminhoneiros. O contrato foi prorrogado por 10 anos, estendendo-se até 2043.

Marcello Guidotti, CEO da Ecorodovias, lembrou que em 2012 estava no leilão de concessão da BR-101, que foi um dos certames mais competitivos, demonstrando que havia muito interesse pelo ativo.

— Mas infelizmente as coisas não foram como a gente queria, mas a EcoRodovias nunca desistiu de resgatar e tentar resolver o projeto. Com participação do TCU, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e do Ministério dos Transportes se conseguiu levar a uma otimização do contrato, o que nos faz acreditar no programa de concessões do país e olhar para o que está vindo — disse Guidotti antes de bater o martelo, e garantir que com a otimização os investimentos serão concluídos rapidamente.

Concessão virou pesadelo

Caso fosse decidida a relicitação do ativo, os investimentos seriam suspensos e a retomada do projeto levaria cerca de cinco anos, tempo estimado para a realização de novo leilão, entrada de uma nova concessionária, elaboração de projetos e o reinício de obras.

Guilherme Theo Sampaio, diretor da ANTT, disse que o processo de renegociação do contrato foi duro e não houve benevolência com a atual concessionária. Ele garantiu que as mudanças foram feitas com "olhar do interesse público".

Banco Mundial: Brasil precisa fazer ajuste de 3% do PIB nas contas públicas

O governador do Espírito Santo, Renato Casagrande, que estava no governo quando a BR-101 foi concedida à iniciativa privada, disse que a expectativa positiva que havia com as melhorias na BR 101 virou "um pesadelo".

Leilão de otimização do contrato de concessão da Br 101 ES



Trecho da BR-101 que teve o contrato relicitado — Foto: Arte

— Agora, com o TCU envolvido, estamos esperançosos que os investimentos serão potencializados. A BR-101 é um gargalo, uma obstrução ao nosso desenvolvimento — afirmou o governador lembrando da importância comercial da rodovia que conecta o país, além de sua importância para o turismo do estado.

Falta de concorrência era esperada

Para o advogado Fernando Vernalha, especialista em infraestrutura e sócio do escritório Vernalha Pereira, a ausência de outros interessados nesse ativo já era esperada.

— Mas esse resultado não significa que a repactuação tenha sido mal ajustada. Pelo contrário, o fato de não ter havido propostas melhores pode indicar que as margens definidas na repactuação estão bem ajustadas — explica.

Ele observa que a montagem de uma proposta para a assunção do controle de uma concessão em curso depende de uma série de análises e estudos sobre o histórico da concessão, com o levantamento de seus ativos e passivos.

— Na minha visão, o importante é assegurar um prazo razoável para que interessados possam analisar os termos acordados e o histórico do projeto — diz.

João Paulo Pessoa, advogado especialista em direito público e sócio do Toledo Marchetti Advogados, o modelo de otimização contratual implementado pelo governo federal é uma alternativa ao modelo de relicitação, que previa a devolução da concessão.

— A otimização contratual representa um viés de consensualidade muito maior, permitindo que concessionária e governo federal negociem a continuidade do contrato, acelerando, por exemplo, a retomada de investimentos — explica.

Ordem nos contratos

O governo decidiu colocar ordem nos contratos de concessão de rodovias federais com problemas. A ideia do Ministério dos Transportes é renegociá-los como forma de acelerar investimento privado e destravar obras paralisadas. Pelo menos 14 concessionárias, entre 27 trechos concedidos, solicitaram adesão ao processo de revisão dos contratos criado no ano passado, de acordo com o Ministério dos Transportes.

O primeiro leilão de otimização de um contrato federal de rodovias aconteceu em maio passado, com a BR-163/MS, principal eixo do agronegócio. Mas a Motiva (ex-CCR), que já detinha a concessão, ficou com o ativo, já que não houve propostas de outros interessados.

Entre os contratos que serão repactuados estão o da Concebra, da BR-060/153/262 entre o Distrito Federal/Goiás e Minas Gerais; da Régis Bittencourt (BR-116) entre São Paulo e Paraná; da Fernão Dias BR-381 entre Minas Gerais e São Paulo; da Via Bahia, (BRs 324 e 116), na Bahia.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/06/2025

DERRUBADA DE VETOS DAS EÓLICAS OFFSHORE EQUIVALE A SEIS ANOS DE BANDEIRA VERMELHA NA CONTA DE LUZ

Cálculo é da Frente Nacional dos Consumidores de Energia (FNCE)
Por Ana Carolina Diniz



Linhas de transmissão — Foto: Edilson Dantas / Agencia O Globo

A Frente Nacional dos Consumidores de Energia (FNCE) divulgou uma nota nesta quinta-feira afirmando que a derrubada de vetos das eólicas offshore equivale a seis anos de bandeira vermelha na conta de luz. A nota foi antecipada com exclusividade para o blog. Para a entidade, em cenário de sobreoferta de energia no país, "Congresso Nacional nega evidências técnicas e aprova mais contratações de usinas que provocarão custo bilionário e cortes de fontes renováveis".

"Com a decisão pela derrubada de parte dos vetos presidenciais aos jabutis na Lei das Eólicas Offshore, o Congresso Nacional colocou em vigência um conjunto de medidas que provoca efeito equivalente à decretação de bandeira vermelha patamar 1 na conta de luz por seis anos, além de 19 anos subsequentes com bandeira amarela, de acordo com o estudo técnico elaborado pela Frente Nacional dos Consumidores de Energia (FNCE). Com ampla maioria no Senado e na Câmara dos

Deputados, os parlamentares aprovaram um custo adicional estimado em R\$197 bilhões até 2050, com aumento aproximado de 3,5%1 na conta de luz, o que também provocará impacto no preço dos produtos e serviços, e conseqüente alta na inflação. Esse pacote de medidas que passa a pesar no bolso dos consumidores a partir da decisão do Poder Legislativo custará o equivalente a R\$ 4,46 para cada 100 quilowatts hora (kw/h) consumidos – custo similar ao da bandeira vermelha 1 – ao longo de 72 meses, somado a mais 228 meses com custo adicional equivalente a R\$ 1,88 para cada 100 kw/h – o mesmo da bandeira amarela".

Comparativo de custos adicionais para cada 100 kw/h consumidos:



Custos adicionais na energia elétrica para os consumidores — Foto: FNCE

Segundo o estado, em uma comparação com o sistema de bandeiras tarifárias da Aneel, pode-se dizer que o Congresso Nacional está impondo à população uma condição semelhante à que enfrentaríamos se passássemos seis anos ininterruptos em seca extrema.

"O Legislativo avança na direção contrária, nega as evidências técnicas e ignora os pareceres de órgãos reconhecidamente competentes, as recomendações das instituições setoriais e a opinião pública para aumentar a conta da população".

A FNCE respondeu também a declaração do presidente do Congresso Nacional, Davi Alcolumbre (União-AP), nesta quarta-feira. Ele disse que a derrubada de vetos no marco das eólicas offshore não irá resultar em um aumento na conta de luz e que "parte da imprensa" tem espalhado "pânico e confusão" ao tratar da votação no Congresso.

"Ao contrário do que o senador declarou, as decisões tomadas no Congresso acerca da derrubada dos vetos não foram técnicas, nem tampouco transparentes e muito menos voltadas ao interesse público. Não há como negar a realidade. Foram decisões políticas, súbitas e contrárias a todas as expectativas da população. O aumento do custo da energia será inevitável como demonstram os estudos técnicos, posto que consumidores livres e regulados serão afetados. Não podemos mais normalizar a prática dos jabutis, fielmente descritos na doutrina corrente como "contrabando legislativo", nem aceitar declarações de autoridades sem fundamento técnico consistente".

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/06/2025

PRÉ-SAL: LEILÃO ARRECADA R\$ 28 BILHÕES E SUPERA EXPECTATIVAS COM AJUDA DA PETROBRAS

No 5º leilão de venda de óleo da União, realizado pela PPSA, foram ofertados 74,5 milhões de barris de petróleo nos campos de Mero, Búzios, Sépia e Itapu. Recursos vão para o caixa do governo

Por Bruno Rosa



Pré-sal: leilão arrecada R\$ 28 bilhões e supera expectativas com ajuda da Petrobras — Foto: Divulgação

Apesar da perspectiva de queda no preço do petróleo no mercado internacional, a Pré-Sal Petróleo (PPSA) arrecadou R\$ 28 bilhões no 5º leilão de venda de óleo da União, que colocou à venda a parcela da produção que cabe ao governo federal nos campos licitados sob o regime de partilha. O valor ficou acima dos R\$ 25 bilhões esperados pela PPSA.

No certame, realizado na manhã desta quinta-feira, na B3 (Bolsa de Valores de São Paulo), foram ofertados 74,5 milhões de barris de petróleo, divididos em sete lotes nos campos de Mero, Búzios, Sépia e Itapu, todos localizados no pré-sal da Bacia de Santos.

Os recursos vão direto para o caixa da União, ajudando no orçamento do governo. O total arrecadado também ficou acima dos R\$ 17 bilhões registrados no certame realizado em julho do ano passado, quando foram vendidos 37,5 milhões de barris.

A Petrobras foi a principal vencedora, levando quatro dos sete lotes. A estatal arrematou um lote em Búzios e outro em Sépia, além de dois lotes em Mero (FPSO Guanabara e o conjunto dos FPSOs Alexandre de Gusmão e Pioneiro de Libra).

Mas houve surpresas, como o consórcio PetroChina e Mataripe, do fundo árabe Mubadala Capital, que levou o lote em Itapu, e a Galp e a ExxonMobil, que, juntas, ficaram com o lote de Mero (FPSO Sepetiba). Já a Equinor ficou com outro lote em Mero (FPSO Duque de Caxias).

Leilão em 2026 terá 100 milhões de barris, diz PPSA

No encerramento, Pietro Medes, secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME), comemorou o resultado do leilão.

- Até ontem, esperávamos arrecadação de R\$ 25 bilhões. Excedemos em R\$ 3 bilhões. O resultado é fundamental para o orçamento da União e é fruto da competição. É um dia muito importante. Não podemos abrir mão dos nossos recursos e precisamos seguir explorando novas fronteiras. Todo ano vamos fazer leilão de óleo da União.

Pietro explicou que, embora a PPSA esperasse uma arrecadação de R\$ 25 bilhões, a projeção no orçamento federal era de R\$ 23 bilhões. Com isso, disse ele, haverá um aumento de R\$ 5 bilhões no orçamento da União, já que o certame arrecadou ao todo R\$ 28 bilhões.

A arrecadação, no entanto, não será imediata. Dos 74,5 milhões de barris ofertados, 6 milhões serão produzidos neste ano e o restante (68,5 milhões) entre 2026 e 2027. O valor efetivo da arrecadação para o governo vai depender ainda da cotação do petróleo no momento em que o petróleo for produzido.

No leilão, vence a companhia que oferecer o melhor lance (com base no menor desconto) em relação ao preço do barril do petróleo. O certame obteve a melhor oferta da história, com desconto de US\$ 0,65 por barril. No último leilão, a melhor oferta tinha tido desconto de US\$ 1,35 por barril.

Luis Fernando Paroli, presidente da PPSA, destacou a competição no leilão. Lembrou que no ano que vem serão ofertados 100 milhões de barris de petróleo. O volume pode gerar uma arrecadação de R\$ 37 bilhões.

- Foi um leilão competitivo. Os maiores players mundiais estão com a gente. O leilão teve o maior número de participantes e de vencedores.

Veja quantos barris cada empresa levou:

- Petrobras: 40 milhões de barris
- Galp/ExxonMobil: 14 milhões de barris
- Equinor: 14 milhões de barris
- Petrochina/Refinaria de Mataripe: 6,5 milhões de barris

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/06/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

DERROTA DO IOF ESCANCARA RELAÇÃO 'INSTÁVEL' ENTRE GOVERNO E CÂMARA E ALERTA PARA PRÓXIMAS VOTAÇÕES

Votação que derrubou o decreto presidencial de aumento do IOF não era esperada por governistas esta semana; e Planalto ainda precisa aprovar isenção do IR para quem ganha até R\$ 5 mil, entre outras medidas

Por Mariana Carneiro e Alvaro Gribel

BRASÍLIA - A votação-surpresa que resultou na derrubada do aumento do IOF, nesta quarta-feira, 25, irritou auxiliares e aliados do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que antevêm instabilidade e desconfiança na relação com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB). Governistas não esperavam que fosse votado nesta semana o projeto que derruba o decreto presidencial de aumento do IOF, e relatam que Motta, até a noite de terça-feira, 24, não havia dado sinal algum de que o tema entraria na pauta do dia seguinte.

A expectativa de petistas era de que o assunto voltasse à pauta apenas no início de julho.

O líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE) contou a colegas que só soube da votação às 23h40, por um telefonema recebido da ministra de Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann, que por sua vez soube do anúncio pelas redes sociais.

Procurado por meio de sua assessoria, o presidente Hugo Motta não se manifestou.



O presidente da Câmara, Hugo Motta, colocou em votação nesta quarta-feira, 25, o decreto que anula o aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) Foto: Wilton Junior/Estadão

Petistas afirmam que Motta havia sinalizado com um horizonte de 15 dias para que a votação ocorresse após a aprovação da tramitação acelerada, sob regime de urgência, no último dia 16. E consideram que, mais uma vez, o presidente da Câmara mudou de posição sem sinalizar ao Palácio do Planalto — a primeira vez foi quando saiu da reunião com o ministro da Fazenda,



Fernando Haddad, falando em “acordo histórico” e, no dia seguinte, afirmou que não havia compromisso em manter o IOF.

Para petistas, as duas mudanças bruscas provocam desconfiança e alimentam teorias de que há uma tentativa de sabotar o governo Lula já de olho na eleição de 2026. Motta é do mesmo partido do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, um dos nomes citados como potenciais candidatos na eleição presidencial do ano que vem.

Há votações relevantes para o governo no curto prazo, como a isenção do Imposto de Renda para pessoas que ganham até R\$ 5 mil, que precisa ser votado este ano para entrar em vigor em 2026, como deseja Lula.

E ainda a medida provisória com iniciativas de arrecadação para compensar a redução do IOF, que inclui a taxação das apostas online (bets), tributação de criptoativos, fim da isenção para juros sobre capital próprio e unificação do Imposto de Renda sobre investimentos.

A expectativa do governo é arrecadar cerca de R\$ 10 bilhões com essa MP, mas a resistência no Congresso é grande. Se a medida também for rejeitada, técnicos da Fazenda alertam que será necessário ampliar ainda mais o bloqueio no Orçamento deste ano.

Defensores de ricos x defensores de pobres?

Aliados de Motta apontam o discurso governista, e de Haddad em especial, como uma das causas para a piora na relação. A visão é de que a narrativa governista coloca o Congresso como defensor dos ricos, enquanto o Executivo fica com o papel de defensor dos pobres.

Interlocutores próximos ao Planalto, contudo, negam que possa haver mudança nessa comunicação. O entendimento é de que o governo não pode abrir mão da narrativa, porque ela representa o programa eleito pelas urnas. Por isso, a bancada petista foi orientada e ecoou nas redes sociais e nos discursos políticos a versão de que o pano de fundo é o embate entre ricos e pobres, estes últimos defendidos pelo governo Lula.

Desde o início da votação, no entanto, petistas já admitiam nos bastidores que perderiam na Câmara.

Ao longo do dia, eles passaram a defender que o impasse sobre o IOF seja por fim dirimido pelo Supremo Tribunal Federal (STF), em uma eventual ação movida pelo governo questionando a constitucionalidade da decisão do Legislativo. Ainda não há decisão sobre isso.

Em postagem nas redes sociais, a ministra Gleisi Hoffmann sugeriu que a derrubada do decreto presidencial seria inconstitucional.

“O decreto tem natureza regulatória, apesar das consequências fiscais. Não há qualquer base jurídica para o PDL (projeto de decreto legislativo)”, escreveu Gleisi.

Na tribuna, o líder do governo, José Guimarães, afirmou que a Câmara não poderia ir “para o tudo ou nada” na relação com o governo e que a derrubada do decreto era uma “vitória de Pirro” para a oposição.

“Quero começar dizendo que aqueles que vão votar para derrotar o decreto presidencial estarão prestando um desserviço ao Brasil. Não pode o Congresso destruir o programa do governo eleito, porque aí sim é estelionato eleitoral”, afirmou Guimarães. “Preferia o caminho de sentar e discutir, não pode ir para o tudo ou nada. Não é uma vitória, é uma vitória de Pirro, não é vitória contra o presidente Lula, é uma derrota do Brasil”, completou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/06/2025

SETOR PRIVADO COMEMORA QUEDA DO DECRETO DE LULA QUE AUMENTOU IOF

Em nota, as entidades falam em compromisso com a estabilidade fiscal, mas defendem uma 'agenda conectada com os verdadeiros desafios da nossa economia'

Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA - Dez entidades empresariais apoiaram, nesta quinta-feira, 26, a decisão do Congresso de derrubar o decreto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva que aumentava o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF). Em nota, as entidades falam em compromisso com a estabilidade fiscal, mas defendem uma "agenda conectada com os verdadeiros desafios da nossa economia".

Deputados e senadores rejeitaram o aumento do imposto que havia sido proposto pelo governo para fechar as contas deste ano e do ano que vem. A equipe econômica afirmou que fez uma contenção de R\$ 30 bilhões em suas despesas e que, com a medida, esperava arrecadar R\$ 20 bilhões, montante necessário para entregar a meta de déficit fiscal próximo de zero neste ano.



Na noite de quarta-feira, 25, em uma votação-surpresa, a Câmara derrubou decreto do governo que aumentava IOF, decisão logo depois confirmada também pelo Senado Foto: Wilton Junior/Estadão

"Parabenizamos o Congresso Nacional pela aprovação do projeto de decreto legislativo que susta o recente aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF)", diz a nota das entidades empresariais. "Registramos especial reconhecimento à atuação institucional dos presidentes da Câmara dos Deputados, Hugo

Motta, e do Senado Federal, Davi Alcolumbre, que conduziram com equilíbrio e responsabilidade o processo legislativo em ambas as Casas."

A nota é assinada pelas confederações nacionais da indústria, comércio e serviços, instituições financeiras, agronegócio, seguradoras, além da Associação Brasileira das Companhias Abertas (Abrasca), que reúne as maiores empresas do País com ações negociadas na Bolsa.

Desde o início, representantes do setor privado se colocaram contra o aumento de impostos e passaram a defender, entre deputados e senadores, a derrubada do decreto presidencial, com o argumento de que o governo deve antes colocar em revisão os seus próprios gastos.

Na nota, as entidades alegam que o setor produtivo reafirma o compromisso com a estabilidade fiscal "se mantendo aberto ao diálogo construtivo com os poderes da República em torno de uma agenda tributária e fiscal mais conectada com os verdadeiros desafios de nossa economia."

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/06/2025

PARLAMENTARES CRITICAM POSSIBILIDADE DE O GOVERNO ENTRAR NO STF CONTRA DERRUBADA DE AUMENTO DE IOF

As declarações ocorreram após o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ter dito que juristas veem inconstitucionalidade na sustação do decreto presidencial

Por Victor Ohana (Broadcast)

BRASÍLIA - Parlamentares reagiram de forma negativa à possibilidade de o governo federal ingressar no Supremo Tribunal Federal (STF) com um recurso contra a decisão do Congresso Nacional de derrubar o decreto com mudanças no Imposto sobre Operações Financeiras (IOF). As

declarações ocorreram após o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ter dito que juristas veem inconstitucionalidade na sustação do decreto.

Ao Estadão/Broadcast Político, o senador e presidente do PP, Ciro Nogueira (PI), afirmou que, “se for ao Supremo judicializar, é um caminho muito ruim para o governo, vai ter um distanciamento maior do Congresso e expor muito o Supremo”.

O líder do PDT na Câmara, Mário Heringer (MG), também reprovou a cogitação de Haddad. “Só vai aumentar a área de atrito”, disse à reportagem. “E vai ter reação. Uma das posições estratégicas principais em lutas é saber a hora de recuar”, declarou.

Na rede social X, o presidente do Republicanos, Marcos Pereira (SP), escreveu que, “além de ignorar a vontade do Congresso, o governo tenta transformar um fracasso político em questão judicial”. O deputado também classificou o indicativo de Haddad como “um movimento perigoso que desrespeita a democracia e esvazia o papel do Legislativo”.



'Vai ter um distanciamento maior do Congresso e expor muito o Supremo', diz o senador Ciro Nogueira Foto: Pedro França/Agência Senado

Vice-líder do governo e relator da reforma administrativa na Câmara, o deputado Pedro Paulo (PSD-RJ), publicou que recorrer ao STF “é, sem dúvida, a pior escolha”. O parlamentar escreveu que “judicializar conflitos entre Poderes fragiliza as instituições e a democracia” e que “a saída é o diálogo franco, honesto e sintonizado com a realidade”.

Também em sua rede social, o deputado Mendonça Filho (União-PE) escreveu ser “inaceitável a ameaça de Haddad de recorrer ao STF para derrubar a decisão soberana do Congresso contra o aumento do IOF”.

Na quarta-feira, 25, o Congresso Nacional derrotou o governo ao derrubar o decreto do IOF com votação expressiva. Na Câmara, foram 383 votos favoráveis à sustação, e 98 contrários. No Senado, a votação foi simbólica.

A apreciação ocorreu após Hugo Motta (Republicanos-PB) ter surpreendido o governo com a decisão de pautar a anulação do decreto na semana de São João, que costuma esvaziar os trabalhos legislativos. Líderes governistas se disseram decepcionados com o presidente da Câmara e disseram haver antecipação da disputa eleitoral de 2026.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/06/2025

GALÍPOLO DIZ QUE DEBATE SOBRE FISCAL NO BRASIL É POSITIVO E QUE 'CONVERSA MUITO' COM HADDAD

Para presidente do Banco Central, discussões sobre as questões fiscais acontecem com 'avanços e bloqueios, próprios do processo democrático'

Por Cícero Cotrim (Broadcast), Célia Froufe (Broadcast) e Caroline Aragaki (Broadcast)

BRASÍLIA E SÃO PAULO - O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, disse nesta quinta-feira, 26, que, no Brasil, é positivo que ocorram debates sobre medidas estruturantes para a sustentabilidade da evolução da dívida pública — algo que nem sempre ocorre internacionalmente.

Galípolo reiterou que algumas vezes esses debates sobre fiscal acontecem com avanços e bloqueios, próprios do processo democrático. “Prefiro o processo democrático. Essas dores do processo democrático parecem ser bem-vindas”, disse.

O presidente do BC disse que, em todas as oportunidades de interlocução com o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e com Legislativo, encontrou “disposição muito grande” para construir propostas estruturais para os temas fiscais.

Entre exemplos de interlocução, Galípolo citou o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o presidente Lula, e o presidente do Senado, Davi Alcolumbre. Ele também enfatizou que o BC consome informações sobre fiscal a fim de realizar o trabalho de perseguir a meta e demonstrar compromisso com ela.

Segundo o presidente do BC, há um tema global sobre desequilíbrio entre oferta e demanda em títulos públicos nos últimos anos. “Houve oferta crescente, dado todo esforço fiscal nos últimos anos por questões excepcionais”, disse, como a Segunda Guerra, crise de 2008 e choque da pandemia de covid-19. Já do lado da demanda, tem uma série de discussões regulatórias, de reduzir participação de bancos enquanto demandantes de títulos públicos; ou atuarial, de envelhecimento da população.



Segundo Galípolo, BC olha para uma gama de indicadores para tomar suas decisões de política monetária Foto: Fábio Vieira/Estadão

Ele afirmou ainda que, no Brasil, pode haver confusão entre o que é a taxa de juros mais de longo prazo, e o que é a taxa de juros que corresponde à política monetária. “Confusão sobre essas duas taxas talvez seja intensificada no Brasil porque há títulos públicos que são ‘Selicados’, que têm correlação com a Selic, e acaba juntando o que é juros pago pelo setor público com o que é a Selic”, explica o presidente do BC.

Segundo Galípolo, a taxa de juros de médio e longo prazo tende a responder mais a fatores que correspondem ao fiscal — até pela dinâmica de oferta e demanda de títulos públicos — do que a política monetária em si. Os comentários foram feitos durante entrevista à imprensa para comentar o Relatório de Política Monetária (RPM) do segundo trimestre.

Conversas com Haddad

O presidente do Banco Central reforçou que conversa “muito” com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e ao se referir a uma declaração do ministro que disse estar “absolutamente de acordo” com todas as decisões recentes do Comitê de Política Monetária (Copom).

Recentemente, Haddad declarou que o ciclo de alta da Selic, que sofreu mais um ajuste de 0,25 ponto porcentual na semana passada, para 15% ao ano, foi contratado pelo antecessor de Galípolo, Roberto Campos Neto, que foi indicado pelo então presidente Jair Bolsonaro.

“Do ponto de vista da fala do ministro Fernando Haddad, eu acho que eu já respondi isso em vários outros momentos. O Fernando e eu conversamos muito e trocamos muitas impressões e ideias mesmo. Estamos trabalhando muito, temos afinidade, e acho que talvez reflita aí um pouco desse diálogo e da compreensão do que está sendo o trabalho lado a lado”, disse.

Galípolo voltou a comentar sobre a reunião de dezembro, quando Campos Neto ainda presidia o BC, mas Galípolo já era indicado como substituto e nesse encontro foram contratadas, além de uma alta de 1 ponto porcentual da Selic, mais duas sinalizações da mesma magnitude.



“O Roberto foi muito generoso, não só pelo fato de eu ter votado junto com todos os demais, mas naquele momento especificamente, já de transição, de como ele permitiu que eu tivesse o protagonismo maior no processo”, lembrou.

Alta da Selic

O presidente do BC disse que as projeções do banco incorporam alguns dados do Focus, inclusive a curva de juros. Ele também reiterou que o foco da autoridade monetária é atingir o centro da meta de inflação.

“Existem vários caminhos para atingir o centro da meta, que é, obviamente, a meta. Nós somos completamente comprometidos com ela. Acho que nossas ações falam por si só, pelo tamanho da intensidade que tivemos do ajuste restritivo na política monetária feito nos últimos meses”, disse.

Galípolo menciona que, quando o BC coloca em sua comunicação, na ata, que os efeitos da política monetária restritiva ainda estão por vir, trata-se de algo factual. Segundo ele, é preciso ser “bastante agnóstico, transparente” sobre o que a autoridade consegue prever e esperar.

“O juro que a economia está sentindo hoje não é o juro que está colocado no patamar da Selic, dado as defasagens e a velocidade e intensidade. Então isso justifica pausa (no ciclo de aperto), para entender se patamar de juros atual está suficientemente restritivo”, acrescentou.

Conjunto de dados

De acordo com Galípolo, o BC olha para uma gama de indicadores para tomar suas decisões de política monetária, e não apenas um dado. Sobre a operação de swap reverso, anunciada esta semana, o presidente considerou que se tratou de uma atuação “pontual”.

“Não existe um indicador específico. O Banco Central vai analisar um conjunto de indicadores, como a gente sempre vem analisando, e vai seguir fazendo essa análise de todo o conjunto de indicadores. Então, não há um indicador específico que vá produzir na gente uma reação mecânica, vamos chamar assim, para continuar analisando o conjunto de indicadores”, afirmou.

Sobre a mudança de atuação no câmbio, Galípolo afirmou que o monitoramento desse mercado é uma constante pela autoridade monetária e que função de reação do BC é a mesma. “O que aconteceu esta semana foi uma questão totalmente pontual, isolada. A gente fica sempre observando os preços”, disse.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/06/2025*

PETROBRAS É A GRANDE VENCEDORA DO 5º LEILÃO DE PETRÓLEO DA UNIÃO; DISPUTA MOVIMENTOU R\$ 28 BI

No total, sete lotes foram licitados; petroleira brasileira ficou com três
Por Wilian Miron (Broadcast)

A Petrobras foi a maior vencedora do 5º Leilão de Petróleo da União realizado na manhã desta quinta-feira, 26, pela Pré-Sal Petróleo (PPSA). A empresa ficou com três dos 7 lotes licitados, que totalizam 36,5 milhões de barris, dos 74,5 milhões colocados à disposição dos participantes. A empresa levou os lotes 1, 4 e 7.

Ao todo, a disputa movimentou R\$ 28 bilhões, montante R\$ 3 bilhões acima do previsto pela PPSA. O valor ajudará a engordar os cofres públicos, mas entrará aos poucos, à medida que a carga de petróleo é entregue aos vencedores.

A Petrochina, em parceria com a Refinaria de Mataripe, arrematou os lotes 5 e 6 — juntos, correspondem a 10 milhões de barris de petróleo. A dupla inclusive fez o menor deságio já visto nos leilões da PPSA, oferecendo um lance de US\$ 0,65 de desconto por barril em relação ao barril de Brent datado.

A Galp, em parceria com a ExxonMobil, ficou com o lote 2, de 14 milhões de barris, com um lance de US\$ 1,35 por barril. E a Equinor arrematou o lote 3, após disputar a viva voz, e fazer uma oferta de US\$ 1,11 por barril.

Próximo ano

Para o próximo ano, a expectativa da PPSA é conseguir licitar 100 milhões de barris e alcançar aproximadamente R\$ 37 bilhões em arrecadação com a venda do petróleo da União, segundo o diretor-presidente da PPSA, Luis Paroli. “Nossa perspectiva é continuar crescendo ano a ano em volumes”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/06/2025

PERCEPÇÃO DE RISCO FISCAL ESTÁ MAIS PRESENTE HOJE DO QUE NO FIM DO GOVERNO DILMA, DIZ MANSUETO

Economista-chefe do BTG Pactual afirma que solução para a questão fiscal reside na redução ou desaceleração dos gastos públicos e no corte de benefícios

Por Francisco Carlos de Assis (Broadcast) e Eduardo Laguna (Broadcast)

Após ter feito uma lista de mudanças positivas pelas quais o Brasil passou na última década, o economista-chefe do Banco BTG Pactual, Mansueto Almeida, lamentou que a percepção de risco fiscal hoje está muito mais presente do que nos anos de 2015 e 2016, no fim do governo de Dilma Rousseff (PT).

O discurso de Mansueto abordou a importância de um diagnóstico preciso para solucionar problemas econômicos, comparando a situação atual com a hiperinflação dos anos 90. Segundo o economista, é consenso de que o problema fiscal são os gastos maiores que as receitas. Esse ponto foi bastante destacado por ele.

Mansueto fez as afirmações durante um bate-papo com o CEO do BTG Pactual, André Esteves, durante abertura da Global Managers Conference 2025, evento patrocinado pela BTG Asset Management.



Para Mansueto, há como manter os benefícios sociais sem aumento real do salário mínimo
Foto: Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

Ao ser provocado por Esteves a que sugerisse algumas soluções para solucionar o imbróglio fiscal brasileiro, o economista disse que a solução reside na redução ou desaceleração dos gastos públicos.

“Há benefícios fiscais que podem ser cortados, o que aumentaria a arrecadação sem ter que aumentar a carga tributária”, disse.

Um exemplo prático é a revisão da política de valorização do salário mínimo, que tem impacto direto nos gastos previdenciários e não se mostra uma medida eficaz para combater a pobreza. Para Mansueto, se fosse feita essa desvinculação, o governo conseguiria recursos para fazer investimentos em políticas sociais mais direcionadas.

A desvinculação dos aumentos reais do salário mínimo dos benefícios previdenciários, de acordo com Mansueto, seria de grande valia, já que hoje metade dos gastos públicos vem das despesas previdenciárias.

A mensagem final transmite otimismo, afirmando que, com liderança e direção corretas, o Congresso será capaz de aprovar as medidas necessárias para o ajuste fiscal.

“Há como manter os benefícios sociais sem aumento real do mínimo”, disse Mansueto, para quem a situação fiscal melhora bastante se o País conseguisse passar por apenas alguns anos sem conceder aumentar o salário mínimo além da reposição da inflação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/06/2025

SHELL NEGA NEGOCIAÇÕES PARA COMPRAR RIVAL BP E FALA EM ‘ESPECULAÇÃO DA MÍDIA’

Gigante petrolífera britânica diz estar concentrada em ‘racionalizar e simplificar seu próprio negócio’
Por Redação

LONDRES - A gigante petrolífera britânica Shell negou nesta quinta-feira, 26, relatos da mídia de que está em negociações para comprar a rival BP.

O Wall Street Journal disse na quarta-feira, 25, que a Shell estava mantendo “conversas em estágio inicial” para adquirir a BP, citando pessoas familiarizadas com o assunto.

“Em resposta à recente especulação da mídia, a Shell deseja esclarecer que não está considerando ativamente fazer uma oferta pela BP e confirma que não fez uma abordagem e que não houve conversas com a BP com relação a uma possível oferta”, disse a Shell em um comunicado à Bolsa de Valores de Londres.



Para analistas, BP seria uma aquisição atraente para a Shell Foto: Gene J. Puskar/AP

A Shell negou repetidamente a especulação de que estava considerando uma aquisição de sua rival menor, a BP, dizendo que estava concentrada em racionalizar e simplificar seu próprio negócio.

Alguns analistas sugeriram que a BP seria uma aquisição atraente depois que um plano para mudar seu foco para a energia renovável, que foi abandonado no início

deste ano, deixou suas ações subvalorizadas em comparação com outras empresas petrolíferas.

A BP também tem lutado para se recuperar do desastre da Deepwater Horizon em 2010, que matou 17 trabalhadores e forçou a empresa a pagar bilhões de dólares por danos ambientais no Golfo do México./AP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/06/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

ATRASSO EM LEILÃO DE CAPACIDADE COMPROMETE INDÚSTRIA

Fabricantes alertam que a postergação compromete investimentos, gera gargalos produtivos e reduz a credibilidade do país

Por Robson Rodrigues — De São Paulo



Hans Poll, CEO da Voith fala da ociosidade da indústria sem uma previsão de leilão — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A indefinição sobre a realização do Leilão de Reserva de Capacidade (LRCap) acendeu um alerta em toda a cadeia produtiva da indústria de máquinas e equipamentos. Fabricantes de turbinas a gás afirmam que a demora no certame compromete o planejamento e pressiona os custos, além de poder gerar gargalos logísticos e atrasar entregas em um mercado global aquecido. Já os produtores de unidades geradoras

hidrelétricas enfrentam o problema oposto: a ociosidade de fábricas que operam abaixo da capacidade instalada.

O leilão visa a contratar usinas para que fiquem disponíveis sempre que for necessário, ajudando a garantir o fornecimento em momentos de alta demanda ou crise. Ele não busca só energia, mas, sim, a garantia de que a usina estará disponível quando o sistema precisar.

No setor termelétrico, a avaliação é que, quanto mais o Brasil hesitar, maior será o risco de ficar para trás em um cenário de forte aumento na demanda global. Já fabricantes de turbinas hidrelétricas vivem o contexto de fábricas ociosas por falta de demanda.

“Temos a maior metalúrgica da cidade de SP, mas trabalhamos com 1/4 da capacidade”
— Hans Poll

O vice-presidente da Siemens Energy para América Latina, André Clark, classificou como “uma lástima” o cancelamento, dado o contexto de alta demanda de equipamentos. Clark disse que a postergação do leilão compromete o planejamento industrial, afeta a previsibilidade dos investimentos e pode gerar gargalos na cadeia de suprimentos, especialmente para turbinas, caldeiras e sistemas auxiliares, cujos prazos de fabricação e entrega são longos. Inicialmente previsto para junho de 2025, o governo cancelou o certame motivado por uma série de judicializações.

“É triste para a imagem do Brasil [o cancelamento do leilão]. O mundo está competindo por equipamentos e investimentos. Empresas se prepararam, fizeram estudos e gastaram milhões, e, em cima da hora, o Brasil faz esse tipo de alteração. Se ocorrer logo, o estrago é menor, porque os empreendedores mais sérios já têm os planos de negócio definidos e acordos com provedores de equipamentos. Se demorar muito, eles vão perder o lugar na fila”, afirmou Clark.

Grandes fabricantes, como Siemens Energy, Wartsila, Mitsubishi, GE, entre outros, estão vendo uma crescente mundial por equipamentos para atender data centers nos Estados Unidos. A disputa por equipamentos está se intensificando, com países do Oriente Médio – como Arábia Saudita e Emirados Árabes – lançando ambiciosos programas de expansão energética.



O diretor-geral da finlandesa Wartsila, Jorge Alcaide, diz que esses governos têm colocado pedidos vultosos com antecedência, assegurando posição preferencial nas filas de produção global. Com isso, os fabricantes têm dedicado capacidade produtiva a contratos já firmados.

A empresa atua importando equipamentos e quer ampliar projetos no Brasil por meio de parcerias. Alguns pré-contratos já estão sendo fechados. “Existe um gargalo. Quem chegar primeiro vai levar, o dinheiro não espera. Só nos EUA, fechamos quase 1 gigawatt”, disse. “Estamos navegando num mar de incertezas. É difícil de explicar para nossa sede que o leilão estava marcado, mas foi cancelado sem uma nova data definida. Isso compromete a credibilidade do país perante os investidores.”

A preocupação de Clark e Alcaide encontra respaldo em um relatório recente da consultoria Wood Mackenzie, que aponta um cenário de alta sustentada para a demanda global de turbinas a gás. Segundo o estudo, em 2024, os pedidos globais aumentaram 32% em relação ao ano anterior. Para 2025 em diante, a previsão é de uma “corrida do ouro”.

A equação que antes era de capacidade instalada passa agora a ser também de capacidade produtiva – e o tempo, neste caso, é um insumo que não se estoca. O CEO da Voith Hydro, Hans Poll, lembra que o leilão já deveria ter ocorrido em agosto de 2024, quando a empresa estava preparada.

“Investimos R\$ 100 milhões e esperamos retorno. Temos tornos de usinagem e mandrilhadoras de alta capacidade, mas não temos demanda para tudo isso. Por isso trabalhamos mais com mercado de exportação”, diz. “Temos a maior metalúrgica da cidade de São Paulo (...), mas trabalhamos com um quarto da capacidade instalada.”

Hans avalia que, diante dos impasses e judicialização que fizeram o certame ser cancelado, o Ministério de Minas e Energia (MME) deveria fazer um leilão separado só para projetos hidrelétricos, com entrada em operação em até 36 meses. Isso permitiria aproveitar a capacidade produtiva existente e evitar que outras empresas entrem em processo de hibernação fabril por falta de demanda.

“Conseguimos obter e produzir cerca de 90% da matéria-prima localmente, pois estas máquinas usam componentes fabricados com chapas e alguns componentes fundidos”, acrescenta. A sugestão de Hans tem chance de ser avaliada. O ministro Alexandre Silveira, garantiu que a pasta abrirá consulta pública para receber contribuições ainda em junho.

Enquanto isso, aumenta a preocupação com a segurança energética. Já há sinais de que o sistema pode não ter capacidade de atender a momentos de maior demanda no futuro, e a margem de operação está mais estreita. O Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) foi obrigado a antecipar o início do suprimento de energia de térmicas do leilão de 2021. Essas usinas somam 2,2 GW de capacidade instalada.

A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) estima que o sistema precisará de oferta de potência já a partir de 2027, com necessidade adicional de 5,5 GW em 2028 por conta do aumento da demanda de energia, descomissionamento de usinas antigas e fim de contratos de térmicas mais caras e poluentes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/06/2025

LIQUIPAR INVESTE R\$ 589 MILHÕES EM EXPANSÃO DE TERMINAL EM PARANAGUÁ

Recurso será usado na construção de um novo píer, na dragagem da área de acesso aquaviário, na ampliação do parque de tancagem e na modernização dos sistemas operacionais

Por Cibelle Bouças, Valor — Belo Horizonte

A Liquipar Operações Portuárias, especializada em armazenagem e movimentação de grânéis líquidos, investe R\$ 589 milhões para expandir o Terminal PAR50, no porto de Paranaguá (PR).



Porto de Paranaguá — Foto: Portal PPI

O investimento vai permitir à companhia ampliar a capacidade do terminal para 2 milhões de toneladas por ano de grânéis líquidos. O recurso será usado na construção de um novo píer, na dragagem da área de acesso aquaviário, na ampliação do parque de tancagem e na modernização dos sistemas operacionais.

A Liquipar informou que dispõe de 38 mil metros cúbicos de capacidade instalada para líquidos inflamáveis e combustíveis. Em breve, vai inaugurar uma estrutura para armazenagem de líquidos não inflamáveis (como biodiesel, sebo bovino e fertilizantes líquidos), com 32 mil metros cúbicos adicionais.

“Nosso terminal está preparado para atender à crescente demanda nacional por combustíveis, óleos vegetais, químicos e fertilizantes”, afirmou em nota Juliano Antunes, CEO da Liquipar. A empresa atende setores estratégicos como combustíveis, químicos, biocombustíveis, óleos vegetais e fertilizantes.

Desde que assumiu a gestão do terminal, em 2024, a Liquipar investiu R\$ 33,7 milhões na recuperação da estrutura da antiga Alcopar e em melhorias operacionais. A empresa também pagou R\$ 7 milhões em outorgas e tarifas portuárias. E prevê um desembolso de R\$ 25 milhões para modernizar o terminal químico, que antes era operado pela União-Vopak.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/06/2025

BALANÇA COMERCIAL DE BENS DOS EUA TEM DÉFICIT DE US\$ 96,6 BILHÕES EM MAIO

Exportações de bens caíram US\$ 9,7 bilhões em relação a abril, para US\$ 179,2 bilhões, e as importações registraram queda de US\$ 100 milhões, para US\$ 275,8 bilhões

Por Valor — São Paulo



Porto de Los Angeles, na Califórnia, nos EUA — Foto: Reuters/Mike Blake/Foto de arquivo

A balança comercial de bens dos Estados Unidos registrou um déficit de US\$ 96,6 bilhões em maio, o que representa um aumento de 11,1% no saldo negativo americano em relação a abril, de acordo com dados do Departamento do Comércio do país.

O resultado foi bem mais fraco do que o estimado pelos investidores, já que a expectativa de consenso era de um déficit de US\$ 88,5 bilhões.

Em maio, as exportações de bens caíram US\$ 9,7 bilhões em relação a abril, ao totalizarem US\$ 179,2 bilhões.

Já as importações de bens registraram uma queda de apenas US\$ 100 milhões em relação a abril, ao somarem US\$ 275,8 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/06/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PETROBRAS ASSINA CONVÊNIO PARA DESENVOLVER OPERAÇÕES OFFSHORE EM SÃO PAULO

Da Redação Offshore 26/06/2025 - 19:08



O protocolo de intenções visa impulsionar as atividades do setor no litoral paulista

A Petrobras, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, a agência InvestSP e a Brazilian Energy Council (Brenc) formalizaram, nesta quarta-feira (25), um protocolo de intenções para impulsionar o setor offshore no litoral paulista visando o fortalecimento da cadeia produtiva do petróleo, gás e energia no Brasil.

Assinaram o convênio o gerente executivo de Projetos de Desenvolvimento da Produção da Petrobras, Dimitrios Magalhães, o secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima, o diretor de Projetos e Inovação da agência InvestSP, Thiago Camargo, e o diretor-fundador da Brenc, Eduardo Varela. O ato foi celebrado na abertura do SP Offshore 2025 realizado no Santos Convention Center (Santos/SP).

O objetivo da parceria é estabelecer diretrizes para cooperação institucional, técnica e operacional para fomentar ações coordenadas de infraestrutura, desenvolvimento de mão de obra, inovação, regulação e sustentabilidade no litoral paulista, visando transformar a região em um dos principais polos de operações offshore no país.

A iniciativa faz parte do Planejamento Estratégico 2050 e do Plano de Negócios 2025-2029 da Petrobras, cujos investimentos são da ordem de US\$ 111 bilhões, sendo US\$ 77 bilhões previstos para o desenvolvimento de projetos de produção e exploração, incluindo de bacias no litoral de São Paulo.

"Este protocolo de intenções formaliza o início das ações conjuntas que serão traçadas e executadas pela Petrobras, Estado de São Paulo, InvestSP e Brenc visando o estudo de oportunidades que englobem toda a logística, mão de obra, financiamento e ambiente regulatório necessários para o desenvolvimento das operações offshore, e está alinhada com a estratégia corporativa de reforçar as cadeias produtivas brasileiras e as vocações regionais, dentro de uma lógica empresarial e com custos competitivos", destaca o gerente executivo de Projetos de Desenvolvimento da Produção da Petrobras, Dimitrios Magalhães.

Durante a abertura do SP Offshore 2025, a gerente executiva do Centro de Pesquisas, Desenvolvimento e Inovação Leopoldo Américo Miguez de Mello (Cenpes) da Petrobras, Lilian Barreto, destacou a importância do desenvolvimento das atividades offshore em São Paulo em prol da garantia da segurança energética no país. "A Petrobras responde por 90% da produção nacional de óleo e gás natural, sendo boa parte oriunda das nossas bases no litoral paulista. Fomentar ações que visam o investimento e o desenvolvimento do potencial offshore da região colabora para a sustentabilidade do nosso negócio e do fortalecimento do setor no Brasil".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2025

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL CELEBRA 70 ANOS COM SOLENIDADE E ANÚNCIO DE OBRAS

Da Redação *Portos e logística* 26/06/2025 - 18:59



O Porto de São Francisco do Sul (SC) comemora, no próximo dia 1º de julho, 70 anos, com anúncio de novos investimentos em obras de infraestrutura que devem melhorar a eficiência nas operações portuárias no Complexo da Babitonga. Entre elas, a autorização do estado para o uso de dividendos para a obra da terceira faixa na BR-280 (R\$ 12,5 milhões) e o lançamento do edital para a recuperação do Berço 201 (R\$ 18 milhões) e do sistema de despeiramento do Corredor de Exportação (R\$ 11 milhões).

Na data, haverá a inauguração de diversas melhorias, como o novo Parque Tecnológico do Porto, com investimentos de R\$ 10 milhões, e a reforma do acesso de pedestres à área operacional do terminal.

Durante as comemorações, será assinado um acordo para melhorar a proteção ambiental da Baía da Babitonga. Numa iniciativa inédita no Brasil, os quatro terminais do Complexo Portuário (porto público, Tesc, Itapoá e Terminal de Granéis de SC) estão implantando o Programa de Monitoramento Ambiental Integrado (Pmai), que prevê ações conjuntas, em alinhamento com o Ibama.

Até agora, cada terminal tinha um programa ambiental próprio. Mas, a partir deste ano, a iniciativa prevê a cooperação mútua em 17 programas, que incluem a proteção constante da fauna e flora da Baía da Babitonga e o monitoramento da qualidade da água, do ar e dos efluentes líquidos. O Programa de Monitoramento Ambiental prevê um investimento de R\$ 17 milhões.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 26/06/2025

PROJETO QUE REÚNE, KLABIN, BRADO E TCP ALCANÇA TRANSPORTE COM 31 TRENS EM MAIO

Da Redação *Portos e logística* 26/06/2025 - 18:46



O Projeto KBT, uma parceria estratégica entre Klabin, Brado e TCP, alcançou 31 trens transportados em maio de 2025 e a movimentação de 2.498 contêineres. Esse número representa um crescimento de 20% em relação a abril, até então a maior movimentação registrada, com 26 trens.

Os 31 trens da Brado transportaram um volume de quase 60 mil toneladas de papel e celulose da Klabin, do terminal de Ortigueira até o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) para exportação. Cada trem carrega de 79 a 82 contêineres.

O Projeto KBT conecta a Unidade Ortigueira, da Klabin, em Ortigueira (PR), ao Porto de Paranaguá por meio de ferrovia, otimizando a logística e elevando a eficiência do transporte multimodal de celulose e papel. Desde o seu lançamento, o KBT tem apresentado um crescimento constante no número de trens transportados, saltando de 200 trens em 2022 – o primeiro ano completo do projeto – para 279 trens em 2024.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 26/06/2025

CONCESSÃO DA HIDROVIA DO PARAGUAI AVANÇA NA ANTAQ

Da Redação Navegação 26/06/2025 - 18:15



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, na última quarta-feira (25), as análises das contribuições da Audiência Pública 18/2024, que trata da concessão da Hidrovia do Rio Paraguai.

Em reunião extraordinária, o diretor Alber Vasconcelos, relator da matéria, ressaltou a importância do Rio Paraguai “como um instrumento fundamental para a efetivação do fluxo de carga do Centro-Oeste do país e uma ferramenta de fortalecimento do bloco econômico do Mercosul”.

A hidrovia vai aumentar a quantidade de dias navegáveis, aumentar a consignação média durante o período de estiagem e diminuir tempo de viagem são os três principais objetivos da concessão dos serviços da hidrovia, afirmou o diretor.

Ao todo foram feitas 155 contribuições. O próximo passo, é encaminhar os documentos da concessão para o Ministério de Portos e Aeroportos e, em seguida, para o Tribunal de Contas da União (TCU).

A licitação foi tema de duas sessões públicas. A primeira em fevereiro deste ano, na sede da Agência, em Brasília (DF), e a segunda aconteceu em abril de forma presencial em Corumbá (MS).

Sobre a concessão

A Hidrovia do Rio Paraguai compreende o trecho entre Corumbá (MS) e a Foz do Rio Apa, localizada no município de Porto Murtinho (MS), e o leito do Canal do Tamengo, no trecho compreendido no município de Corumbá. A extensão total do projeto é de 600 km.

Nos primeiros cinco anos da concessão, serão realizados serviços de dragagem, balizamento e sinalização adequados, construção de galpão industrial, aquisição de draga, monitoramento hidrológico e levantamentos hidrográficos, melhorias em travessias e pontos de desmembramento de comboio, implantação dos sistemas de gestão do tráfego hidroviário, incluindo Vessel Traffic Service (VTS) e River Information Service (RIS), além dos serviços de inteligência fluvial. Após esse período ainda serão feitas dragagens de manutenção na via.

Essas melhorias vão garantir segurança e confiabilidade da navegação. O investimento direto estimado nesses primeiros anos é de R\$ 63,8 milhões. O prazo contratual da concessão é de 15 anos com possibilidade de prorrogação por igual período.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2025

PORTOS DA REGIÃO NORDESTE MOVIMENTARAM 7,5 MILHÕES DE TONELADAS EM ABRIL

Da Redação Portos e logística 26/06/2025 - 17:11



Valor é 7% maior do que abril de 2024; Porto de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, registrou maior aumento percentual de movimentação de cargas no mês

Os portos organizados da região Nordeste movimentaram 7,7 milhões de toneladas em abril, o que equivale a 7% a mais que no mesmo mês de 2024. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A soja foi o produto com maior volume de carga – 2 milhões de toneladas, um crescimento de 15,4% em relação a abril do ano passado. Consolidado como um hub estratégico para o escoamento de soja de toda a região Nordeste, o Porto de Itaqui, no Maranhão, respondeu por toda a movimentação da commodity. Em abril, o porto respondeu por 3,3 milhões de toneladas, 12,4% a mais que abril passado.

O Porto de Itaqui é uma das principais portas de saída para exportações de grãos, combustíveis e minérios produzidos no Centro-Oeste e no Nordeste do país. Para se ter ideia da importância de Itaqui, o Porto de Suape, em Pernambuco, ficou em segundo lugar no ranking regional e movimentou 1,8 milhão de toneladas no mês, quase metade das cargas movimentadas pelo Porto de Itaqui.

Alex Ávila, secretário Nacional de Portos, destaca que os resultados obtidos no setor são frutos de trabalho coletivo e de projetos consolidados. “O crescimento observado na movimentação de produtos nos principais terminais portuários do Nordeste aponta que o planejamento do Governo Federal, para a retomada do modal e da economia do país, tem sido muito bem executado. Os investimentos realizados nos últimos dois anos têm contribuído para o desenvolvimento do nosso setor e, como resultado, tem elevado os indicadores econômicos das cidades da região”, apontou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2025

ANTAQ TERÁ QUE ESCLARECER RESTRIÇÕES DO LEILÃO DO TECON SANTOS 10

Por Danilo Oliveira Portos e logística 25/06/2025 - 23:08



Decisão de primeiro grau estabelece prazo de 10 dias, após agência ser notificada. Maersk informou que defende regras claras no edital do novo terminal, que garantam livre concorrência

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) terá que apresentar esclarecimentos sobre as restrições contidas nas regras de participação no leilão do Tecon Santos 10, cuja minuta do edital está em análise no Tribunal de Contas da União (TCU). A decisão, de primeiro grau, foi impetrada pela Maersk na 21ª Vara Cível Federal de São Paulo. O grupo

questionou a modelagem atual, que prevê o impedimento da participação de operadores de terminais de contêineres já estabelecidos no Porto de Santos (SP) na primeira das duas etapas do leilão.

Essa segunda fase, no entanto, será aberta somente se a primeira não receber propostas, o que é tido como improvável devido ao valor do ativo. O texto em formatação, aprovado em maio, descartou uma das duas alternativas sugeridas pela área técnica da Antaq que previa a transferência do ativo, em caso de um grupo que já opera no porto vencesse o certame, previsto para ocorrer no final de 2025.

Atualmente, os principais operadores de contêineres do Porto de Santos são a Santos Brasil, adquirida recentemente pela CMA CGM, além da BTP (JV entre Maersk e TIL) e a DP World. Nos bastidores, o mercado estima que grandes armadores e investidores de diferentes partes do mundo estão interessados no esperado novo terminal de contêineres do complexo portuário santista.

Procurada, a Maersk informou à Portos e Navios que o grupo defende regras claras no edital do Tecon Santos 10, que garantam a livre concorrência e estejam à altura da competitividade desse ativo estratégico para o país. “Vetar a participação de empresas com ampla experiência internacional, responsáveis pela gestão de alguns dos portos mais eficientes do mundo, sem estudos aprofundados que respaldem essa decisão, reduz significativamente o potencial do projeto no maior porto da América Latina”, manifestou a empresa em nota.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2025

ARTIGO - IMPLICAÇÕES DA DECISÃO DO STJ PARA ISENÇÃO DE DEMURRAGE POR RETENÇÃO DE MERCADORIAS PELA RECEITA FEDERAL

Por Bruno Felipe Ferreira, Juliana Camargo Amaro e Lucas Orlandi Lemos *Opinião 25/06/2025 - 21:57*



O Superior Tribunal de Justiça (STJ), mais especificamente a 4ª Turma, proferiu decisão que manteve acórdão do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo que isentou um importador de pagar custos de demurrage em razão de que a demora na desova das mercadorias teria sido provocada exclusivamente por parte da Receita Federal do Brasil.

Esta decisão tem gerado debates intensos no meio jurídico e comercial. Este artigo tem por objetivo esclarecer o conceito de demurrage, analisar o cerne da discussão, detalhar a decisão proferida pelo STJ, examinar as implicações desse posicionamento, apresentar os diferentes pontos de vista sobre o tema e discutir os impactos da greve dos auditores-fiscais da Receita Federal.

O termo demurrage refere-se à taxa cobrada pelos armadores (donos dos navios e contêineres) quando os prazos estabelecidos para a utilização e devolução dos contêineres são excedidos pelo importador ou consignatário. Em essência, essa cobrança funciona como uma penalidade contratual para compensar os prejuízos decorrentes do atraso na liberação dos equipamentos, que ficam indisponíveis para novas operações logísticas. Dessa forma, a demurrage tem um duplo papel: desestimular a demora na devolução dos contêineres e assegurar que os custos decorrentes dos atrasos sejam repassados à parte considerada responsável.

A controvérsia que originou o caso em análise concentra-se na atribuição da responsabilidade pelo pagamento da demurrage. No caso específico, um armador ingressou com ação de cobrança contra um importador, alegando que a devolução intempestiva dos contêineres acarretou prejuízos, justificando a cobrança de uma taxa elevada – na ordem de aproximadamente US\$ 410 mil.

No primeiro grau o armador teve êxito e o importador foi condenado ao pagamento da sobrestadia. No entanto, em grau de recurso o importador defendeu-se argumentando que o atraso na devolução não decorreu de sua própria inércia, mas sim de uma retenção dos contêineres por ato da Receita Federal do Brasil (RFB). Essa retenção, decorrente de medidas administrativas, caracterizou um “obstáculo imprevisível”, afastando a culpa do importador e, conseqüentemente, a obrigação de arcar com os custos decorrentes do excesso de prazo. Assim, a discussão central reside na necessidade de identificar se o atraso pode ser imputado ao importador ou se ele deve ser eximido do pagamento da demurrage em função de uma intervenção estatal que está fora de seu controle.

A 16ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) havia decidido, inicialmente, que a retenção dos contêineres pela Receita Federal configura uma situação que não pode gerar encargos ao consignatário, especialmente quando essa medida afeta comerciantes e empresas de pequeno porte. Esse entendimento baseou-se na ideia de que a retenção, por ser uma decisão subjetiva da autoridade administrativa, constitui um obstáculo imprevisível que não pode ser imputado ao importador.

Conforme se verifica em trecho extraído do Acórdão do TJSP: “Essa questão de retenção e cobrança da demurrage deve ser objeto de ampla discussão e acerto entre a entidade alfandegária e os agentes envolvidos na operação de importação e ou exportação, porque a retenção afasta a cobrança.”

Posteriormente, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) confirmou essa linha de raciocínio. O tribunal manteve a isenção do pagamento da demurrage para o importador, entendendo que, embora o ato



da Receita Federal não tenha sido arbitrário, os contêineres não estavam sob a custódia do importador no momento da retenção. Dessa forma, o STJ consolidou o entendimento de que a responsabilidade pelo pagamento da taxa não deve recair sobre o importador quando o atraso decorre de atos administrativos, criando um precedente importante para a proteção dos direitos dos operadores de comércio exterior.

A decisão do STJ possui diversas implicações tanto para o setor de comércio exterior quanto para as relações contratuais no transporte marítimo, quais sejam:

- **Proteção dos importadores:** ao afastar a responsabilidade do importador pelo pagamento da demurrage quando o atraso decorre de retenções pela Receita Federal, a decisão proporciona maior segurança jurídica, especialmente para pequenas e médias empresas que, muitas vezes, não possuem condições financeiras para suportar custos adicionais imprevistos. Neste cenário, é importante destacar que, por vezes, os custos de armazenagem e sobrestadia superam o valor da mercadoria e podem até inviabilizar o negócio do importador;
- **Revisão das cláusulas contratuais:** o entendimento firmado pode levar a uma reavaliação das cláusulas contratuais nos contratos de transporte marítimo. Os armadores e demais envolvidos poderão buscar renegociar os termos relativos à cobrança de demurrage, prevendo cenários de atraso que não sejam imputáveis aos importadores;
- **Possíveis demandas contra o Estado:** com o precedente favorável, há a possibilidade de que outros importadores, em situações semelhantes, pleiteiem indenizações ou danos morais contra o Estado, caso a retenção dos contêineres venha a prejudicar as relações comerciais. Essa perspectiva sugere que o Estado poderá ser responsabilizado pelos prejuízos decorrentes de suas próprias decisões administrativas. Além disso, existe ainda a perspectiva de que o próprio armador ingresse contra o Estado, uma vez que, não podendo cobrar os valores diretamente do importador, possa direcionar a responsabilidade ao Estado, alegando que o contribuinte não pode ser penalizado pela demora da Administração Pública;
- **Precedente para situações de greve:** em períodos de paralisação ou greve na Receita Federal, que frequentemente resultam em retenções prolongadas de mercadorias, o julgamento reforça a ideia de que atrasos originados por atos administrativos não podem ser repassados como ônus aos importadores.

O caso em questão gerou divergências entre especialistas e operadores do mercado:

A favor da isenção: alguns defendem que a retenção dos contêineres por parte da Receita Federal é um ato que foge ao controle do importador, sendo, portanto, injusto que este arque com os custos decorrentes de um atraso que não lhe foi imputável. Essa linha de pensamento destaca que, sobretudo em períodos de instabilidade administrativa – como em greves – impor a demurrage pode comprometer a viabilidade financeira de pequenos negócios.

Responsabilidade integral do importador: por outro lado, há a visão de que o risco inerente à importação é do próprio importador, que conhece e concorda com todos os termos do contrato quando assinado. Para esta linha de raciocínio, ao assumir o risco da importação, o importador deve tomar as medidas necessárias para devolver os equipamentos ao armador ou indenizá-lo, podendo, posteriormente, buscar a restituição dos valores junto ao Estado. Essa posição ressalta, sobretudo, que os riscos operacionais da importação são previamente assumidos contratualmente.

Compensação e danos morais: complementar ao item anterior, há quem defenda que o importador, se for compelido a pagar a demurrage, deve posteriormente buscar compensação judicial junto ao Estado pelos prejuízos sofridos, inclusive por danos morais. Essa abordagem propõe uma redistribuição dos ônus, onde o Estado seria responsabilizado pelos prejuízos decorrentes de suas próprias medidas administrativas.



Além disso, a greve dos auditores-fiscais da Receita Federal, caracterizada por ações como operação-padrão, desembaraço zero e devolução de processos, tem causado impactos significativos para as empresas que dependem do comércio exterior. A paralisação dos serviços essenciais resulta em atrasos expressivos nos processos de importação, gerando custos adicionais com armazenagem, descumprimento de prazos contratuais e riscos de interrupção das operações produtivas. Esse cenário compromete a competitividade das empresas e prejudica a previsibilidade de suas atividades.

Além dos prejuízos econômicos, a greve intensifica a insegurança jurídica para os operadores de comércio exterior. A imprevisibilidade das ações da Receita Federal durante a paralisação expõe as empresas a riscos operacionais, criando um ambiente instável que desestimula investimentos e prejudica as relações comerciais. A ausência de uma solução administrativa penaliza tanto o setor privado quanto os consumidores, que podem enfrentar escassez de produtos e aumento de preços.

Para mitigar esses impactos, é fundamental que os atos de fiscalização sejam realizados dentro do prazo legal, especialmente o limite de oito dias úteis previsto no Decreto nº 70.235/1972. No entanto, durante as greves, as medidas como a operação-padrão frequentemente resultam no descumprimento desse prazo, ocasionando atrasos no despacho aduaneiro e transferindo ao importador a responsabilidade por arcar com ônus financeiro pela não devolução de contêineres no prazo acordado.

Nesse cenário, com as recorrentes greves e o descumprimento sistemático dos prazos legais, a cadeia logística se torna cada vez mais vulnerável, comprometendo a competitividade do setor. Assim, a via judicial, por meio do Mandado de Segurança, torna-se indispensável para garantir a previsibilidade e a eficiência dos atos administrativos no comércio exterior.

A imposição dos riscos da importação exclusivamente ao importador leva, frequentemente, à judicialização do despacho aduaneiro como forma de pressionar a fiscalização a cumprir seus prazos e minimizar os prejuízos causados pela mora administrativa.

Portanto, a decisão do STJ de manter a isenção do pagamento da demurrage para importadores, quando o atraso na devolução dos contêineres se deve à retenção pela Receita Federal, representa um marco importante no direito do comércio exterior. Ao afastar a responsabilidade do importador diante de atos administrativos imprevisíveis, o tribunal reforça a necessidade de uma divisão mais equitativa dos riscos logísticos e contratuais.

Entretanto, a discussão permanece aberta, com argumentos sólidos de ambos os lados. Enquanto a proteção ao importador é vista como essencial para a manutenção da competitividade e da saúde financeira das empresas, há também a tese de que os riscos inerentes à importação devem ser integralmente assumidos pelo próprio importador, cabendo a este adotar medidas preventivas. Além disso, a greve dos auditores-fiscais da Receita Federal, aliada ao descumprimento dos prazos legais de fiscalização, impõe desafios adicionais, forçando a judicialização dos processos de despacho aduaneiro para garantir a liberação das mercadorias e o cumprimento dos prazos estipulados.

Independentemente do posicionamento, o debate certamente influenciará futuras negociações contratuais e poderá levar a uma reavaliação das práticas administrativas no comércio exterior, assegurando que tanto os contribuintes quanto os importadores não sejam penalizados por paralisações que fogem ao seu controle.

Bruno Felipe Ferreira é especialista em direito tributário aduaneiro do escritório Finocchio & Ustra Sociedade de Advogados.

Juliana Camargo Amaro é especialista em direito tributário contencioso e sócia do escritório Finocchio & Ustra Sociedade de Advogados.

Lucas Orlandi Lemos é trainee da área aduaneira do escritório Finocchio & Ustra Sociedade de Advogados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2025

ARTIGO - CABOTAGEM E DESCARBONIZAÇÃO: OPORTUNIDADES E RISCOS PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO BRASILEIRO

Por Márcio Arany Opinião 25/06/2025 - 21:58



Há, hoje, um consenso crescente de que o transporte precisará responder, com celeridade, às metas globais de descarbonização. Trata-se de uma mudança estrutural na maneira como o mundo organiza sua logística e o seu comércio. O Brasil, país de dimensões continentais e matriz de transporte excessivamente dependente do modal rodoviário, precisa considerar com seriedade o papel da cabotagem nesse processo. O setor marítimo responde por aproximadamente 2,89% das emissões globais de gases de efeito estufa, segundo a Organização Marítima Internacional (IMO), e as regras para sua mitigação estão

em debate, com prazos, metas e custos.

Em 2023, a IMO aprovou uma nova estratégia para o setor, com mecanismos de penalização para emissões de carbono a partir de 2027. Essas penalidades, progressivas, terão impacto direto sobre o custo operacional do transporte marítimo em todo o mundo. Entretanto, o impacto sobre a cabotagem poderá ser maior, pois no Brasil, o seu principal concorrente é o transporte rodoviário, que responde por cerca de dois terços do transporte interno de cargas no País, segundo a Confederação Nacional do Transporte, e que continuará utilizando diesel convencional, sem precificação ambiental adicional, ao menos por enquanto. O resultado é uma assimetria competitiva entre os modais, que compromete não apenas a eficiência logística nacional, mas também a coerência ambiental da transição.

Custo e risco de regressão logística

Diante disto, o custo de adaptação da cabotagem se torna alto. O setor seria o primeiro a incorporar combustíveis de menor emissão e maior preço, o que, inevitavelmente, pressionaria o valor dos fretes. Segundo o Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS), o transporte marítimo emite, em média, cinco vezes menos CO₂ por tonelada-quilômetro do que o modal rodoviário. Ainda assim, será o primeiro a ser penalizado financeiramente.

Esse descompasso pode gerar um contrassenso logístico. Ao tornar a cabotagem menos competitiva, o Brasil corre o risco de deslocar cargas para um modal mais emissor. A consequência é ambientalmente negativa e economicamente ineficiente. A médio prazo, como é natural, todos os modais tenderão a incorporar os custos da transição energética.

Por outro lado, no curto prazo, setores como o da cabotagem, intensivo em rotas longas, embarcações dedicadas e cargas de menor valor agregado, estarão mais expostos. Esse custo será, inevitavelmente, absorvido ao longo da cadeia, com impacto final no consumidor.

Transição energética e reconstrução industrial

Apesar dos desafios, há oportunidades relevantes. O Brasil possui vantagens técnicas e naturais para liderar parte da transição. No campo dos combustíveis renováveis, como etanol e biodiesel, o país já conta com base tecnológica, cadeia produtiva e arcabouço regulatório em expansão. Um estudo da Embrapa com o CIBiogás projeta que, até 2040, combustíveis renováveis poderão substituir até 30% do diesel marítimo, desde que acompanhados de investimentos em infraestrutura, certificação e adaptação da frota.

Essa perspectiva recoloca a indústria naval e os estaleiros como vetores de desenvolvimento. Retrofit, manutenção, modernização e construção de embarcações voltam ao centro da política

industrial. A adequação de portos, corredores verdes e terminais de abastecimento também exige articulação entre setores produtivos, institutos de pesquisa e o Estado.

O momento exige a formulação de um plano nacional estruturado para a transição energética marítima, com articulação interministerial e participação ativa dos setores produtivo, acadêmico e financeiro. Essa estratégia precisa considerar não apenas a substituição dos combustíveis fósseis por fontes renováveis, mas também os impactos logísticos, operacionais e industriais que decorrem dessa mudança. Sem uma abordagem coordenada, o Brasil corre o risco de perder competitividade justamente em um campo onde possui vantagens estruturais e energéticas.

Cabotagem como ativo logístico e ambiental

Quando bem estruturada, a cabotagem é capaz de reduzir emissões, integrar regiões e melhorar a eficiência logística nacional. No entanto, para que esse potencial se materialize, o país precisa garantir condições regulatórias e econômicas mínimas de competitividade.

O avanço das penalidades ambientais exige que o Brasil responda com clareza estratégica. Sem um plano de transição nacional, sem incentivos adequados e sem financiamento proporcional ao desafio tecnológico, o país corre o risco de perder competitividade e comprometer o protagonismo logístico que sua costa de 7.500 quilômetros naturalmente permite.



A descarbonização do transporte marítimo é uma realidade inevitável. Mas a forma como ela será conduzida poderá ter consequências distintas para cada país. O Brasil precisa estar preparado para isso, com dados, coordenação institucional e decisões que respeitem sua realidade produtiva. Evitar distorções, preservar a racionalidade logística e transformar exigências em oportunidade são os passos necessários para que a cabotagem, de fato, cumpra seu papel como instrumento de progresso ambiental e econômico.

Márcio Arany *Márcio Arany é CEO da Log-In Logística Integrada*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2025

ARTIGO - COLABORADORAS NO CENTRO: A CBO E O COMPROMISSO COM A DIVERSIDADE

Por Companhia Brasileira de Offshore (CBO) Responsabilidade socioambiental 25/06/2025 - 22:03



PROJETO FINALISTA DO PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

Palavras-chave: diversidade e inclusão, maternidade, setor marítimo e políticas inclusivas.

Resumo

Este presente artigo apresenta as estratégias da Companhia Brasileira de Offshore (CBO) para promover a equidade de gênero, com ênfase nas experiências das colaboradoras, especialmente mães.

O texto descreve a origem, o desenvolvimento e os resultados de ações estratégicas em prol da diversidade das experiências femininas, com destaque para iniciativas como o Home Office First, licenças estendidas, apoio à parentalidade e fortalecimento da presença feminina no setor marítimo. A proposta se insere em um modelo de gestão comprometido com o cuidado, a escuta ativa e a transformação das estruturas corporativas, buscando a paridade de gênero até 2035.



1. Introdução

A equidade de gênero no ambiente de trabalho exige políticas inclusivas que considerem não apenas a presença de mulheres nas organizações, mas também as especificidades de suas trajetórias. A CBO vem estruturando, desde 2019, ações que ampliam a inclusão e o cuidado com as colaboradoras, considerando, sobretudo, os impactos da maternidade e as barreiras enfrentadas em setores historicamente masculinos, como o marítimo.

2. Origem e descrição do projeto

O projeto Colaboradoras no Centro surge da consolidação de uma agenda de Diversidade e Inclusão na CBO, iniciada em 2019 e intensificada a partir de 2021 com a criação do Comitê For All. A seguir, são apresentadas as principais ações que compõem essa estratégia:

- Home Office First: benefício que permite o trabalho remoto integral de colaboradoras após o retorno da licença-maternidade, até os 12 meses do bebê, promovendo a conciliação entre maternidade e trabalho;
- Programa Empresa Cidadã: adesão em 2020, com extensão das licenças-maternidade para 6 meses e paternidade para 20 dias;
- Grupo de Afinidade Mulheres e Mães: criado em 2021, como espaço de escuta, apoio e proposição de ações estratégicas;
- Auxílio-creche: até 70% dos valores com creche, babá ou cuidadora, limitado a um salário-mínimo;
- Salas de amamentação: instaladas em todos os escritórios da Companhia;
- Movimento Mulher 360: adesão como estratégia de promoção do empoderamento econômico feminino;
- Projeto Bebê a Bordo: entrega de kit maternidade e cartilha informativa sobre todos os direitos e benefícios;
- Proteção à gestação no setor marítimo: colaboradoras grávidas são desembarcadas e realocadas em funções compatíveis em terra, com manutenção do vínculo profissional.

3. Fase atual do projeto

O projeto está em fase de implementação consolidada, com suas ações integradas à rotina da Companhia. Todas as iniciativas foram desenvolvidas com base em recursos organizacionais já disponíveis, sem necessidade de investimento financeiro adicional ou mobilização de voluntários.

4. Perspectivas

A CBO estabeleceu como meta estratégica alcançar a paridade de gênero até 2035, com igual número de mulheres e homens no quadro de colaboradores. Outras perspectivas envolvem:

- Consolidação de mecanismos de monitoramento e avaliação de impacto;
- Ampliação do diálogo institucional com mulheres;
- Reforço das medidas afirmativas em processos seletivos;
- Aprimoramento das estratégias de retenção e valorização de lideranças femininas.

5. Resultados alcançados

Os impactos das ações já são visíveis, tanto em termos quantitativos quanto qualitativos:

- Aumento da presença feminina no setor marítimo:

De 2,49% (2019) para 8,66% (2025), totalizando 115 colaboradoras atuando no mar;

- Crescimento da liderança feminina marítima:
De 1% (3 líderes em 2019) para 5% (16 líderes em 2025);
- Maior permanência e engajamento das colaboradoras mães, favorecido pelo Home Office First;
- Ambiente corporativo mais acolhedor, seguro e sensível às experiências da maternidade;
- Atuação do Comitê de Compliance na promoção de condutas éticas e no enfrentamento de situações incompatíveis com os valores da empresa.

6. Considerações finais

O projeto Colaboradoras no Centro representa o compromisso da CBO com uma gestão voltada ao cuidado e à equidade. Ao reconhecer as especificidades da maternidade e enfrentar as desigualdades estruturais de gênero, a Companhia avança na construção de um ambiente corporativo mais justo, plural e sustentável. Trata-se de um movimento contínuo, que reafirma a responsabilidade social das organizações na promoção da igualdade e no fortalecimento da presença feminina em todos os espaços, inclusive no setor marítimo.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 25/06/2025

TCP ANUNCIA NOVO SERVIÇO SEMANAL DE CABOTAGEM

Da Redação *Portos e Logística* 25/06/2025 - 21:54



No final de junho, a TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, anunciou a inclusão em seu portfólio do serviço Puma, uma nova linha semanal de cabotagem. Operada pelo armador Mercosul Line, a rota marca o início de uma conexão que integra os portos de Buenos Aires, Montevideú, Mar del Plata, Itajaí, Paranaguá e Santos.

A nova linha é composta por duas embarcações. O "Mercosul Santos", com 210 metros de comprimento, 30 metros de largura, capacidade para quase 2.500 TEUs e, aproximadamente, 500 tomadas reefer, foi o

primeiro a atracar na TCP. A expectativa é que o serviço Puma movimente, em média, mais de 1.700 TEUs por escala.

Entre os principais produtos que devem ser movimentados nesta rota, tanto para exportação quanto para importação, estão os do setor automotivo, equipamentos e peças mecânicas, laticínios, plásticos, borrachas, cobre, zinco e alumínio.

A gerente comercial de armadores da TCP, Carolina Brown, afirma que a nova linha representa um avanço estratégico para a logística nacional. "Com essa nova conexão, fortalecemos a integração entre o Brasil, a Argentina e o Uruguai, oferecendo uma rota eficiente e sustentável para o transporte de cargas. É uma solução que amplia as possibilidades logísticas dos nossos clientes e reforça o papel de Paranaguá como elo fundamental no comércio sul-americano", destaca.

Com a inclusão da nova linha, a TCP passa a contar com três linhas dedicadas à cabotagem, totalizando 25 serviços marítimos em seu portfólio.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 25/06/2025

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EXIGE INTEGRAÇÃO EM DIFERENTES ÁREAS DO PORTO PARA SUPERAR METAS E MUDANÇAS

Por Danilo Oliveira *Portos e logística 25/06/2025 - 19:06*



O setor aquaviário vem passando por uma transição desafiadora que envolve novas tecnologias e mudanças de paradigmas a partir das discussões de políticas de descarbonização do transporte marítimo global. Com novas regras sendo definidas pela Organização Marítima Internacional (IMO) para essa atividade, os portos também precisam estar prontos para os novos navios e suas demandas de atracação, sobretudo nas questões de abastecimento. As áreas de gestão ambiental e de sustentabilidade recebem mais atribuições e os pontos de atenção demandam cada vez mais a multidisciplinaridade e integração dos

profissionais em instalações portuárias.

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) avalia que o engajamento dos portos e terminais tem sido crescente e promissor. A leitura é que o setor portuário, tanto público quanto privado, tem demonstrado interesse em alinhar suas operações às diretrizes nacionais e internacionais de sustentabilidade e adaptação climática. Muitos terminais têm em curso iniciativas para a redução de emissões, uso de energias renováveis, melhoria da eficiência energética e gestão de riscos climáticos.

O ministério também identifica um avanço relevante a partir da instauração do Comitê Técnico de Descarbonização do Transporte Marítimo (CDTMAR), coordenado pela pasta, que reunirá especialistas, armadores, operadores e agências reguladoras para propor caminhos viáveis para a descarbonização do setor.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) está atualizando o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), uma ferramenta que avalia, por meio de indicadores, a eficiência e a qualidade da gestão ambiental de portos públicos e terminais privados no Brasil. “As instalações portuárias têm mostrado interesse em adotar ações direcionadas à promoção da resiliência climática”, informou a Antaq em nota.

Na premiação do IDA mais recente realizada pela Antaq, em 2024, os portos públicos condecorados por apresentarem o maior índice foram o Porto de Suape (PE), o Porto do Itaqui (MA) e o Porto de Itajaí (SC). Os terminais privados com o maior índice foram o Porto do Açu (RJ), a Ferroport Terminal de Minério (RJ) e o Terminal Portuário de Tubarão (ES).

Em relação à maior evolução anual do IDA, os primeiros lugares ficaram com a Companhia Docas de São Sebastião (SP), a Portos RS-Pelotas e a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), na categoria que abrange os portos públicos. Nessa categoria, os terminais privados premiados pela evolução do indicador foram o Terminal de Macapá (AP), o Terminal Ocrim (AM) e o Terminal Passarão (PA).

O IDA é um indicador dinâmico e complexo que apresenta 38 critérios ligados à gestão ambiental portuária. Há, porém, índices que estão diretamente ligados a diversas diretorias da Antaq e a atores externos. A administração do Complexo de Suape afirma que, ao longo do tempo, direcionou esforços para uma força-tarefa, em que cada indicador foi tratado como prioridade em suas respectivas áreas para alcançar o melhor resultado possível.

O diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape, Armando Monteiro Bisneto, destaca que foram direcionados esforços junto à comunidade portuária no intuito de melhorar os indicadores voltados à gestão condominial, o que se refletiu na melhoria do IDA. Suape conquistou 99,89 pontos e o posto de primeiro lugar entre os 31 portos públicos do Brasil, segundo a Antaq.



Monteiro Bisneto pondera que os programas de gestão ambiental portuária em curso em Suape refletem a elevada densidade regulatória associada a esses serviços. Alguns dos programas em andamento começaram como boas práticas e atualmente fazem parte das exigências da licença de operação. Ele destaca programas que abrangem desde o monitoramento meteoceanográfico e da qualidade da água, até o monitoramento do sedimento e da biota, incluindo a exótica, que tinham periodicidade de coleta semestral e passaram a ter coletas trimestrais a partir de 2025.

A autoridade portuária de Suape observa a necessidade urgente de estímulo da ampliação do reúso de água pelos agentes econômicos instalados, considerando inclusive o contexto de escassez hídrica que está por vir na região Nordeste. Outro desafio, segundo Bisneto, é o processo de descarbonização e transição energética no setor portuário e marítimo.

Ele diz que Suape busca se consolidar como protagonista nessa agenda, assumindo postura alinhada às melhores práticas globais de sustentabilidade. “Estar na vanguarda desse processo exige visão estratégica, investimentos consistentes e articulação entre diferentes setores. A descarbonização no setor portuário é um grande desafio por uma combinação de fatores técnicos, econômicos, regulatórios e operacionais”, avalia Bisneto.

Nos últimos anos, a estrutura da Diretoria de Sustentabilidade de Suape tem sido ampliada e atualmente conta com uma equipe multidisciplinar. Em maio, 31 profissionais estavam vinculados à diretoria, entre servidores concursados e comissionados, além de nove estagiários. Em 2024, a estatal portuária investiu cerca de R\$ 24,2 milhões em ações socioambientais. Para 2025, a previsão é de manter o montante de investimento de 2024.

Em 2025, a Ferroport deu início à implementação das ações de seu ‘Plano de sustentabilidade’, que estabelece iniciativas integradas a todas as áreas da organização, com metas e projetos planejados para os anos de 2025, 2026 e 2027. A joint venture da mineradora Anglo American e da Prumo Logística está revisando seu ‘Plano de descarbonização’ e trabalha em um estudo mais aprofundado relacionado à implantação de fornecimento de energia para navios (OPS) no terminal, localizado no Porto do Açú, em São João da Barra (RJ), no norte fluminense.

Na visão da Ferroport, é fundamental a adoção de estratégias permanentes, promovendo a adaptação constante e garantindo o envolvimento efetivo de todas as áreas da organização. “Alcançamos um elevado nível de desempenho ambiental e nossos principais desafios hoje estão relacionados à manutenção dessa performance e ao aprimoramento contínuo dos resultados”, afirma o CEO da Ferroport, Carsten Bosselmann.

Para evitar a estagnação, Bosselmann sugere o estabelecimento de metas cada vez mais ambiciosas, alinhadas ao cenário atual do mercado, com foco em inovação e na identificação de novas oportunidades de avanço. Ele entende que manter todos os colaboradores comprometidos com os objetivos ambientais exige uma cultura organizacional sólida, comunicação eficaz e integração entre as áreas.

“Investimos continuamente nessa frente para assegurar que todos estejam alinhados e engajados”, ressalta Bosselmann. Em relação à descarbonização, embora implementadas ações para redução das emissões diretas, ele diz que a Ferroport ainda enfrenta o desafio de engajar os fornecedores na descarbonização da cadeia de valor (escopo 3).

Em 2023, a Ferroport conduziu um processo de revisão de seus temas materiais com base na metodologia da Global Reporting Initiative (GRI), envolvendo a escuta de stakeholders e a análise dos impactos do negócio. Essa revisão fundamentou a atualização da estratégia de sustentabilidade, que foi reformulada em 2024, resultando na elaboração de um plano robusto com ambições mais definidas para os temas.

A Ferroport destaca a certificação do Sistema de Gestão Integrado (SGI), baseado nas normas ISO 14.001 e 45.001, que permitiu à empresa integrar práticas de meio ambiente, saúde e segurança



ocupacional de forma estruturada e eficiente. Essa implementação proporcionou mais controle sobre os processos, padronização nas operações e uma cultura de melhoria contínua nas áreas.

A empresa também verifica o amadurecimento do processo interno de retirada de resíduos de embarcações, o GISIS (Global Integrated Shipping Information System), com a revisão de procedimentos, treinamentos e atualização do cadastro de empresas coletoras de resíduos. Em 2024, a Ferroport realizou um estudo preliminar para avaliar a viabilidade da implementação do sistema de fornecimento de energia a navios (OPS) no terminal, a fim de ampliar a descarbonização das operações e a mitigação de emissões atmosféricas no ambiente portuário.

A gestão de recursos hídricos é outro alvo de ações do terminal, que conta com um programa de eficiência hídrica, além de projetos que visam o beneficiamento e reaproveitamento do lodo da estação de tratamento de esgoto e a eliminação do lançamento de efluentes tratados. No programa de gestão de resíduos sólidos, a Ferroport estabelece como meta eliminar completamente o envio de materiais para aterros sanitários até 2026.

Bosselmann destaca o corpo técnico robusto e multidisciplinar da Ferroport, com profissionais especializados em gestão ambiental, florestal, biodiversidade, hidrologia, energia sustentável, mudanças climáticas, ESG, saúde e segurança do trabalho, governança e relacionamento com comunidades. A Ferroport promete ampliar, ao longo de 2025, o percentual investido em ações estruturantes, alinhadas às políticas públicas, às diretrizes de investimento social privado da empresa e à sustentabilidade do negócio.

Nos últimos dois anos, os investimentos da Ferroport na área ambiental alcançaram montantes próximos de R\$ 8 milhões, em 2023, e R\$ 8,7 milhões em 2024. Para 2025, o investimento se mantém na ordem de R\$ 8,7 milhões. Bosselmann salienta que os aportes e a estratégia da companhia com foco em segurança, eficiência e sustentabilidade das operações, em 2024, se refletiram em reconhecimento.

A companhia subiu para o segundo lugar entre as empresas indicadas ao Prêmio Antaq 2024, na categoria 'IDA'. Em 2023, o terminal já havia figurado entre as cinco melhores empresas. No ano passado, a Ferroport obteve, pelo segundo ano consecutivo, o Selo Ouro do Programa Brasileiro GHG Protocol, referente ao inventário de Gases do Efeito Estufa (GEE), certificando também as emissões provenientes dos processos indiretos da companhia.

Mais de 85% da água utilizada nos processos da Ferroport são provenientes de fontes alternativas de reúso. A companhia consome energia elétrica 100% renovável e limpa em suas operações, por meio de geração eólica. Por ano, são consumidos 37 mil MWh (megawatt/hora) de energia na planta, o equivalente ao consumo de cerca de 6 mil residências.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) considera positiva e estratégica a inclusão de uma categoria específica para terminais de uso privado (TUPs) no índice da Antaq. A avaliação é que a segmentação permitiu uma avaliação mais adequada às particularidades operacionais dos terminais privados, contribuindo para mais equidade metodológica e transparência nos resultados.

Em 2023, a média geral dos terminais privados foi de 57,04 pontos. Os terminais associados à ATP alcançaram média de 68,7 pontos, superando em 20,4% a média geral. "A categoria nos permite observar uma evolução consistente no desempenho ambiental dos TUPs", avalia o presidente da ATP, Murillo Barbosa.

Entre os segmentos, os TUPs especializados na movimentação de contêineres apresentaram média de 84,5 pontos, com crescimento de 1,1% em relação ao ano anterior, reforçando sua eficiência ambiental. O ranking geral dos TUPs em 2023 teve como destaques: Porto do Açú (TMULT e TCAR), com 99,88 pontos; Terminal de Minério (Ferroport), com 99,79; Terminal de Tubarão (Vale), com 99,25; Porto Itapoá, com 98,33; Terminal de Praia Mole (Vale), com 98,15; e Portonave, com 98,09.



A ATP destaca o desempenho do Porto Itapoá (SC), com nota de 98,33, como um dos mais representativos exemplos da maturidade ambiental desses terminais e que comprova a eficácia das políticas de gestão ambiental adotadas. A associação acredita que a atuação dos TUPs, especialmente nos segmentos de contêineres e minério, reafirma que é possível conciliar eficiência operacional com práticas sustentáveis e alinhadas às diretrizes regulatórias.

“Reconhecendo o IDA como uma ferramenta relevante para a promoção da sustentabilidade no setor portuário brasileiro, a ATP seguirá incentivando seus associados na busca pela melhoria contínua dos indicadores ambientais e trabalhando com o setor público para ferramentas que melhorem a financiabilidade dos projetos sustentáveis”, salienta Barbosa.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) destaca a implementação do Índice de Eficiência e Sustentabilidade Portuária (IESP) e do desconto para ‘navios verdes’, por meio de um novo normativo que estabelece descontos para navios que adotam práticas de redução de emissões. Os descontos tarifários são aplicados a operadores portuários que adotam práticas sustentáveis, como a elaboração de inventário de GEE, a diversificação da matriz energética e a eletrificação de cais (Onshore Power Supply — OPS). Desde 2021, a APS publica anualmente o inventário de GEE com base na metodologia GHG Protocol.

A ativação do OPS estabeleceu uma conexão do sistema de fornecimento de energia de terra aos rebocadores, permitindo que essas embarcações atracadas mantenham o pleno funcionamento de seus sistemas sem consumir combustível fóssil, utilizando energia elétrica limpa fornecida pela hidrelétrica de Itatinga. A APS acredita que essa iniciativa, viabilizada pela autoridade portuária, Sindiporto e pelas empresas de rebocadores, representa um avanço significativo na descarbonização das operações portuárias.

A Portos RS contratou a ferramenta ‘PortRisk Management’, desenvolvida pela empresa Rightship, que avalia a eficiência energética de navios individuais, com foco nas emissões de CO2 baseado no Energy Efficiency Design Index (EEDI), utilizando uma escala de A – E, onde A é a pontuação mais eficiente. Análises iniciais demonstraram que 48% dos navios analisados encontram-se na categoria C, 23% na categoria B e 12% na categoria A, com menores porcentagens flutuando entre D e E.

A autoridade portuária busca aprimorar a avaliação dos navios antes da chegada ao Porto do Rio Grande e implementar uma avaliação da gestão ativa das emissões de GEE dos navios, visando quantificar de forma precisa as emissões de escopo 3 para compor o GHG Protocol.

Em 2024, a Portos RS aderiu ao Pacto Global da ONU – Rede Brasil. A iniciativa voluntária fornece diretrizes para a promoção do crescimento sustentável e da cidadania, por meio de lideranças corporativas comprometidas e inovadoras. Os projetos conduzidos no Brasil abrangem, principalmente, os temas: Água e Saneamento, Alimentos e Agricultura, Energia e Clima, Direitos Humanos e Trabalho, Anticorrupção, Engajamento e Comunicação. Em 2022, a Portos RS lançou o projeto ‘Port Energy Platform’, iniciativa que leva em consideração a necessidade de descarbonização dos processos.

Desde 2010, o Porto do Rio Grande possui um Conselho de Gestão Ambiental (CGAPRG), composto por representantes de terminais e operadores portuários, empresas e instituições da área portuária. Essa cooperação visa contribuir para a integração e desenvolvimento da gestão ambiental na sua área de influência. O tema mudanças climáticas, especificamente, é abordado através de um grupo de trabalho, cujo objetivo é elaborar o plano de contingência frente às emergências climáticas no porto do Rio Grande, planejar e implementar as medidas de adaptação.

Inicialmente, a Portos RS elaborou as diretrizes para o plano de mudanças climáticas. Através do programa de educação ambiental do Porto do Rio Grande, são desenvolvidas campanhas informativas nas redes sociais que tratam sobre mudanças climáticas e energias limpas no contexto dos objetivos sustentáveis das Nações Unidas (ODS /ONU).



Para a autoridade portuária, a transição energética exerce um papel estratégico na descarbonização do transporte marítimo e das operações portuárias. “A Portos RS tem como objetivo consolidar-se como uma plataforma para proporcionar oportunidades de intercâmbio de melhores práticas, compartilhamento de know-how e discussão de temas relevantes para o setor portuário, bem como implantação das propostas”, destaca a Diretoria de Meio Ambiente.

Em 2023, a Portos RS tornou-se membro do Programa Brasileiro GHG Protocol e realizou o 1º Inventário de emissões de GEE, reportando parcialmente as fontes de emissões do Porto do Rio Grande, certificando a autoridade portuária com o selo Bronze. No ano seguinte, a Portos RS expandiu a realização dos inventários para as unidades portuárias de Pelotas e Porto Alegre, alcançando o selo Prata.

Para o período atual, a Portos RS está trabalhando nos dados para compor o terceiro ciclo do GHG Protocol, visando a identificação das fontes de emissões para estabelecimento de metas de redução de GEE. A Diretoria de Meio Ambiente da Portos RS afirma que a adesão ao GHG Protocol demonstra o compromisso da autoridade portuária com a gestão ambiental, um negócio sustentável e responsável, contribuindo com a redução de GEE e a sustentabilidade do setor portuário.

A Super Terminais considera que se tornou ‘Green Port’ após conquistar a certificação ‘AQUA’ (Alta Qualidade Ambiental), desenvolvida pela Fundação Vanzolini. Para alcançar esse resultado, o porto implementou medidas voltadas à preservação ambiental. Um dos destaques é a eficiência energética, com a adoção de tecnologias voltadas à redução do consumo de energia.

Com um investimento de R\$ 80 milhões, três novos guindastes 100% elétricos foram importados da Alemanha, possibilitando redução de 5,2 mil litros de óleo hidráulico por ano. Esses equipamentos também contribuem para a diminuição das emissões de GEE, reforçando o compromisso da empresa com operações mais sustentáveis e com o objetivo de se tornar um porto carbono zero.

Em abril, durante a Intermodal, a Super Terminais anunciou a assinatura de mais um contrato com a fabricante para a aquisição de três novos guindastes elétricos, dos mesmos modelos que já fazem parte de sua operação. Com essa ampliação, o píer flutuante ganhará mais 120 metros, alcançando um total de 720 metros de extensão.

Com capacidade de elevação de até 125 toneladas e alcance de 64 metros, os novos guindastes permitirão operações mais eficientes e ambientalmente responsáveis. “A chegada dos equipamentos, prevista para 2026, representará uma importante redução nas emissões de gases de efeito estufa, acelerando o processo de descarbonização e fortalecendo ainda mais nosso compromisso com a preservação do meio ambiente”, projeta o diretor da Super Terminais, Marcello di Gregorio.

O terminal adota um programa de gestão contínua para o controle de resíduos e efluentes, promove ações de educação ambiental, realiza o controle de vetores, a limpeza de reservatórios e o monitoramento de ruídos. Também mantém planos de contingência para a saúde, além de gerenciar riscos, emergências individuais e cargas perigosas.

A Super Terminais incentiva o plantio e a valorização do ecossistema local, além de promover visitas técnicas ao Aterro Sanitário de Manaus, permitindo que os profissionais compreendam na prática a relevância do descarte adequado de resíduos.

A Ferroport iniciou novo projeto de reflorestamento na Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) Caruara, em São João da Barra, considerada o maior fragmento de restinga em unidade de conservação privada do país. A empresa já concluiu o plantio de 208 hectares e, mais recentemente, deu início ao plantio de mudas para recuperação de mais 115 hectares de restinga – 1,15 milhão de metros quadrados. Na nova área de reflorestamento da Reserva Caruara serão plantadas mais de 130 mil mudas. O prazo para a conclusão do reflorestamento da nova área é até 2030.

Bisneto, do Complexo de Suape, afirma que os programas são continuamente melhorados, assim como o monitoramento ambiental. Com a periodicidade trimestral, aumentou a quantidade de dados



ambientais disponíveis, o que permitiu melhores análises ambientais. O programa de monitoramento da qualidade do ar, por exemplo, passará a transmitir seus dados para a rede nacional integrada que está sob a tutela do Ministério do Meio Ambiente (MMA).

A gestão dos resíduos sólidos no Complexo de Suape é outro tema tratado com atenção. Contempla um conjunto de ações como geração, varrição, catação, coleta, transporte, transbordo, acondicionamento, tratamento e destinação final ambientalmente adequada dos resíduos sólidos recicláveis e disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos resultantes de segregação na central de triagem. Este processo é executado em conformidade com o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS).

Entre os privados, os principais desafios enfrentados pelos terminais no campo ambiental, passam pela heterogeneidade nos processos de licenciamento, que variam significativamente conforme a autoridade competente — municipal, estadual ou federal, gerando diferenciações de critérios técnicos, exigências e prazos. A ATP aponta que essa fragmentação regulatória impõe complexidade à execução de projetos e compromete a previsibilidade necessária aos empreendimentos.

Outro ponto crítico, segundo a ATP, é a ausência de mecanismos consistentes de incentivo fiscal ou financeiro que reconheçam e valorizem os investimentos em infraestrutura sustentável e tecnologias de baixo impacto ambiental. Tais instrumentos seriam fundamentais para acelerar a transição para operações portuárias mais limpas.

Apesar desses entraves, a ATP diz que os terminais associados têm demonstrado comprometimento crescente com a gestão ambiental integrada, adotando uma série de práticas estruturadas e rastreáveis. A lista inclui levantamentos e ações de mitigação relacionadas à fauna, flora e populações tradicionais, conforme exigido nos processos de licenciamento, com implementação de medidas compensatórias e definição de áreas protegidas para conservação da biodiversidade.

Outras medidas passam pela gestão de resíduos sólidos e perigosos, com controle de geração, destinação adequada e programas de reciclagem; sistemas de tratamento de efluentes e reúso de água, visando à redução da pegada hídrica; instalação de painéis solares e outras fontes alternativas, dentro de projetos de transição energética e descarbonização; monitoramento contínuo da qualidade do ar, da água e do solo, com indicadores controlados e reportados.

O diretor-presidente da ATP também cita programas de educação ambiental e relacionamento com comunidades locais, fortalecendo o engajamento social nas ações de sustentabilidade; a adoção de tecnologias mais limpas e práticas operacionais orientadas pela melhoria contínua dos processos ambientais. “Essas ações refletem um esforço técnico concreto por parte dos TUPs, que buscam aliar desempenho operacional com responsabilidade socioambiental, mesmo diante das limitações normativas e estruturais existentes”, afirma Barbosa.

Ele diz que a ATP mantém diálogo técnico contínuo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Antaq e demais órgãos federais, contribuindo com subsídios para o aperfeiçoamento de políticas públicas e regulamentos ambientais voltados ao setor portuário. Barbosa diz que a atuação é pautada por evidências e vivências que são demonstradas nas realidades operacionais dos TUPs.

Além dessa articulação institucional, a associação atua como ponte entre os terminais e os órgãos reguladores, promovendo o alinhamento de informações e de interpretações técnicas. Na Política de Sustentabilidade Portuária, conduzida pelo MPor, a ATP participou apoiando seus associados na resposta ao questionário nacional. Posteriormente, participou da etapa de sistematização e análise dos dados coletados, conforme previsto no acordo de cooperação técnica (ACT) firmado com o ministério.

Em 2024, os TUPs participaram de consultas públicas promovidas por órgãos como Anvisa (Vigilância Sanitária) e Ibama (Licenciamento), com destaque para a consulta referente ao Plano de Compensação Ambiental Pesqueira. A ATP afirma ter buscado aproximar o setor regulado e o Ibama, promovendo uma visão mais integrada e qualificada sobre o licenciamento portuário. Uma



das iniciativas foi a organização de seminários técnicos destinados à capacitação de novos servidores do órgão ambiental, com o objetivo de apresentar o funcionamento do setor portuário privado, suas especificidades operacionais e os desafios ambientais enfrentados.

Os terminais privados consideram que a dragagem portuária é outro tema recorrente que demanda atenção, por ser fundamental para garantir a manutenção dos canais de acesso e a segurança operacional dos terminais. A ATP defende a inclusão da dragagem em políticas públicas de infraestrutura adaptativa e sustentável, com critérios claros e previsíveis para seu licenciamento.

A visão é que, além de seu papel logístico, a dragagem, quando planejada e executada com responsabilidade técnica, gera benefícios ambientais ao evitar o assoreamento e melhorar a navegabilidade, podendo ser acompanhada de ações compensatórias e programas de monitoramento ambiental em áreas sensíveis.

Nas discussões setoriais junto ao governo, a ATP levou temas como a harmonização das normas de licenciamento ambiental, para reduzir a fragmentação regulatória entre os entes federativos, e a necessidade de concursos visando diminuir a falta de efetivo nas agências e institutos, o que interfere diretamente na morosidade das tratativas dos processos de licenciamento.

A agenda também tratou da criação de incentivos fiscais e financeiros para terminais que adotam práticas de descarbonização e tecnologias limpas, além da promoção de indicadores técnicos e objetivos de desempenho ambiental, ajustados à diversidade dos terminais privados. “A ATP seguirá contribuindo para o avanço das políticas ambientais aplicadas ao setor portuário”, reforça Barbosa.

A ATP ressalta que os TUPs contribuem para a agenda de descarbonização e adaptação climática. A associação entende que esse movimento tem colocado os autorizatários de instalações privadas em posição de destaque frente a outros agentes do setor, demonstrando maturidade na incorporação de políticas ambientais às rotinas operacionais e aos planos de investimento. A associação tem observado que os terminais vêm investindo em tecnologias de energia renovável, eficiência energética, eletrificação de equipamentos, gestão inteligente de recursos hídricos e iniciativas de logística de baixo carbono.

Os casos mais relevantes incluem ações já implementadas por terminais como o Porto do Açu e Porto Pecém (CE), que apresentam soluções voltadas à geração limpa, integração com cadeias industriais sustentáveis e mitigação de emissões diretas e indiretas. Além disso, Itapoá, Portonave e DP World Santos são terminais com altos investimentos na eletrificação de equipamentos, bem como o terminal em construção da APM Terminals, em Suape, que deverá ser o primeiro a entrar em operação 100% eletrificada.

A associação entende que a descarbonização no setor portuário vai além do cumprimento de metas regulatórias ou compromissos internacionais. A avaliação é que ela representa uma resposta necessária e urgente à intensificação dos efeitos das mudanças climáticas, que já demonstram impactos severos em várias regiões do mundo, afetando tanto a infraestrutura quanto às cadeias logísticas.

“Seguiremos apoiando nossos associados na transição para modelos operacionais mais sustentáveis, contribuindo para um setor portuário resiliente, competitivo e alinhado às transformações globais”, diz Barbosa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2025

CRESCER PRESSÃO POR LEVANTAMENTOS BATIMÉTRICOS CONTÍNUOS E ATUALIZAÇÃO DE CARTAS NÁUTICAS NOS PORTOS

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 25/06/2025 - 19:06



Com o avanço dos navios de grande porte e o aumento das operações portuárias, cresce a pressão por levantamentos batimétricos constantes, atualização de cartas náuticas e modernização dos canais de navegação.

O fundo dos portos brasileiros nunca esteve tão em evidência. Com o aumento das movimentações portuárias e a chegada cada vez mais comum de embarcações da classe New Panamax — com 366 metros de comprimento e 15 metros de calado —, a urgência por levantamentos batimétricos frequentes e por cartas náuticas atualizadas torna-se estratégica. Mais do que uma questão técnica, trata-se de garantir a segurança da navegação, evitar prejuízos logísticos e manter o Brasil competitivo nas rotas globais do comércio marítimo.

Os levantamentos batimétricos e a atualização das cartas náuticas são fundamentais para a segurança e eficiência da navegação nos portos brasileiros, especialmente diante do crescimento contínuo das operações portuárias no país. Atualmente, alguns dos principais portos do Brasil, como Santos (SP), Paranaguá (PR), e Itaguaí (RJ), têm investido em batimetrias frequentes para garantir profundidades adequadas às novas demandas. O Porto de Santos, o maior da América Latina, por exemplo, já possui autorização para receber navios New Panamax após melhorias realizadas no canal de navegação e constantes levantamentos batimétricos para monitorar e manter a profundidade de 15 metros, exigência mínima para esses grandes navios.

A Santos Port Authority (SPA) tem previsão de investimentos contínuos na manutenção e aprofundamento do canal, garantindo eficiência operacional e competitividade internacional. No Porto de Paranaguá, as atividades batimétricas são feitas regularmente, com levantamentos trimestrais visando acompanhar a evolução sedimentar do canal e das bacias de evolução, especialmente com vistas ao atendimento das novas embarcações de grande porte. Em 2023, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa) anunciou investimentos de R\$ 43 milhões em melhorias no canal de acesso, que incluem obras de dragagem e atualizações das cartas náuticas

Um dos grandes desafios do setor está relacionado à frequência e qualidade dos levantamentos batimétricos, especialmente nos portos menores ou menos estruturados. A atualização das cartas náuticas também representa um gargalo significativo devido à insuficiência de recursos financeiros e tecnológicos destinados para essa finalidade, prejudicando diretamente a eficiência e segurança das operações marítimas.

Entre os projetos em curso, destaca-se o do Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, que recebeu investimentos recentes para melhorias na infraestrutura portuária, incluindo levantamentos batimétricos detalhados para permitir a operação de navios New Panamax. Outro exemplo é o Porto do Itaqui, no Maranhão, que mantém constantes trabalhos de dragagem e atualizações batimétricas para garantir operações seguras e eficientes para os grandes navios.

As expectativas são positivas, especialmente com o aumento dos investimentos privados previstos para os próximos anos em terminais privados e hidrovias. A Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), por exemplo, prevê uma série de obras e atualizações técnicas em seus portos, destacando-se investimentos para aprofundamento e manutenção contínua dos canais de navegação, fundamentais para atrair mais navios de grande porte e melhorar as condições operacionais gerais.

De forma geral, a necessidade de melhorias na infraestrutura e tecnologia associadas à batimetria e atualização de cartas náuticas é consenso no setor. Essas ações são consideradas essenciais para acompanhar o crescimento das operações portuárias brasileiras, garantindo segurança, eficiência e maior competitividade no mercado global.



Segundo Domenico Accetta, coordenador-geral do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), o crescimento da movimentação portuária tem gerado uma alta demanda por levantamentos hidrográficos em todo o país. “Estamos em um período de intensa procura por esses serviços, com obras de infraestrutura sendo realizadas ou planejadas em diversos portos. A dragagem de manutenção e de aprofundamento está em alta, assim como a criação de novos terminais”, disse à Portos e Navios.

Atualmente, informa o Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), há 188 entidades privadas e públicas cadastradas e autorizadas a realizar levantamentos hidrográficos em águas jurisdicionais brasileiras. A produção e edição das cartas náuticas, no entanto, continua sob responsabilidade exclusiva do CHM, tanto no formato impresso quanto eletrônico.

Desde 2008, o Brasil distribui cartas náuticas eletrônicas, e a partir de 2018, passou a adotar esse modelo como obrigatório para navios de grande porte, de acordo com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). Um dos marcos recentes dessa evolução foi a publicação, em 2021, da primeira carta eletrônica da região amazônica, desenvolvida pelo Centro de Hidrografia e Navegação do Norte, uma descentralização da produção cartográfica nacional.

Os avanços em tecnologia também têm impactado diretamente a forma como os levantamentos são conduzidos. “Hoje contamos com equipamentos multifeixe de alta resolução, que substituíram os antigos sistemas monofeixe, além de computadores mais potentes e sensores mais precisos. Isso garante maior confiabilidade nas medições e reduz o tempo necessário para cobrir grandes áreas”, explicou Accetta.

Entre as inovações destacadas pelo INPH está o uso crescente de veículos não tripulados equipados com sensores de levantamento hidrográfico, tecnologia já aplicada com sucesso em portos como o do Rio de Janeiro e do Pecém. Além disso, sensores a laser estão ganhando espaço como ferramentas eficazes para gerar modelos digitais detalhados do fundo marinho.

Outra frente em crescimento é o uso do sensoriamento remoto e por satélite, especialmente útil em áreas extensas e de difícil acesso. “Embora não sejam utilizados para a elaboração de cartas náuticas, esses dados têm sido fundamentais para aplicações em engenharia, como o monitoramento da linha de costa”, acrescentou Accetta.

O INPH atua diretamente na elaboração de projetos de dragagem voltados ao atendimento da classe New Panamax. Os portos de Rio Grande, Paranaguá, Santos, Itaguaí, Rio de Janeiro, Salvador, Suape e Pecém já estão aptos a receber esse tipo de embarcação, que demanda canais com profundidades e geometrias específicas.

“Nosso foco é sempre atender às demandas regionais, observando as particularidades de cada porto. À medida que aumenta a demanda por navios de maior porte, aumentam também os desafios de adequação dos canais de navegação”, afirmou Accetta.

Além dos avanços em hardware e sensores, Domenico Accetta prevê que os algoritmos embarcados nos softwares de análise batimétrica serão os próximos protagonistas dessa revolução tecnológica. “A disseminação da inteligência artificial nos permitirá processar grandes volumes de dados com mais agilidade e precisão. Isso será essencial para antecipar riscos, otimizar traçados e entregar resultados mais eficientes”, disse à Portos e Navios.

O Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) destaca que a atualização de cartas náuticas é realizada de forma sistemática com base em levantamentos próprios e dados recebidos de empresas cadastradas. Quando há necessidade de divulgar informações críticas com urgência, são emitidos Avisos-Rádio Náuticos, mecanismo que permite comunicação imediata com os navegantes.

As atualizações seguem rigorosamente os padrões da Organização Hidrográfica Internacional (OHI) e estão certificadas pela ISO 9001:2015 desde 2008. A produção cartográfica no Brasil, segundo o



CHM, acompanha os avanços tecnológicos globais, com uso de metodologias reconhecidas internacionalmente.

Segundo o CHM, existem áreas consideradas críticas devido à dinâmica sedimentar e regime fluvial, como zonas estuarinas e trechos de hidrovias com intenso tráfego. Nesses locais, alterações de profundidade ocorrem com mais frequência, exigindo campanhas de levantamento hidrográfico mais regulares para garantir a segurança da navegação.

O processo de integração dos dados batimétricos com a produção cartográfica é detalhado: quando novos dados alteram as informações em vigor, podem ocorrer atualizações pontuais, parciais ou edições completas das cartas. Em casos de urgência, as mudanças são publicadas por meio dos Avisos aos Navegantes, disponíveis quinzenalmente no site do CHM (<https://www.marinha.mil.br/chm/>).

A legislação atual, em especial a Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos), determina que a responsabilidade pelos levantamentos em áreas portuárias é das autoridades locais. Já nas demais áreas marítimas e fluviais, os levantamentos seguem um Plano de Trabalho elaborado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil.

De acordo com o CHM, o Brasil dispõe atualmente de 20 navios especializados na coleta de dados hidrográficos. A manutenção dessa frota, a capacitação de pessoal técnico e a atualização dos sistemas computacionais e licenças de software são desafios constantes enfrentados pelo órgão. A descentralização da coleta e da produção cartográfica para outras regiões, como a Amazônia e o Pantanal, tem sido uma estratégia adotada para enfrentar as limitações e ampliar a cobertura nacional.

A percepção de um mercado aquecido também é compartilhada pelo setor privado. Segundo Juracy Vilas-Bôas, diretor do Grupo Belov, 2024 representou um ano de crescimento expressivo na procura por serviços de batimetria e levantamentos hidrográficos. “Tivemos mais de 80 consultas apenas para batimetria, o que mostra como esse tipo de levantamento vem ganhando protagonismo nas operações portuárias e hidroviárias”, afirmou à Portos e Navios. Ele destaca que, embora a competitividade tenha aumentado, a demanda continua robusta. “Nos primeiros quatro meses de 2025, já registramos um crescimento de 75% em relação à média do ano passado.”

A empresa, que atua em todo o território nacional, firmou diversos contratos com portos públicos e terminais privados em diferentes regiões do Brasil. Projetos de expansão portuária e novos terminais foram decisivos para impulsionar os resultados. No setor hídrico, Vilas-Bôas citou como destaques os trabalhos realizados em Silves (AM), no Tramo Sul da Hidrovia do Rio Paraguai, entre Puerto Esperanza (PY) e a foz do Rio Apa (MS), e na Hidrovia do Rio Tocantins, entre Cameté e Tucuruí (PA). “Esses contratos reforçam nosso compromisso com a excelência técnica e a atuação estratégica em corredores logísticos fluviais e marítimos.”

Entre os projetos de maior complexidade, o gerente de hidrografia do Grupo Belov, Sérgio Correia, destacou o levantamento hidrográfico, geofísico e geotécnico realizado na Baía de São Marcos, no Maranhão, para os terminais de Cujupe e Ponta da Espera. “Foram executados 46 furos de sondagens mistas em uma região com a terceira maior amplitude de maré do mundo. Em seis horas, a variação pode chegar a 7,2 metros, com correntes de até 3,9 m/s — condições que exigem extremo rigor técnico e operacional.”

Outro projeto relevante ocorreu em Morro de São Paulo (BA), onde a empresa realizou batimetria, sonar de varredura lateral, sísmica rasa e sondagens para subsidiar a instalação de quatro cabos de energia submersos entre o Atracadoiro de Bom Jesus e Gamboa. “Essa obra vai beneficiar diretamente os mais de quatro mil habitantes da ilha e o setor turístico da região”, destacou Correia.

A empresa também foi responsável por campanhas no âmbito do Plano de Monitoramento Hidroviário do Rio Paraguai, no Lote 04, totalizando mais de 8,8 mil quilômetros de batimetria, além



de levantamentos hidrométricos com ADCP, perfis de linha d'água e instalação de estações fluviométricas telemétricas.

Segundo Sérgio Correia, a modernização tecnológica tem sido uma prioridade. “Investimos em uma embarcação USV (veículo de superfície não tripulado), equipada para operar de forma autônoma com sondas monofeixe e multifeixe, sonar de varredura lateral, ADCP e coleta de amostras de água. Também adquirimos sensores inerciais, perfiladores e sistemas de posicionamento GPS/RTK de alta precisão.”

Esses investimentos fazem parte da estratégia da empresa de entregar resultados mais rápidos e confiáveis. “Mantemos todas as licenças dos softwares de aquisição e processamento atualizadas, o que é essencial para garantir nossa qualidade técnica e inovação contínua”, explicou Correia.

Quanto às tendências do mercado, Juracy Vilas-Bôas observa um movimento crescente para a contratação de pacotes integrados que reúnem batimetria, dragagem e sinalização náutica. No entanto, ele alerta para a importância do compliance. “Muitos contratos têm exigido a atuação de duas empresas distintas de batimetria — uma contratada pela empresa de dragagem para acompanhamento em tempo real e outra pelo cliente final para aferição dos serviços conforme as cotas projetadas. Essa separação é fundamental para garantir a confiabilidade das medições e a integridade dos projetos.”

Os principais gargalos ainda enfrentados, segundo Vilas-Bôas, envolvem limitações logísticas em áreas remotas, dificuldades operacionais em ambientes com condições meteorológicas adversas e a necessidade de políticas públicas que incentivem investimentos contínuos. “Superar esses desafios é fundamental para garantir que os levantamentos sejam feitos com a frequência e a qualidade necessárias para sustentar o crescimento da infraestrutura logística brasileira”, concluiu.

O cenário portuário brasileiro tem vivenciado uma transformação significativa nos últimos anos, impulsionada por investimentos em infraestrutura e tecnologia. Em 2024, os portos do país atingiram um recorde histórico, movimentando 1,32 bilhão de toneladas, representando um crescimento de 1,18% em relação ao ano anterior. Os portos públicos, em especial, tiveram um aumento de 5,13%, somando 474,38 milhões de toneladas movimentadas, segundo dados do Ministério de Portos e Aeroportos.

Para acompanhar esse ritmo, o Brasil tem ampliado os esforços voltados à coleta e à atualização de dados hidrográficos. O Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) é responsável por produzir e atualizar as cartas náuticas nacionais — impressas e eletrônicas — com base em levantamentos próprios e de entidades credenciadas. As atualizações são regulares e estão disponíveis ao público, incluindo versões raster e eletrônicas (ENC), conforme divulgado pelo CHM.

A tecnologia tem desempenhado um papel crescente nesse processo. A utilização de embarcações autônomas e drones equipados com sensores multifeixe permite levantamentos mais precisos, inclusive em áreas de difícil acesso. O uso desses recursos tem ganhado espaço em projetos de monitoramento de marés, variações de calado e movimentações de sedimentos, sendo cada vez mais requisitados em contratos com terminais públicos e privados.

Um exemplo recente dessa modernização foi o pacote de investimentos anunciado pelo governo do Rio Grande do Sul no valor de R\$ 731 milhões, destinados à recuperação da infraestrutura hidroviária. O plano inclui serviços de dragagem e levantamentos batimétricos nos portos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas. Essas ações vêm sendo tratadas como prioritárias por administrações que lidam com operações próximas dos limites de capacidade, exigindo decisões com base em dados atualizados e confiáveis.

Na Região Norte, o arquipélago do Marajó, no Pará, recebeu novas cartas náuticas em 2024. A atualização tem foco na navegação interior e busca suprir lacunas de dados em áreas com intenso tráfego fluvial e dinâmica sedimentar acentuada.

Ainda assim, há desafios estruturais. A coleta sistemática de dados depende da disponibilidade de navios e técnicos especializados, além de sistemas computacionais e licenças atualizadas para os softwares de processamento. Segundo o CHM, o país conta atualmente com 20 embarcações dedicadas a essas atividades, operando em áreas críticas com variação frequente de calado. A descentralização da produção cartográfica para regiões como a Amazônia e o Pantanal tem sido uma estratégia para ampliar a cobertura geográfica.

Apesar dos avanços em tecnologia, investimentos e conscientização do setor, ainda há um caminho relevante a ser percorrido para garantir que as soluções batimétricas acompanhem a velocidade da expansão portuária brasileira. A ausência de políticas públicas contínuas voltadas à batimetria, aliada à escassez de mão de obra especializada e à logística complexa em determinadas regiões, impõe limites à cobertura de áreas críticas.

A ampliação da rede de estações de coleta, a modernização de softwares e equipamentos, além da descentralização das ações cartográficas, têm sido vistas como medidas importantes para superar esses gargalos. O setor privado tem avançado com tecnologias como veículos autônomos e sensores de alta precisão, mas há consenso entre operadores, técnicos e autoridades de que a governança sobre esses dados precisa ser fortalecida, garantindo que as informações estejam disponíveis em tempo hábil para decisões operacionais e regulatórias.

O futuro da batimetria no Brasil passa, portanto, pela construção de um ecossistema de dados hidrográficos mais integrado, transparente e com alto padrão técnico. Esse sistema deve estar conectado não apenas às demandas de infraestrutura, mas também às exigências ambientais, logísticas e de segurança que caracterizam o cenário atual da navegação portuária e fluvial no país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2025

COM PRODUÇÃO RECORDE, PAÍS DEMANDA INVESTIMENTOS EM INTERMODALIDADE PARA ESCOAR PRODUÇÃO AGRÍCOLA E MINERAL

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 25/06/2025 - 19:06



O Brasil projeta uma safra recorde de 322,47 milhões de toneladas de grãos em 2025, impulsionada principalmente pela soja e pelo milho, representando um aumento de 8,3% em relação à safra anterior. Para garantir o escoamento eficiente dessa produção, bem como atender à crescente demanda por exportação de minérios, o governo federal lançou o Plano de Escoamento da Safra 2024/2025, prevendo investimentos de R\$ 4,5 bilhões em infraestrutura logística, incluindo rodovias, ferrovias e portos. Além disso, estão programados leilões de concessão de terminais portuários e projetos de modernização para

ampliar a capacidade de armazenamento e transporte de granéis sólidos em todo o país.

Entre janeiro e março de 2025, o sistema portuário brasileiro movimentou 173,3 milhões de toneladas de cargas de granéis sólidos, representando 57,1% da movimentação total do país. Em 2024, o volume atingido foi de 789,1 milhões de toneladas, número semelhante ao registrado em 2023, quando foram movimentadas 790,5 milhões de toneladas. Esses números reforçam a importância estratégica dos granéis sólidos, especialmente grãos como milho e soja, além de minérios, para a economia nacional.

Embora a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) não faça projeções específicas por tipo de carga, estima-se que até 2029 a movimentação total no sistema portuário brasileiro poderá alcançar 1,49 bilhão de toneladas. Diante dessa expectativa, a agência está empenhada em ampliar e modernizar a infraestrutura portuária, especialmente voltada ao agronegócio.



Segundo a Antaq, há um acompanhamento rigoroso sobre a utilização da capacidade instalada e o cumprimento dos investimentos contratados em terminais dedicados à movimentação de grânéis sólidos. A agência atua em conjunto com o Ministério de Portos e Aeroportos, buscando articular ações que aumentem a capacidade portuária nacional, essencial para atender à crescente demanda do agronegócio.

Uma das principais iniciativas nesse sentido é o programa intensivo de leilões e arrendamentos portuários. Entre 2023 e 2026, estão previstos 55 leilões, com cerca de 40 deles concentrados nos anos de 2025 e 2026. Esses leilões são voltados principalmente a terminais específicos para grânéis sólidos, fundamentais para garantir eficiência e fluidez na exportação de grãos e minérios.

Apesar do aumento significativo na movimentação de cargas, a Antaq informou que atualmente não há estudos específicos sobre gargalos logísticos nos principais portos exportadores. Contudo, especialistas do setor destacam a necessidade contínua de investimentos em intermodalidade, especialmente na integração ferroviária com terminais portuários, para reduzir custos e otimizar a logística.

Esses investimentos também incluem melhorias em estruturas de armazenagem, consideradas essenciais para equilibrar a capacidade de armazenamento e a crescente demanda por escoamento rápido e eficiente. Novas instalações portuárias projetadas para grânéis sólidos fazem parte deste contexto, refletindo um compromisso estratégico com o desenvolvimento logístico do país.

A atração de investimentos privados tem sido um dos focos principais da Antaq e do Ministério de Portos e Aeroportos, por meio de políticas que estimulam parcerias público-privadas e concessões estratégicas. Esses esforços buscam garantir que a infraestrutura portuária brasileira esteja preparada para o crescimento constante do agronegócio e da mineração, setores fundamentais para a economia nacional.

Gabriela Costa, diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), destacou em que as projeções para o crescimento da movimentação de grânéis sólidos até 2030 são otimistas. “Segundo estimativas da Aprosoja [Associação Brasileira dos Produtores de Soja] e da Abiove [A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais], haverá um crescimento significativo impulsionado pela expansão da produção agrícola e pela demanda crescente nos mercados interno e externo”, disse à Portos e Navios. Ela citou especificamente a expectativa da safra de soja para 2025/26, que pode alcançar 173 milhões de toneladas, representando aumento de 2% em relação à safra anterior.

A Abiove também projeta que as exportações de soja em 2025 alcancem o recorde de 106,1 milhões de toneladas, representando aumento de 7% comparado ao ano anterior. Costa atribui esse crescimento à expansão da área plantada, aumento da produtividade agrícola e ao crescimento da demanda internacional, especialmente de países asiáticos como a China.

Costa ressaltou que em 2024 os terminais privados movimentaram cerca de 502 milhões de toneladas de grânéis sólidos, com previsão de alcançar 592 milhões de toneladas em 2030, desde que haja investimentos adequados na infraestrutura logística.

Entre os projetos greenfield em análise, Gabriela Costa destacou importantes iniciativas com investimentos que ultrapassam R\$ 19 bilhões. Exemplos incluem o Evolve Empreendimento em Santos (R\$ 7,57 bilhões), o Terminal Graneleiro da Babitonga em São Francisco do Sul (R\$ 2,2 bilhões), o Terminal Portuário Logístico (R\$ 2,96 bilhões) e o TUP Santorini (R\$ 3,65 bilhões) em Santos.

Sobre infraestrutura ferroviária, Costa afirmou à Portos e Navios que projetos como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), Ferrovia Norte-Sul e Ferrogrão têm potencial para reduzir significativamente os custos logísticos e melhorar a competitividade do Brasil. “Esses investimentos



ferroviários desempenham um papel crucial na eficiência e competitividade do comércio exterior brasileiro, reduzindo a dependência do transporte rodoviário”, destacou.

Costa também ressaltou o diálogo constante com o governo federal, mencionando que a ATP contribui ativamente com consultas públicas e planos setoriais, além de acompanhar o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). “A ATP está presente em fóruns de planejamento logístico, sempre enfatizando a importância da conclusão das obras prioritárias para garantir o escoamento eficiente das próximas safras agrícolas”, acrescentou.

Para aumentar a eficiência operacional diante da crescente demanda, os terminais privados têm investido em equipamentos avançados, digitalização de processos operacionais e melhorias na infraestrutura retroportuária. Costa mencionou ainda que as regiões estratégicas para novos investimentos estão concentradas principalmente no Arco Norte, destacando eixos como Tapajós-Madeira-Amazonas, devido à proximidade com polos produtivos e potencial integração logística com ferrovias e hidrovias.

O Ministério de Portos e Aeroportos tem anunciado diversas ações prioritárias para aprimorar a infraestrutura logística voltada ao escoamento eficiente de grãos e minérios. Em conjunto com o Ministério dos Transportes, foi lançado neste ano o Plano de Escoamento da Safra 2024/2025, integrado ao Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Este plano prevê a entrega e retomada de obras, concessões e melhorias nas principais rotas que movimentam essas cargas estratégicas para o Brasil.

Segundo o ministério, o governo federal possui políticas claras para ampliar as infraestruturas e aumentar a eficiência operacional dos portos públicos, com esforços adicionais para promover acordos internacionais que atraiam investimentos para o setor portuário. Recentemente, contratos de arrendamento e autorização de exploração de novos terminais portuários foram assinados, garantindo investimentos privados que ultrapassam R\$ 935,2 milhões, com destaque para terminais especializados em grãos sólidos vegetais e minerais.

Para reforçar a multimodalidade e melhorar a integração logística, o Ministério de Portos e Aeroportos lançou planos setoriais voltados para hidrovias, portos e aeroportos. Esses planos fazem parte do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), uma iniciativa do governo federal para criar políticas públicas alinhadas às necessidades regionais e nacionais. A estratégia inclui concessões estratégicas e investimentos em infraestrutura, com o objetivo de otimizar a alocação de recursos públicos e privados, promover o desenvolvimento socioeconômico e aumentar a competitividade do setor de transportes no mercado global, reduzindo custos operacionais tanto para o comércio exterior quanto para os consumidores locais.

Uma das ações mais significativas do governo federal é a qualificação de 11 empreendimentos portuários no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), priorizando projetos voltados à modernização da armazenagem e movimentação de grãos sólidos. Um exemplo notável é o Terminal VDC29, que receberá investimentos de R\$ 716 milhões para modernização das instalações portuárias.

Além disso, o governo tem promovido estudos e seminários sobre os chamados Corredores Logísticos Estratégicos, visando mapear rotas prioritárias para o escoamento eficiente de soja, milho e minério de ferro. Essas ações têm como objetivo principal reduzir custos logísticos e atrair mais investimentos privados para esses corredores estratégicos ligados ao setor agrícola brasileiro.

Dodó Carvalho, vice-presidente da Associação Brasileira de Navegação Interior (Abani), afirmou que as hidrovias terão papel cada vez mais estratégico no escoamento de grãos sólidos agrícolas e minerais, especialmente no corredor centro-norte. “A tendência é que o transporte hidroviário se consolide ainda mais como o principal modal, devido ao aumento de investimentos privados nas vias navegáveis dessa região”, destacou. Ele ressaltou que a crescente produção agrícola no Mato Grosso e a expansão da mineração no Mato Grosso do Sul vêm tornando essencial o investimento em frotas modernas e com maior capacidade.



Entre os principais projetos para ampliar a capacidade da navegação interior, Carvalho destacou as concessões das hidrovias dos rios Paraguai e Madeira, que garantirão a navegabilidade durante a maior parte do ano. Também mencionou investimentos significativos nos terminais do Arco Norte, além da implementação de operações de fundeio com quadriboias que ampliam os berços operacionais e permitem maior eficiência e sustentabilidade. "Esses projetos são cruciais para o futuro próximo, especialmente acompanhando o crescimento das minas no Centro-Oeste brasileiro", disse Carvalho.

A Abani também apoia projetos para novas rotas hidroviárias, como a integração da região do Nordeste de Mato Grosso e Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) com o Porto de Vila do Conde através do Rio Tocantins, com a recente reabertura das eclusas de Tucuruí e o planejamento para o derrocamento do Pedral do Lourenço, permitindo navegação perene. Na região Sul, está em curso o projeto para navegação entre a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos, que conectará produtores, comerciantes e comunidades do Brasil e do Uruguai.

Carvalho destacou ainda a importância da integração ferroviária com as hidrovias, especialmente através do projeto Ferrogrão-Rio Tapajós, essencial para manter a competitividade internacional dos grãos brasileiros. "A ausência desse projeto ferroviário pode inclusive comprometer os avanços conquistados até hoje", alertou.

Sobre os principais desafios, Carvalho apontou a burocracia excessiva e dificuldades regulatórias para ampliação e operação dos terminais e empresas de navegação. "Esses entraves incluem questões relacionadas ao patrimônio da União, licenciamento ambiental e manutenção dos calados", afirmou.

Para fomentar novos investimentos, a Abani tem trabalhado continuamente junto ao Executivo e Legislativo para simplificar a legislação e aumentar a segurança jurídica dos investidores, incluindo propostas para um Novo Marco Regulatório, através do PL 733/2025. A associação também defende melhorias em infraestrutura, manutenção dos calados e a consolidação dos modelos de transbordo ship-to-ship e barge-to-ship para ampliar a capacidade operacional.

Marcus Quintella, doutor em engenharia de produção pela Coppe/UFRJ e mestre em transportes pelo IME, atualmente diretor da FGV Transportes, destacou que o Brasil enfrenta diversos gargalos logísticos críticos que afetam diretamente a eficiência no escoamento de grãos e minérios. Quintella citou especificamente a forte dependência do transporte rodoviário, responsável por 76% do milho e 55% da soja transportados aos portos, gerando altos custos logísticos, impacto ambiental significativo e baixa competitividade internacional.

"A malha ferroviária nacional, limitada e com poucos corredores eficientes, enfrenta problemas como baixa velocidade média, falta de interoperabilidade e dificuldades operacionais. Cerca de 70% das cargas transportadas são minérios e carvão, com apenas 21% dedicados ao agronegócio", disse Quintella à Portos e Navios. Ele também apontou a sobrecarga e limitação operacional nos portos de Santos, Paranaguá, Vitória, Suape, Itaguaí e Itaquí, ressaltando que as deficiências em profundidade e acessos geram perdas bilionárias com atrasos e custos adicionais.

Quintella mencionou que as hidrovias enfrentam dificuldades como falta de dragagem e sinalização adequada, fatores que impedem sua plena integração com ferrovias e portos. "Esses problemas logísticos são potencializados pela falta de multimodalidade plena e pela complexidade regulatória e institucional", destacou.

Sobre os avanços recentes na intermodalidade, Quintella considera que, embora tenham ocorrido melhorias discretas, ainda são insuficientes para elevar a competitividade do agronegócio brasileiro. Ele destacou que faltam terminais intermodais eficientes e ressaltou a necessidade urgente de integração tarifária e contratual entre diferentes modais. "Melhorar a intermodalidade é fundamental para que o Brasil alcance maior competitividade internacional, especialmente nos setores agropecuário e mineral", afirmou.



De acordo com Quintella, investimentos logísticos urgentes são necessários em diversas regiões brasileiras. “A região Centro-Oeste, principal produtora agrícola, depende quase totalmente do transporte rodoviário devido à escassa infraestrutura ferroviária. Já o Matopiba enfrenta sérias limitações ferroviárias e rodoviárias, enquanto o Arco Norte sofre com limitações portuárias e hidroviárias”, apontou. Quintella também mencionou as dificuldades no Sudeste, especialmente nos acessos ao Porto de Santos, e no Sul, onde a infraestrutura ferroviária é insuficiente e os portos operam acima de suas capacidades ideais.

Quintella alertou sobre o sério déficit na infraestrutura de armazenagem, estimado entre 100 milhões e 130 milhões de toneladas. “A capacidade instalada cobre apenas 60% da produção nacional, com deficit significativos no Centro-Oeste, Matopiba e Sul. Isso gera aumento nos custos de frete, perdas pós-colheita e filas nos portos”, explicou.

A FGV Transportes, dirigida por Quintella, desempenha papel ativo no acompanhamento dos projetos de integração ferroviária com portos, realizando pesquisas, estudos e oferecendo assessoria técnica especializada. A instituição participa de diversas iniciativas, como o Comitê de Regulação Ferroviária e os Comitês Temáticos do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), contribuindo diretamente para o aprimoramento do ambiente regulatório e logístico nacional.

Para melhorar a eficiência logística, Quintella sugeriu que o Brasil adote modelos internacionais bem-sucedidos, como o dos Estados Unidos, onde a intermodalidade é amplamente utilizada para exportação de grãos diretamente das fazendas aos portos, e da Argentina, onde a armazenagem na origem é altamente difundida. Ele também mencionou o Canadá como referência em regulação logística ferroviária, destacando sua eficiente coordenação operacional entre ferrovias e exportadores, além da integração digital e logística avançada existente na China.

Davi Barreto, diretor-presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), destacou em entrevista à Portos e Navios que as concessionárias operadoras do transporte ferroviário de cargas movimentaram, em 2024, 540,3 milhões de toneladas úteis (TU), com uma produção total de 396,9 bilhões de toneladas x quilômetro útil (TKU). “Em relação ao ano anterior, houve um crescimento de 1,8% em toneladas úteis e de 1,9% em TKU”, detalhou Barreto.

Ele enfatizou que o setor ferroviário brasileiro está passando pelo maior ciclo de investimentos da sua história. “Este momento é resultado direto das renovações antecipadas dos contratos de concessão, do aperfeiçoamento regulatório e dos incentivos aos novos investimentos”, afirmou. Segundo ele, os projetos em andamento permitirão ao transporte ferroviário de carga crescer acima do PIB nos próximos anos, beneficiando não apenas o agronegócio e a mineração, mas também o transporte ferroviário de carga geral.

O crescimento médio anual do transporte de grãos e minério de ferro entre 1997 e 2024 foi de 2,95% em TU e 3,88% em TKU. Barreto informou que a ANTF estima um crescimento médio de aproximadamente 3% ao ano em TKU para o período de 2025 a 2030, impulsionado pelas safras agrícolas e pela produção contínua de minério de ferro.

Entre os principais investimentos em andamento, Barreto citou as renovações antecipadas de concessões ferroviárias, como a expansão da capacidade da Rumo Malha Paulista, que ampliará o corredor principal de grãos de 35 milhões para 75 milhões de toneladas anuais. Outro projeto relevante é a expansão das estradas de ferro Carajás e Vitória a Minas, operadas pela Vale, além das modernizações realizadas pela MRS, incluindo melhorias na Baixada Santista e segregação das linhas carga-passageiros em São Paulo.

A construção do trecho Eliseu Martins (PI) a Pecém (CE), da Ferrovia Transnordestina, com 1.209 quilômetros de extensão, visa otimizar o transporte de grãos e minério na região Nordeste. Também foram destacados os projetos da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), que ligará Mara Rosa (GO) a Água Boa (MT), e a expansão da Rumo Malha Norte, de Rondonópolis a Lucas do Rio Verde (MT), que ampliarão significativamente o transporte ferroviário de grãos. Outro destaque foi o trecho

Ilhéus-Caetité (BA) da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol), com previsão de transportar 35 milhões de toneladas de minério e quatro milhões de toneladas de grãos provenientes de Barreiras até 2035.

Segundo Barreto, a baixa integração entre ferrovias e portos é um dos principais gargalos logísticos atuais. “A infraestrutura ineficiente nos acessos portuários compromete a produtividade ferroviária e sua competitividade. Para superar isso, são necessários investimentos coordenados e políticas públicas de longo prazo voltadas à intermodalidade e à modernização da infraestrutura”, disse Barreto à Portos e Navios. Ele destacou exemplos positivos como as obras na Baixada Santista conduzidas pela MRS e FIPS, e o projeto do Moegão no Porto de Paranaguá.

A renovação antecipada da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), operada pela VLI Logística, foi citada por Barreto como um exemplo significativo de expansão da malha ferroviária voltada ao agronegócio, com previsão de investimentos da ordem de R\$ 30 bilhões destinados à modernização da infraestrutura.

As operadoras ferroviárias têm se preparado intensamente para os picos sazonais de demanda, particularmente nas safras de soja e milho. Barreto explicou que essa preparação envolve o aumento da capacidade operacional através da expansão e modernização da frota, com o uso de trens mais longos e vagões de alta capacidade como os modelos Hopper. “Além disso, há uma forte integração logística com produtores e tradings, com sistemas avançados de controle e agendamento”, destacou.

Barreto reforçou também a importância das tecnologias aplicadas, como centros modernos de controle operacional e softwares especializados em otimização operacional, essenciais para gerenciar a complexidade dos períodos de pico sazonal. “A integração intermodal e a coordenação com os demais elos da cadeia logística são fundamentais para garantir eficiência no transporte ferroviário de grãos”, acrescentou.

Por fim, Barreto avaliou positivamente os esforços do governo na criação de corredores multimodais. “Investimentos consistentes na malha ferroviária são essenciais e dependem em parte de ações do governo federal. A continuidade das políticas públicas de renovações antecipadas e um Plano Nacional de Ferrovias com novas concessões são cruciais para expandir a malha ferroviária e aumentar a eficiência logística do país”, finalizou Barreto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2025

CRESCER NÚMERO DE PROJETOS E PARCERIAS LIGADOS AO H2V. LEI APROVADA EM 2024 AINDA PRECISA DE REGULAMENTAÇÃO

Por Danilo Oliveira Portos e Logística 25/06/2025 - 19:06



O hidrogênio é apontado como de grande potencial para descarbonização da indústria no Brasil e gerou mais de 100 projetos que estão em desenvolvimento no país, incluindo em complexos portuários e parcerias com multinacionais do setor de energia renovável. Apesar da aprovação do marco legal (Lei 14.948/2024) no ano passado, ainda existem algumas etapas de regulamentação para que esses projetos avancem. O Brasil já conta com uma carteira robusta de projetos anunciados, totalizando mais de R\$ 188 bilhões em investimentos por vir, segundo dados de 2024 da

Confederação Nacional da Indústria (CNI). Os principais empreendimentos estão concentrados nos estados de Ceará, Pernambuco, Minas Gerais e Piauí.

A Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (ABIHV) observa entre os destaques os projetos no Complexo do Pecém (CE), que somam milhões de toneladas de capacidade anual



planejada de produção, principalmente de hidrogênio e amônia verdes. “Projetos como os da Fortescue, Qair, Voltalia e FRV estão mais avançados e atraem parcerias internacionais. O avanço desses projetos dependerá da consolidação regulatória, da infraestrutura logística — especialmente em complexos portuários — e da formação de demanda, tanto nacional quanto internacional”, avalia a diretora executiva da ABIHV, Fernanda Delgado.

Alguns dos grandes projetos localizados em complexos como o do Pecém (CE) e Suape (PE) têm previsão de decisão final de investimento (FID) para o ano de 2026. A ABIHV estima que a entrada em operação desses empreendimentos ocorra entre 2029 e 2030, considerando os prazos de construção e comissionamento. “Esses cronogramas refletem a complexidade dos projetos e a necessidade de segurança jurídica e regulatória, além de infraestrutura adequada para exportação”, ressalta Fernanda.

Uma nota técnica da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), divulgada em maio, atualizou para 102 o número de projetos existentes no país para a produção de hidrogênio (H2) de baixo carbono. O ‘Panorama do hidrogênio no Brasil e no RJ: desafios e próximos passos’ aponta que o combustível permanece como um grande potencial para descarbonização de plantas industriais, como siderurgia, refino e petroquímica, entre outros segmentos.

De acordo com o levantamento da Firjan, somente na Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), são 12 projetos aprovados tecnicamente com previsão de R\$ 1,49 bilhão, com mais de 75% provenientes do programa de pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) da agência, financiado por recursos recolhidos dos consumidores de energia. O restante, R\$ 367 milhões, deve ser investido diretamente pelas empresas proponentes, conforme apresentação do Ministério de Minas e Energia (MME) em seu último workshop de H2, em março de 2025.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) acompanha um portfólio de 35 projetos das operadoras petrolíferas que desenvolvem inovação com parte dos recursos via cláusula de PD&I dos contratos de exploração e produção de petróleo e gás natural. Esse valor de recurso privado ultrapassa R\$ 420 milhões, com projetos que serão executados pelos próximos quatro anos, conforme dados publicados pela agência.

A Firjan chama atenção que os projetos com maior chance de avançar serão aqueles que se mostrarem integrados e próximos ao consumo final, como é o caso dos usos para fabricação de fertilizantes e para produção de combustíveis sustentáveis de aviação. Os SAFs devem, cada vez mais, demandar insumos com menor intensidade de carbono para maior sustentabilidade dos produtos finais. De acordo com a nota técnica, a Firjan calculou que uma demanda por hidrogênio para atender às metas para produção de SAFs no país pode alcançar, em 2027, 120 mil toneladas de hidrogênio. Esse número pode ser triplicado até 2037.

“Com o avanço do marco legal, passamos para novas etapas de regulação e de construção desse mercado, que devem ser atendidas”, comenta a gerente-geral de Petróleo, Gás, Energias e Naval da Firjan, Karine Fragoso. Ela destaca a necessidade de avançar, principalmente no que diz respeito à interface com o setor elétrico, que é tido hoje como um entrave, por necessidade de investimento em redes de transmissão e a falta de clareza sobre quem arcará com esses custos.

Em relação à atratividade de preços do hidrogênio, principalmente aquele produzido a partir de fontes renováveis, o levantamento da Firjan identifica que também há espaço para avançar em competitividade. A federação alerta que os valores médios de propostas de projetos submetidos a uma chamada pública para seleção de hubs de H2 ainda estão acima do valor alvo de referência pela consultoria Clean Energy Latin America (CELA).

O documento ressalta ainda que, à medida que o anúncio de projetos para hidrogênio se multiplica em todo o país, o Rio de Janeiro se destaca como estado em segunda posição no ranking nacional, tanto pela capacidade de produzir por diferentes fontes de energia quanto pela capacidade de descarbonização de indústrias de difícil abatimento de carbono, como é o caso da siderurgia.



O Complexo do Pecém considera ter hoje o projeto mais avançado de hidrogênio verde do país. Até o fechamento desta edição, havia seis pré-acordos assinados com as empresas Auren Energia (antiga AES Brasil), Casa dos Ventos, Fortescue, FRV, Voltalia e Fuella AS. Esses pré-contratos assinados até agora somam US\$ 24 bilhões em investimentos, o que deve duplicar a quantidade de empregos diretos e indiretos na região, que é de cerca de 80 mil. Os pré-contratos são reservas das áreas, as empresas já estão pagando pelo aluguel enquanto finalizam seus projetos e, a partir deste ano, devem tomar suas decisões finais de investimento e assinar contratos definitivos, iniciando a produção a partir de 2030.

Para receber as empresas que produzirão hidrogênio verde no Pecém, a estrutura do complexo e do porto será modernizada. Será criado um corredor de utilidades por onde vão circular os dutos de amônia, gás natural, hidrogênio, água e a rede de energia elétrica. O píer 2 e o terminal de múltiplas utilidades do porto devem sofrer adaptações para a operação de amônia e outros derivados do hidrogênio verde.

Esses projetos terão financiamento de US\$ 90 milhões do Banco Mundial, US\$ 35 milhões do CIF — Fundos de Investimentos Climáticos (Climate Investment Funds) e contrapartida de US\$ 10 milhões da CIPP S/A. As obras devem ter início em 2025 e tem duração prevista de três anos. Além disso, uma nova subestação com linha de transmissão deve ser construída para garantir energia suficiente para os eletrolisadores — onde o H2V é produzido. Também será desenvolvido um centro de inovação em combustíveis renováveis no Pecém.

Nesse processo de instalação do hub de H2V, Pecém está se preparando para produzir e exportar o hidrogênio, enquanto o Porto de Roterdã está se preparando para receber e distribuir pelo mercado europeu. O Porto do Pecém e o Porto de Rotterdam constituirão a rota de exportação/importação de H2V mais próxima entre a América do Sul e a Europa. A produção estimada de hidrogênio verde do Complexo do Pecém deve chegar a um milhão de toneladas/ano em 2032, um potencial para atender a 25% da demanda de importação de Roterdã.

Inicialmente, o hidrogênio verde produzido no Hub de H2V do Pecém será para exportação. No longo prazo, a expectativa é exportar, mas também usar parte desse hidrogênio para consumo interno. “A ideia é agregar valor e explorar produtos como aço verde, fertilizantes nitrogenados, combustíveis sintéticos, além de equipamentos da própria cadeia produtiva do H2V. O Hub tem potencial para transformar a realidade não só de grandes investidores, mas também do pequeno gerador de energia no interior do Ceará. É uma oportunidade para todo o povo cearense”, informa em nota a administração do complexo de Pecém.

A produção estimada de hidrogênio verde no Complexo de Suape deverá atingir cerca de 40 mil toneladas por ano até 2027, considerando os projetos em operação e em fase de implantação. A estatal portuária está articulando o desenvolvimento do ‘Cluster Suape’ para combustíveis de baixo carbono, um projeto conceitual que busca estruturar uma plataforma integrada para produção, armazenagem, distribuição e exportação de hidrogênio verde e seus derivados, como e-metanol e o SAF (Sustainable Aviation Fuel, sigla em inglês).

O modelo proposto posiciona Suape como um hub logístico-industrial da transição energética, conectando infraestrutura portuária, energias renováveis, setor sucroenergético e indústrias de base. Uma série de iniciativas privadas já está em desenvolvimento no território do complexo, com plantas industriais em fase de estruturação e obras preparatórias em andamento. A atuação do porto é indutora, criando as condições técnicas e institucionais para viabilizar essa nova cadeia de valor.

Um dos destaques em Suape é a White Martins (Linde), em operação, com capacidade de produção de 156 toneladas/ano de H2V. Já produz hidrogênio no complexo, atendendo à planta da Seara. O Techub de transição energética Senai-PE tem uma planta dedicada à pesquisa e desenvolvimento, com produção de aproximadamente 40 kg/dia, o que representa cerca de 15 toneladas/ano. A unidade é voltada à capacitação profissional e às atividades de PD&I para a cadeia do hidrogênio.



O complexo também tem em implantação um projeto da European Energy, com previsão de consumo de cerca de 25 mil toneladas/ano de hidrogênio verde, que vai integrar sua operação industrial, com foco inicial em combustíveis sustentáveis (e-metanol) para o setor marítimo e, futuramente, aviação. “A movimentação de hidrogênio no território de Suape ocorrerá de forma interna às plantas industriais ou por soluções logísticas sob demanda, respeitando as especificidades de manuseio e segurança do gás”, explica o diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape, Armando Monteiro Bisneto. Ele adianta que outros anúncios de instalação de novos empreendimentos serão anunciados em breve.

A previsão é de que as primeiras plantas em Suape entrem em operação comercial em 2027, com expansão prevista até 2030. Entre 2025 e 2026, estão programadas a conclusão de licenças, início das obras civis e implantação dos sistemas de energia, água e acessos. O cronograma foi concebido para garantir sinergia entre as plantas industriais e a infraestrutura portuária de apoio.

Na visão de Suape, a principal oportunidade está no atendimento à demanda nacional por combustíveis de baixo carbono, com destaque para o uso de hidrogênio verde e seus derivados, como SAF no setor aéreo, e-metanol no transporte marítimo, e aplicações em cadeias industriais do estado, como petroquímica e fertilizantes.

Há também potencial para que Suape se consolide como plataforma de abastecimento de navios com combustíveis limpos, alinhando-se às metas da Organização Marítima Internacional (IMO). A administração do complexo também enxerga a exportação de derivados de H2V, como e-metanol e SAF, para mercados regulados, despontando como estratégia futura, viabilizada pela infraestrutura de Suape e mecanismos de certificação internacional.

O projeto conceitual do Cluster Suape prevê investimento da ordem de R\$ 1,2 bilhão em infraestrutura pública e compartilhada, incluindo adequações na infraestrutura portuária para movimentação de combustíveis sustentáveis; construção de tancagens e sistemas de armazenagem certificados; implantação de rede de dutos e utilidades industriais; obras de acesso logístico multimodal e estruturação de sistemas energéticos, hídricos e digitais. Além disso, o projeto industrial vinculado ao cluster, como o da European Energy, deve aportar mais de R\$ 2 bilhões, considerando todas as fases do projeto.

A administração do complexo de Suape considera a Lei 14.948/2024 um marco importante ao estabelecer diretrizes nacionais para o hidrogênio de baixa emissão e instituir o Rehidro, regime especial de incentivos à produção. Monteiro Bisneto ressalta que o Porto de Suape tem atuado como indutor e articulador institucional, promovendo as condições necessárias para que os projetos privados se beneficiem da nova legislação.

Monteiro Bisneto cita como avanços a adaptação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Suape ao marco da transição energética, atraindo indústrias elegíveis ao Rehidro, além da mobilização de empresas e parceiros para estruturação de projetos-piloto com certificação de origem renovável e do diálogo com órgãos federais e multilaterais para garantir sinergia entre o marco regulatório e os investimentos planejados.

A Lei 14.948/2024 instituiu o marco legal do hidrogênio de baixa emissão de carbono e dispõe sobre a Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono, além de instituir incentivos para a indústria do hidrogênio de baixa emissão de carbono e o Regime Especial de Incentivos para a Produção de Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (Rehidro). A legislação também cria o Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (PHBC) e altera leis da década de 1990.

A ABIHV entende que a Lei 14.948/2024 representou um marco importante para consolidar a base legal da indústria do hidrogênio de baixo carbono no Brasil. A avaliação da associação é que, desde sua sanção, o país avançou na definição de competências regulatórias, na criação de um sistema de certificação e na estruturação do Rehidro.



Além disso, o PHBC prevê até R\$ 18,3 bilhões em créditos para o setor entre 2028 e 2032. “O caminho a ser percorrido agora envolve a regulamentação detalhada desses instrumentos, a atração de investimentos estruturantes e a redução da diferença de custo entre o hidrogênio verde e o cinza, para viabilizar sua competitividade”, aponta Fernanda.

O advogado João Victor Basilio de Barros avalia que a lei tem atuado como um catalisador para o setor, gerando um ambiente propício para o surgimento de iniciativas e investimentos. Ele cita a aprovação, em outubro de 2024, da instalação do projeto de produção de H2V da empresa australiana Fortescue na ZPE do Pecém, sendo o maior projeto de produção de hidrogênio verde em larga escala do Brasil.

Barros pondera que, embora os avanços normativos tenham estimulado a agenda de investimentos e a articulação de projetos – como os que visam integrar complexos portuários aos hubs de hidrogênio, a efetivação total dessa transformação depende ainda da finalização das regulamentações complementares. “Os stakeholders acompanham com expectativa os próximos passos dos órgãos reguladores para a consolidação desse mercado”, comenta Barros, que é especialista em projetos de infraestrutura do escritório Toledo Marchetti.

O advogado observa que, desde a sanção da Lei do Hidrogênio, o Ministério de Minas e Energia intensificou consultas públicas e workshops, promovendo reuniões do Comitê Gestor do Programa Nacional do Hidrogênio (Coges-PNH2) que permitiram a convergência dos setores público e privado para definir diretrizes principais na regulamentação da Lei 14.948/2024. Barros lembra que diferentes agentes do setor participaram desse processo, tais como: ABIHV, ABH2 (Associação Brasileira de Hidrogênio), Abiquim (Indústria Química), CNI, ANP, Aneel, CCEE (Câmara de Comercialização de Energia Elétrica), bem como escritórios de advocacia, por meio de reuniões técnicas.

Ele menciona como etapa importante na regulamentação do tema a 25ª Reunião do Coges-PNH2, realizada em março de 2025, por meio da qual o grupo finalizou os debates sobre a minuta do decreto. Como próximos passos, após a compilação das contribuições do workshop e a finalização, em conjunto com o Ministério da Fazenda, do texto do Rehidro e do PHBC, haverá a tramitação à Casa Civil da proposta de decreto.

Para Barros, ainda são necessários avanços normativos na definição, por exemplo, das hipóteses de dispensa da autorização das atividades de produção de hidrogênio de baixa emissão de carbono. Outros pontos a serem definidos são o modelo de exploração e produção do hidrogênio natural e o detalhamento do Sistema Brasileiro de Certificação do Hidrogênio (SBCH2).

Nesse último aspecto, o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) colabora com o texto da regulamentação em elaboração pelo MME. Em abril deste ano, o instituto participou de reunião de alinhamento para o desenvolvimento do decreto. Dentro da esfera de atuação do Inmetro como acreditador do SBCH2, destacam-se a elaboração dos critérios para acreditação e a atualização da relação das certificadoras acreditadas.

O advogado Bruno Chedid não vê tantos avanços na regulamentação desde a promulgação da Lei 14.948/2024 (marco legal) e da Lei 14.990/2024 (Lei do PHBC). Ele avalia que ambas as leis ainda estão pendentes de regulamentação, o que se espera que ocorrerá por meio de decreto, ainda no primeiro semestre de 2025.

“Igualmente, ainda se espera que a ANP regulamente as atividades de hidrogênio renovável no âmbito infralegal. Até o momento, a agência emitiu apenas um relatório com indicação de temas que entende que ainda necessitam de regulamentação”, comenta Chedid, que integra a área de transição energética do escritório Mattos Filho.

Chedid observa a necessidade, por exemplo, de definição do conceito de hidrogênio natural e o regime de outorga que será aplicável a sua extração, em especial quando tiver produção integrada com hidrocarbonetos. Outros pontos pendentes são as regras e requisitos para outorga, pela ANP,



de autorização para produção de hidrogênio de baixa emissão de carbono, bem como demais atividades.

Também carecem de regulamentação o detalhamento do SBCH2, em especial, quem exercerá cada uma das funções trazidas pelo marco legal e qual será o ciclo de vida considerado para fins de verificação das reduções de gases de efeito estufa (GEE). Ainda serão regulamentados os requisitos para qualificação no Rehidro, incluindo percentual mínimo de conteúdo local e de investimentos em P&D, prazo para usufruir dos benefícios e como garantir que os projetos produzirão H2 de baixa emissão de carbono.

Completam a lista todas as regras do procedimento concorrencial do PHBC, incluindo, critérios de escolha dos projetos, número de leilões que serão realizados, como os recursos serão distribuídos, como garantir que recursos estarão na LOA (Lei Orçamentária Anual) e quais serão os critérios para comparar projetos com diferentes derivados, como amônia verde e metanol.

Além da regulação, do marco legal e da Lei do PHBC, outro ponto muito relevante que ainda está pendente de definição pelo governo federal é a questão da conexão dos projetos ao Sistema Interligado Nacional (SIN), especialmente no Nordeste. Três projetos já tiveram seus pedidos rejeitados pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e pela Aneel em razão de potenciais desbalanços que tais projetos podem causar ao SIN. “O governo já solicitou estudos técnicos à EPE, no entanto, tais estudos somente serão entregues no final do ano, o que, possivelmente, atrasará o cronograma dos projetos, em especial o FID (final investment decision)”, analisa Chedid.

Chedid considera que a legislação estabelece importante marcos para o mercado de H2 de baixo carbono, trazendo mais clareza para projetos e players que tenham interesse em desenvolver projetos aqui, incluindo sobre quem serão os principais stakeholders e responsáveis por fomentar e regular a indústria. “A estabilidade jurídica é um dos requisitos essenciais para destravar investimentos. Novos projetos vêm sendo anunciados, especialmente em regiões portuárias e, cada vez, investidores têm mais conhecimento e visão de como funcionará a regulamentação aplicável no Brasil”, Chedid.

O advogado avalia que o Brasil já avançou muito num curto prazo de tempo – inclusive em comparação com outros países da América Latina que estavam em fase mais avançada. No entanto, Chedid diz que o país precisa continuar priorizando esse mercado e a regulamentação, em especial, no que se refere aos incentivos que serão concedidos à indústria e regras aplicáveis.

O sistema portuário do Rio Grande do Sul, administrado pela Portos RS, foi referenciado no contexto do Decreto 57.173/2023 como instrumento e mecanismo para alcançar os objetivos do programa do Programa de Desenvolvimento da Cadeia Produtiva de Hidrogênio Verde no estado. O ‘H2V-RS’ tem como finalidade apoiar empreendimentos, propor e implementar políticas públicas para o desenvolvimento do hidrogênio verde no Rio Grande do Sul. O distrito industrial de Rio Grande é um dos maiores do estado e sua área de mais de 2.580 hectares permite a instalação dos empreendimentos de modo a facilitar a logística e a redução de custos.

A região conta com áreas terrestres e aquáticas capazes de receber parques de geração que podem suprir a necessidade energética gaúcha e comercializar o seu excedente. De acordo com a Diretoria de Meio Ambiente da Portos RS, a proposta de ser um hub de energia permitirá o desenvolvimento de projetos que envolvam o potencial dos ventos da região, o hidrogênio verde, o gás, o biodiesel, a capacidade fotovoltaica e, futuramente, a energia produzida por meio das ondas do mar.

A Portos RS e o Porto de Aveiro, em Portugal, assinaram um protocolo de intenções e de cooperação com o objetivo de desenvolvimento de intercâmbio de conhecimento e experiências profissionais, bem como questões de transição energética. A autoridade portuária tem um protocolo de intenções para o desenvolvimento do programa ‘Green Ports Partnership’. Os signatários colaboram em um programa público-privado plurianual a fim de expandir e fortalecer a cooperação bilateral no campo do desenvolvimento portuário, logística portuária, transporte marítimo, projetos de energia renovável relacionados a portos, energia eólica offshore e construção naval. Em sua



cooperação, os signatários têm a intenção de demonstrar e promover uma conduta empresarial responsável, levando em consideração as diretrizes da OCDE de 2011 para empresas multinacionais e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas.

Durante uma missão oficial da comitiva de autoridades gaúchas ao Japão, foi assinado um memorando de entendimento entre o governo do estado e a Shizen Energy, empresa japonesa de destaque em energia renovável. O acordo prevê a realização de estudos de viabilidade para a construção de um parque eólico offshore no litoral gaúcho, além da possibilidade de produção de hidrogênio verde. Em visita ao estado em 2023, a Shizen Energy identificou quatro áreas aptas para projetos de energia eólica offshore. A escolha do Porto do Rio Grande como centro logístico estratégico reflete as condições favoráveis da região, como ventos intensos e águas profundas.

A Portos RS e o Sindicato das Indústrias de Energias Renováveis do Rio Grande do Sul (Sindienergia-RS) assinaram um protocolo de intenções para o desenvolvimento do projeto “Porto Verde”. A iniciativa tem como objetivo o desenvolvimento de estudos voltados para a futura implementação de um sistema de geração de energia limpa e renovável. Além disso, o projeto busca ações sustentáveis para a descarbonização do Porto do Rio Grande e a consolidação de uma transição energética ‘justa’.

Segundo levantamento recente da CNI, os investimentos anunciados em projetos de hidrogênio a partir de fontes renováveis no Brasil já ultrapassam R\$ 188,7 bilhões para os próximos anos. Em um cenário de participação de 4% da produção mundial de H2V até 2050, os impactos econômicos estimados são expressivos: até R\$ 7 trilhões no PIB, R\$ 866 bilhões em arrecadação total e R\$ 22 de investimentos privados para cada R\$ 1 de incentivo. Para a ABIHV, esses números mostram o tamanho da oportunidade e o retorno socioeconômico que o país pode obter com uma política estruturada para o setor.

Há, inclusive, soluções em estudo envolvendo o H2V para produção de combustíveis marítimos. Fernanda, da ABIHV, lembra que o setor marítimo é responsável por cerca de 3% das emissões globais e, nesse contexto, a IMO, da qual o Brasil é signatário, anunciou metas progressivas de redução de emissões de GEE, com o objetivo de zerar as emissões até 2050.

Entre as alternativas estudadas para atingir essas metas estão o uso de combustíveis derivados de hidrogênio, como a amônia e o metanol, além do uso do próprio hidrogênio e de soluções como a eficiência energética. Novos navios, capazes de utilizar esses combustíveis, já estão sendo encomendados e diversos países já possuem normas próprias para a redução das emissões e adaptação das embarcações para o uso de combustíveis reduzidos em emissões.

Na visão da ABIHV, o hidrogênio verde é um vetor energético estratégico da neointustrialização e da transição energética global — ainda que não seja o único. Para o Brasil, ele representa oportunidades em diversos setores: desde fertilizantes nitrogenados, aço verde, cimento e transporte de carga, até a exportação de amônia e metanol como produtos derivados do energético.

Diante da descarbonização exigida por políticas como o CBAM europeu e a IRA americana, há espaço para o Brasil assumir um papel de liderança como fornecedor global de energia limpa e insumo industrial sustentável. Além disso, o fomento à produção de hidrogênio verde no Brasil proporciona ganhos em inovação, empregos de alta qualidade e arrecadação.

A ABIHV avalia que o engajamento das empresas permanece sólido no Brasil. A diretora executiva da associação acrescenta que empresas europeias e chinesas, por exemplo, estão cada vez mais comprometidas com metas de descarbonização, impulsionadas por exigências de mercado, pressão de investidores e políticas internacionais.

A leitura da associação é que, mesmo com oscilações políticas, como as do governo Donald Trump nos Estados Unidos, a transição energética se consolidou como uma agenda irreversível. “No Brasil, o movimento é semelhante: o setor privado está se estruturando para aproveitar a janela de

oportunidade oferecida pelo hidrogênio verde, consciente de que essa é uma corrida tecnológica e comercial que exige protagonismo imediato”, salienta Fernanda.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2025

PORTOS DO SUL E SUDESTE SÃO MAIS EXPOSTOS A TEMPESTADES E VENDAVAIS. ESCASSEZ HÍDRICA É DESAFIO NO NORTE

Por Danilo Oliveira Portos e logística 25/06/2025 - 19:06



O tema mudanças climáticas recebe grande atenção nesta década e, ao menos desde 2022, ganha destaque entre as prioridades a serem enfrentadas pelas autoridades portuárias ao redor do mundo. No Brasil, o setor portuário já sente as mudanças do clima e, com a intensificação prevista, os impactos serão cada vez mais severos, com potencial de gerar prejuízos para infraestrutura portuária e para a economia do país. Especialistas e agentes setoriais entendem que é necessário ajustar as estratégias logísticas e a gestão portuária, a fim de garantir resiliência e sustentabilidade do

setor frente aos desafios impostos pelo clima extremo.

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) afirma que tem estruturado, de forma estratégica, uma agenda transversal voltada à adaptação e mitigação dos impactos das mudanças climáticas. A pasta destaca a elaboração de uma política de sustentabilidade, que estabelece diretrizes para alinhamento do desenvolvimento da infraestrutura logística com a responsabilidade ambiental e social, promovendo boas práticas socioambientais e de governança (ESG, na sigla em inglês).

O MPor elabora planos setoriais de mitigação e adaptação às mudanças climáticas dos setores sob sua competência, conforme previsto na Política Nacional sobre Mudança do Clima e no Decreto 11.075/2022. “Esse plano trará metas, indicadores e medidas concretas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e aumentar a resiliência das infraestruturas portuárias aos eventos climáticos extremos”, diz a diretora de sustentabilidade do MPor, Larissa Amorim.

Larissa acrescenta que o MPor tem promovido um diálogo contínuo com os portos organizados, arrendatários e terminais de uso privado (TUPs), inclusive por meio de uma pesquisa que verificou o que já vem sendo realizado para a construção colaborativa de políticas de sustentabilidade. Uma das frentes mais relevantes, segundo a diretora, é o engajamento do setor no ‘Pacto pela Sustentabilidade’, iniciativa do ministério que prevê a criação de selos e incentivos para empresas que adotam práticas sustentáveis e resilientes às mudanças climáticas.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários destaca que o tema da adaptação e resiliência climática também foi integrado ao Plano Estratégico Institucional (PEI 2025-2028) da autarquia. Em 2023, a Antaq publicou o estudo “Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos Costeiros Brasileiros”, em parceria com a agência alemã GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit).

O levantamento apresentou uma avaliação geral dos riscos climáticos e de possíveis medidas de adaptação para 21 portos públicos brasileiros. Como complemento, foi feita uma avaliação aprofundada nos portos de Aratu (BA), Rio Grande (RS) e Santos (SP) e a publicação do “Guia para a Condução de Levantamento de Risco Climático e Medidas de Adaptação para Infraestruturas Portuárias”, que auxilia os portos a fazerem adaptações a fim de mitigar os efeitos climáticos.

Além do estudo, a Antaq entregou recentemente outras duas iniciativas para o setor: o ‘Diagnóstico sobre descarbonização no setor portuário’ e o ‘Inventário de gases de efeito estufa do setor aquaviário’. O objetivo é que, em breve, seja divulgado o diagnóstico das ações realizadas pelos portos públicos e TUPs para fortalecer a relação porto-cidade e um ‘selo verde’ para a navegação.



Além disso, a Antaq trabalha novos projetos com a GIZ e a Confederação Nacional do Transporte (CNT), entre outros parceiros.

A agência possui acordos com a Confederação Nacional da Indústria (CNI), Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e Petrobras com temas ligados à sustentabilidade e descarbonização. O estudo sobre os impactos e riscos da mudança do clima nos portos públicos costeiros brasileiros lista que foram relatadas, ao menos uma vez, como já tendo causado prejuízos: tempestades/chuva torrencial, vendavais, ressacas, erosão costeira, neblina, aumento do nível do mar e inundações fluviais.

A Antaq observa que para tempestades e vendavais os portos do Sul e Sudeste são os mais expostos. Por meio do 'Guia para a condução de levantamento de risco climático e medidas de adaptação para infraestruturas portuárias', a agência orienta essas instalações a adotar ações que mitiguem os possíveis riscos. No Norte, como aconteceram eventos de escassez hídrica nos últimos anos, a Antaq iniciou, em conjunto com o MPor, o processo de concessão hidroviária, a fim de atrair investimentos em melhorias para a navegação fluvial e impedir o desabastecimento regional.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) intensificou sua agenda ligada às mudanças climáticas. Entre as medidas está a incorporação ao plano estratégico da APS, com a priorização do tema junto à alta administração da companhia. No programa 'Porto Ação pelo Clima', previsto neste planejamento, a APS alinha suas ações à agenda global do clima e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas (ODS/ONU), buscando integrar as questões climáticas à sua estratégia. A agenda ambiental institucional tem objetivos e metas relacionados ao tema para o triênio 2024-2026.

A APS afirma que tem demonstrado compromisso com a conscientização sobre mudanças climáticas, tanto internamente quanto em sua interação com a comunidade portuária e as cidades de Santos e Guarujá. A autoridade portuária participa da construção de propostas e possibilidades para a transição energética e descarbonização dos setores marítimo e portuário no grupo de trabalho (GT) de negócios oceânicos do Pacto Global da ONU.

A APS integra a Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos, onde colabora e troca experiências para a redução das emissões no setor portuário nacional. A autoridade portuária estabeleceu um memorando de entendimentos com a North Sea Port, da Bélgica, para intercâmbio de vivências para impulsionar a transição energética, reduzir emissões e formar um 'corredor verde' marítimo entre os dois países.

A autoridade portuária afirma que promove o engajamento com a comunidade portuária e de entorno do complexo portuário para criar uma cultura de descarbonização. O Fórum Manifesto ESG representa um espaço para discussão sobre desafios da agenda ESG, promovendo a integração da autoridade portuária santista com terminais e outros stakeholders da comunidade portuária. Um GT específico é dedicado a discussões sobre mudanças climáticas.

O Porto de Santos participa de estudos e projetos sobre riscos e adaptação às mudanças climáticas, descarbonização e relação porto-cidades com foco em mudanças climáticas com órgãos federais. Em conjunto com a Antaq e MPor sobre a temática, a APS incentiva a participação da comunidade portuária, municípios em seu entorno e sociedade civil. O último estudo foi sobre as iniciativas de fortalecimento da relação porto-cidade, visando à sustentabilidade das atividades portuárias e à resiliência climática dos portos, das cidades e de seus territórios associados.

O complexo portuário santista já experimentou impactos significativos decorrentes de eventos climáticos, afetando tanto a infraestrutura quanto as operações. Os eventos mais impactantes incluem paralisações devido a chuvas, sobretudo quando fortes e persistentes, que causam paralisações nas operações de carregamento de granéis sólidos, devido à sensibilidade desses materiais à umidade.



São eventos que causam interrupções na navegação por ventos e ondas altas, que podem interromper a navegação no canal de acesso, impactando o fluxo de embarcações e a eficiência das operações. O mesmo problema pode acontecer com ondas altas. A neblina densa também tem sido um problema recorrente, impactando diretamente as condições de navegação e causando atrasos nas operações portuárias, principalmente na navegação no canal do porto.

Na avaliação da APS, eventos climáticos extremos recentes e os estudos realizados em parceria com a Antaq e MPor trouxeram aprendizados, como a necessidade de fortalecer o monitoramento e a previsão, a fim de antecipar e mitigar impactos. Outra constatação é a importância de investir em infraestruturas mais resilientes e adaptadas às mudanças climáticas.

Também são lição a relevância de promover a conscientização e o engajamento de toda a comunidade portuária na temática das mudanças climáticas. Outro aspecto importante, segundo a APS, é a gestão de riscos climáticos e o planejamento da adaptação climática para minimizar os impactos de eventos climáticos e aumentar a resiliência.

As maiores ameaças e riscos climáticos identificados para o Porto de Santos, conforme identificado no 'Levantamento de Risco Climático e Medidas de Adaptação para Infraestruturas Portuárias de Santos' são: vendavais, enchentes e inundação fluvial, ressacas, aumento do nível do mar e neblina — ameaças que podem impactar a infraestrutura e as operações do porto. Completam a lista: ameaça de maior probabilidade de ocorrência de chuvas persistentes, com potencial de impactar as operações com grânéis sólidos e celulose, além do aumento do nível do mar.

A coordenadora de planejamento e licenciamento da Portos do Paraná, Kellyn Cristina Carneiro, observa que os riscos climáticos sempre afetaram as operações portuárias, em especial, portos com grande movimentação graneleira, pois este tipo de operação é paralisado em dias de chuvas. Os ventos fortes e raios também são fatores que envolvem a segurança. Nesse sentido, as mudanças climáticas têm aumentado a frequência e a intensidade desses eventos em vários pontos.

Em 2024, a Portos do Paraná publicou um procedimento específico de prevenção e controle de incidentes causados por condições adversas de tempo, vinculado ao Plano de Ações de Emergência. O documento estipula estágios de alerta, prevenção e parâmetros para paralisação das operações portuárias. A Diretoria de Meio Ambiente também vem monitorando informações climáticas por meio de um sistema de previsão hiperlocal, com duas estações meteorológicas instaladas nos portos de Paranaguá e de Antonina. "O sistema contratado está sendo finalizado e permitirá a verificação em tempo real, com emissão de boletins de previsão e alertas para a comunidade portuária frente às condições meteorológicas adversas", explica Kellyn.

A Portos do Paraná participa de fóruns, comitês e grupos de trabalho (GTs) que envolvem diversos atores públicos e privados, órgãos anuentes e toda a comunidade portuária. O objetivo é gerar conhecimento e avaliar possibilidades de parceria e desenvolvimento de ações na área de sustentabilidade e infraestrutura. Um workshop foi realizado com os operadores portuários para discutir medidas e estabelecimento de limites com padrões aceitáveis para a segurança das operações, além de realização de simulados com Plano de Ajuda Mútua (PAM) envolvendo operadores e terminais.

Os resultados foram incluídos no procedimento de prevenção e controle de incidentes causados por condições adversas de tempo. A Portos do Paraná é outra autoridade portuária a integrar a Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos, visando contribuir para o avanço dessas discussões no Brasil, os quais considera fundamentais para alinhar esforços e viabilizar um futuro mais sustentável para o setor portuário.

A Portos do Paraná participa anualmente da Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP), compartilhando as práticas sustentáveis desenvolvidas com foco na redução de emissões de CO2. Estas práticas envolvem ações de recuperação e restauração de ecossistemas em áreas degradadas por meio dos Sistemas Agroflorestais (SAFs). Essas ações buscam reduzir a erosão e, conseqüentemente, o uso da dragagem dos acessos aquaviários.



As principais ameaças que afetam o Porto de Paranaguá estão relacionadas à sua localização e posição geográfica. A autoridade portuária elenca as tempestades/chuvas torrenciais e neblina, além dos vendavais e ressacas, que já afetaram a infraestrutura portuária. Esses fenômenos podem impactar a operacionalidade, assim como as cadeias logísticas do porto, ao passo que as ressacas podem afetar o acesso aquaviário.

Entre os eventos extremos enfrentados pelos portos paranaenses, a autoridade portuária menciona tempestades registradas em março de 2011, além dos vendavais ocorridos em junho de 2020, relacionado ao fenômeno do 'ciclone bomba', no qual as rajadas de vento superaram 120 quilômetros por hora; e ressacas ocorridas em agosto de 2017.

Quando o ciclone bomba atingiu o litoral do Paraná, os ventos causaram danos nos telhados de terminais, atingiram alguns armazéns localizados na área portuária e ainda ocasionaram o desprendimento de um navio que estava atracado em Paranaguá. "Sobre essa situação, danos catastróficos foram evitados pela ação imediata e extremamente eficiente dos rebocadores, que estavam no canal e que controlaram a situação, evitando a colisão deste navio com outras embarcações e algum incidente de maior proporção", relata Kellyn.

O Porto do Rio Grande (RS) foi um dos selecionados pela Antaq, junto com a GIZ, para participar do levantamento de risco climático customizado e detalhado. A escolha ocorreu em 2022, ano seguinte à publicação do estudo de risco climático dos portos públicos, levando em conta o recorte regional, assim como a perspectiva de novos investimentos em arrendamentos qualificados no Programa de Parceria de Investimentos (PPI).

As principais ameaças levantadas para o Porto de Rio Grande foram: vendavais, enchentes e inundação fluvial, ressaca, aumento do nível do mar e neblina. No estudo customizado, priorizou-se a avaliação das ameaças de ventos, chuvas e inundações devido ao aumento do nível do mar.

De acordo com a Diretoria de Meio Ambiente da Portos RS, a customização foi baseada nas infraestruturas e operações, nos impactos da mudança do clima e nos impactos potenciais em diferentes cenários de emissão de GEE e horizontes temporais futuros, bem como os desafios da autoridade portuária para levar adiante estratégias de adaptação.

Os eventos extremos que assolaram o Rio Grande do Sul em maio de 2024 resultaram em inundações generalizadas e deslizamentos de terra que afetaram tanto áreas urbanas quanto rurais do estado, ocasionando severos impactos à população e configurando o maior desastre já enfrentado na região Sul e um dos maiores observados no Brasil. Os altos volumes de chuvas naquele mês provocaram um aumento expressivo da concentração de material particulado em suspensão na Lagoa dos Patos, principalmente resultante do sistema Jacuí/Taquari/Caí/Guaíba, Camaquã e São Gonçalo. Mesmo após a grande inundação, a Lagoa dos Patos seguiu drenando todo o sistema Lago Guaíba/Lagoa dos Patos, potencializando o assoreamento das vias navegáveis da hidrovia e dos canais de acesso ao Porto do Rio Grande, carregando sedimentos e um volume variado de resíduos sólidos.

Para manter a profundidade segura para navegação do canal de acesso ao porto organizado do Rio Grande, foi necessária a dragagem de mais de sete milhões de metros cúbicos de sedimentos. Para atender aos canais da hidrovia Lagoa dos Patos-Lago Guaíba, estava em execução, em maio de 2025, a dragagem de manutenção do canal Itapuã, Leitão e Pedras Brancas.

A Portos RS aprovou junto ao Fundo do Plano Rio Grande (FUNRIGS) um total de R\$ 731,3 milhões para serem investidos nas dragagens dos canais navegáveis. O projeto prevê infraestrutura e equipamentos de segurança e controle do Porto de Porto Alegre, abordando toda a parte elétrica em atenção à NR-10, e o restabelecimento das instalações de controle e acesso à área operacional, administrativa e recinto alfandegado.



Além do assoreamento dos canais, as chuvas extremas desencadearam problemas para a atividade portuária instalada e em operação no contexto da Lagoa dos Patos/Lago Guaíba. O Porto de Porto Alegre ficou totalmente debaixo d'água, permanecendo inoperante por dois meses. Para a retomada, foi necessário executar a limpeza, remoção e destinação de 2.876 toneladas de resíduos. Já o Porto de Pelotas ficou sem operação por 15 dias.

Além da interrupção das operações dos portos de Porto Alegre e Pelotas, foram registrados problemas com a sinalização náutica, o que demandou o reparo, reposicionamento e a substituição de boias. Durante o período crítico, aproximadamente 101 sinais náuticos foram danificados ou desapareceram nas regiões do Lago do Guaíba, Rio Jacuí e Rio Gravataí. Devido à magnitude do evento extremo, somente em junho e julho, após a melhoria das condições de navegação, foram retomados os serviços de recuperação.

Durante esse período, as equipes de manutenção trabalharam para mitigar os impactos e restaurar a normalidade da sinalização náutica nos canais de navegação afetados. Foram relocadas ou substituídas 233 boias de sinalização das 260 que compõem o sistema hidroviário sob a responsabilidade da Portos RS.

As principais ameaças levantadas para o Porto de Rio Grande foram: vendavais, enchentes e inundação fluvial, ressaca, aumento do nível do mar e neblina, conforme estudo GIZ Antaq. Considerando o evento de maio de 2024, a força da corrente devido à grande vazão de todo o sistema Lagoa dos Patos/Lago Guaíba levou ao carregamento de um volume expressivo de sedimentos finos que alterou o padrão de erosão e deposição dos sedimentos nos canais navegáveis. “Esses são exemplos dos desafios que a Portos RS terá na luta contra os efeitos das mudanças do clima para a operação portuária no Rio Grande do Sul”, aponta a Portos RS.

Na Amazônia, as principais ameaças são secas extremas e a redução do nível dos rios, que podem comprometer o transporte fluvial na região. Em 2024, o Amazonas enfrentou a pior seca já registrada, que impossibilitou a navegação de navios até Manaus e ameaçou o abastecimento da Zona Franca. Para mitigar os impactos na indústria e garantir a continuidade das operações logísticas, a Super Terminais implementou a ‘Operação Itacoatiara’ (AM), uma ação emergencial que representou um investimento de R\$ 45 milhões.

A operação consistiu na instalação de um píer flutuante com 240 metros de comprimento e 24 metros de largura, equipado com três guindastes Konecranes, cada um com lança de 64 metros, alimentados por quatro geradores de 500 kVA, além de um gerador de backup dedicado ao município de Itacoatiara. A estrutura foi projetada para o transbordo de contêineres e permaneceu ativa de setembro a dezembro de 2024, assegurando a continuidade do abastecimento da capital e da Zona Franca de Manaus durante o período crítico da estiagem.

A Super Terminais considera essencial planejamento e estudos dos cenários para ajudar na preparação e apresentação de soluções. “O setor portuário deve caminhar lado a lado com a ciência e com os pesquisadores, profissionais capazes de nos auxiliar na previsão de cenários meteorológicos e na análise do comportamento dos rios, como suas cheias e vazantes. Com base em dados concretos, podemos desenvolver alternativas eficazes e sustentáveis para enfrentar os desafios que se apresentam”, sugere o diretor da Super Terminais, Marcello di Gregorio.

O MPor entende que os eventos climáticos recentes evidenciaram a urgência de incorporar a variável climática nos processos de planejamento, operação e infraestrutura portuária. No caso do Rio Grande do Sul, o ministério considera que ficou evidente a necessidade de protocolos mais robustos de resposta emergencial e de requalificação de estruturas para resistirem a inundações cada vez mais frequentes. Na região Norte, a avaliação do MPor é que a estiagem histórica reforçou a importância de previsibilidade hidrológica e de alternativas logísticas integradas, bem como de investimentos em monitoramento e dados climáticos de alta resolução.

A reflexão do ministério sobre o principal aprendizado é que resiliência climática não pode ser um tema acessório, pois precisa estar no centro da política pública, da engenharia portuária e da tomada



de decisão. “O MPor está fortalecendo sua capacidade de análise de risco climático e fomentando a inclusão desses aspectos nos contratos, estudos técnicos e projetos de infraestrutura”, afirma a diretora de sustentabilidade da pasta.

O ministério destaca que vem empregando esforços para incorporar critérios climáticos e ambientais nos projetos financiados pelo governo federal. O MPor tem buscado adotar medidas normativas e contratuais para fortalecer a pauta climática, incluindo a questão nos estudos para realização dos contratos de arrendamento portuário, para que passem a incorporar cláusulas de adoção de práticas sustentáveis e o compromisso com medidas de mitigação e adaptação climática, sinalizando ao mercado a crescente prioridade dada ao tema.

O MPor participa da construção da ‘Taxonomia Sustentável Brasileira’, além de disponibilizar critérios e indicadores específicos que permitem avaliar se uma atividade contribui para a sustentabilidade e/ou para a transição para uma economia sustentável, facilitando acesso a linhas de crédito para mobilizar e redirecionar os fluxos de capitais para os investimentos necessários para o enfrentamento à crise climática.

O ministério tem buscado parcerias com organismos internacionais e bancos de fomento para viabilizar recursos voltados à transição energética, descarbonização da navegação e aumento da resiliência dos portos. Um exemplo são as tratativas com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Banco Mundial para apoio técnico e financeiro em projetos-piloto voltados à sustentabilidade portuária.

O MPor ressalta que mantém cooperações técnicas com diversos países, com destaque para a recente assinatura de memorandos de entendimento com o governo da Noruega e Cingapura voltados ao intercâmbio de informações sobre transição energética, combustíveis marítimos de baixo carbono, eletrificação de embarcações e infraestrutura portuária resiliente ao clima.

Além disso, o Brasil participa de fóruns internacionais como a Organização Marítima Internacional (IMO), a Cúpula do G20 e o Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima, nos quais compartilha experiências e alinha estratégias globais de enfrentamento às mudanças climáticas no transporte marítimo e portuário.

O ‘Porto Ação pelo Clima’, previsto no planejamento estratégico 2023/2027 da APS, conta com iniciativas voltadas à mitigação e à adaptação às mudanças do clima, como o desenvolvimento do diagnóstico de emissões e do plano de descarbonização do Porto de Santos, incentivos tarifários para reduzir a emissão de GEE e a elaboração de medidas de eficiência energética.

Os estudos em parceria com a Antaq e a GIZ buscam identificar os riscos climáticos e as medidas de adaptação para as infraestruturas portuárias. Outras frentes assumidas pelo Porto de Santos envolvem parcerias com startups para o monitoramento das operações portuárias, infraestrutura aquaviária e das condições de microclima para otimização das operações portuárias. A APS também destaca o projeto de implantação do Vessel Traffic Management Information System (VTMIS), que contará com subsistemas oceanográfico e meteorológico.

A APS ressalta que o processo de gestão de riscos segue as diretrizes da política de gestão da companhia, visando à compreensão dos principais riscos associados às mudanças climáticas, à definição de estratégias de resposta e monitoramento e à melhoria contínua dos processos e controles, com reporte periódico aos órgãos de governança da empresa. “A APS está comprometida em enfrentar os desafios impostos pelas mudanças climáticas e tem implementado uma série de ações e investimentos para aumentar a resiliência do porto e garantir a sustentabilidade de suas operações”, salienta a autoridade portuária santista.

A Portos do Paraná avalia que o aprendizado é constante e as experiências permitem aprimorar os protocolos de segurança e de operações a partir do monitoramento da velocidade do vento (km/hora), precipitação (mm/dia) e das temperaturas mínima e máxima.



A coordenadora de planejamento e licenciamento considera importante buscar soluções práticas, como a elaboração de diagnósticos voltados aos impactos climáticos, que possam mapear os riscos de forma integrada, visando desenvolver um plano de adaptação, com o objetivo de reduzir os riscos operacionais, proteger a infraestrutura e investimentos e trazer melhoria na eficiência e segurança das operações portuárias, garantindo assim a competitividade dos portos paranaenses. Além disso, o aumento do nível dos oceanos é uma preocupação constante.

A autoridade portuária do Paraná investe em programas sociais e ambientais, por meio da contratação de empresas especializadas, que desenvolvem serviços e projetos visando garantir a segurança e a sustentabilidade das operações portuárias. A Portos do Paraná tem um sistema de monitoramento com duas estações meteorológicas e parceria com a Fundación Valenciaport, instituição espanhola e referência internacional, que produz inventários de GEE e atua na elaboração do plano de descarbonização associado às atividades portuárias.

Segundo a autoridade portuária, o inventário detalhou as emissões diretas e indiretas de GEE, o consumo de energia relacionado às operações, como as de navios, modais de transporte e equipamentos elétricos e o impacto ambiental do complexo portuário. “Esse diagnóstico é a base para a construção do plano de descarbonização, com indicadores e metas definidas, próxima etapa a ser desenvolvida pela Portos do Paraná junto à comunidade portuária”, diz Kellyn.

De acordo com o Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCC), os eventos extremos estão se tornando mais frequentes e intensos devido às mudanças climáticas. A avaliação da Portos RS é que os eventos climáticos extremos recentes evidenciaram a grande influência de toda a bacia de drenagem no sistema Lagoa dos Patos/Lago Guaíba, onde os portos do RS estão instalados e em operação.

A autoridade portuária busca aprimorar o conhecimento do meio, visando a resiliência da operação dos portos e a segurança da navegação. “Essa realidade reforça a necessidade de monitoramento continuado de todo o sistema Lagoa dos Patos/Lago Guaíba para a manutenção das operações portuárias seguras dos Portos do Rio Grande do Sul”, afirma a Portos RS. A diretoria de meio ambiente da autoridade portuária frisa que, mesmo antes das enchentes, investe em projetos de pesquisa aplicados na operação e gestão ambiental portuária desenvolvidos com universidades parceiras.

A Portos RS destaca um estudo sobre a hidrodinâmica do baixo estuário da Lagoa dos Patos durante eventos extremos, o qual permitiu entender o regime hidrodinâmico e alterações nos campos de velocidade de corrente e nível em regiões no entorno da cidade de Rio Grande e no canal de acesso ao Porto do Rio Grande sob condições de descargas controladas extremas e ventos predominantes.

Outro projeto importante para manutenção da atividade portuária local é a ‘Avaliação das Condições Estruturais dos molhes da barra’, que avalia e registra o deslocamento e deformações da estrutura dos molhes da barra do Rio Grande sob as atuais condições ambientais, através de monitoramento de alta resolução de toda estrutura que protege o canal de navegação do Porto do Rio Grande.

Também está em fase de implantação uma rede de monitoramento de nível da Lagoa dos Patos e Lago Guaíba. A mudança de nível da Lagoa e a velocidade da água vazando, podem impactar a manobrabilidade e a eficiência operacional das estruturas de navegação.

Um seminário, o ‘Porto Resiliente – Porto de Porto Alegre’, promovido pelo Programa de Gestão Ambiental – UFRGS/Portos RS, foi voltado a projetar a reconstrução do porto adaptado para futuras inundações e outros eventos climáticos. Outro ponto de extrema relevância, segundo a Portos RS, é o aprimoramento constante e implementação dos planos de emergência e de contingência.

O Programa Estratégico de Recuperação de Portos e Hidrovia desenvolvido via FUNRIG conta com um orçamento de R\$ 731,3 milhões. Das medidas de adaptação elencadas no estudo de risco climático dos portos públicos da Antaq, a implantação do Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) visa melhorar a eficiência da movimentação de cargas, a utilização de recursos da infraestrutura



portuária, a organização do tráfego aquaviário na área de fundeio e no canal de acesso, bem como contribui para o aumento da resiliência das atividades portuárias em relação às mudanças climática.

O reposicionamento de boias e demais equipamentos de balizamento fora de posição é uma atividade a ser executada de forma constante, visando a segurança das vias navegáveis que estão sob a administração da autoridade portuária. No Porto do Rio Grande, foram realizadas melhorias no sistema de drenagem. Através do Conselho de Gestão Ambiental do Porto do Rio Grande (CGAPRG), é mantido um canal continuado de comunicação entre as partes interessadas.

A Portos RS também entende que participações em eventos e fóruns nacionais e internacionais são importantes para troca de experiências e a construção de um know-how sobre a mudança do clima e a atividade portuária. Além disso, os investimentos em pesquisas e monitoramentos contínuos são positivos para a gestão dessa atividade, contribuindo para a construção de um setor mais sustentável e resiliente às mudanças climáticas.

“Todas essas ações serão inúteis sem a devida identificação das fontes de emissões com adequação às metas de redução de GEE. Nesse sentido, reforçamos a necessidade de investimento em fontes de energia limpa e eficiente, com foco na descarbonização para o setor portuário”, defende a autoridade portuária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2025

PRODUTOS E SERVIÇOS 747

Da Redação Produtos e serviços

ABTP

A ABTP - Associação Brasileira dos Terminais Portuários anuncia a eleição dos Conselhos Deliberativo e Fiscal para o mandato de 2025 a 2027. Roberto Oliva foi reconduzido à presidência e Niveo Maluf, à vice-presidência do Conselho Deliberativo para o segundo mandato. A chapa única “Porto melhor, Brasil melhor” elegeu 38 representantes das empresas associadas, sendo 19 titulares e 19 suplentes, para compor o novo Conselho Deliberativo, e outros 10 representantes para integrar o Conselho Fiscal da entidade.

O novo conselho, em sua primeira deliberação, reconduziu por unanimidade o executivo Jesualdo Silva como diretor-presidente da ABTP para mais um mandato de dois anos.

Com 36 anos de existência, a ABTP é hoje a maior entidade empresarial do setor portuário brasileiro, com 99 empresas associadas, detentoras de mais de 245 terminais, presentes em 22 estados do país. Movimentando todos os tipos de cargas, juntas, as empresas são responsáveis por 19% do PIB e por 76% de toda a movimentação portuária nacional.

Essa é a terceira vez consecutiva que o empresário e presidente do Conselho da Intermarítima Portos e Logísticas, Robert Oliva, ocupa a função de presidente do Conselho Deliberativo da ABTP. Em seu discurso de posse, ele enfatizou que dará continuidade ao trabalho realizado na gestão passada, priorizando o diálogo permanente com o objetivo de promover o desenvolvimento do setor.

Monitoramento

Pesquisadores do Programa de Engenharia Civil (PEC) da Coppe/UFRJ desenvolveram, em parceria com a Petrobras e com o Instituto Norueguês de Geotecnia (NGI), um sistema inovador de monitoramento do leito marinho. A inovação é capaz de detectar deslocamentos verticais e horizontais e inclinações do solo a profundidades de até 2 mil metros.



Este avanço tecnológico é essencial para avaliar a integridade de estruturas offshore, como poços de petróleo e outros equipamentos usados na indústria de petróleo e gás. No futuro, também poderá ser utilizado nas estruturas de turbinas eólicas offshore.

Nova marca

A thyssenkrupp Marine Systems celebra o início de uma nova fase de desenvolvimento com o lançamento de sua nova marca. A partir de agora, a companhia passa a operar sob o novo nome TKMS e o novo slogan “Your Maritime Powerhouse” (Sua Potência Marítima).

A mudança de identidade visual nas unidades da TKMS será feita por etapas. As empresas do grupo TKMS também vão adotar novos nomes sob a marca guarda-chuva. No Brasil, o estaleiro de Itajaí (SC) passa a se chamar TKMS Estaleiro Brasil Sul.

“Nossa nova identidade de marca nos ajuda a sermos percebidos com ainda mais força como uma empresa independente, em linha com nossos planos de abertura de capital ainda este ano. A sigla TKMS, amplamente utilizada até agora, passa a ser uma marca própria que une nossa tradição, nosso presente e nosso futuro. É ousada e representa excelência tecnológica, precisão e clareza”, disse Oliver Burkhard, CEO da TKMS.

A TKMS está perseguindo de forma seu posicionamento como empresa independente. Isso deverá ser concluído até o fim deste ano por meio de uma cisão parcial de ações da TKMS para os acionistas da thyssenkrupp AG. A empresa está no caminho da independência com uma carteira de pedidos bastante robusta: depois do contrato para quatro submarinos adicionais do tipo 212CD para a República Federal da Alemanha, a encomenda da construção do novo navio de pesquisa Polarstern para o Instituto Alfred Wegener e o recente contrato de dois novos submarinos para Cingapura, a carteira de pedidos agora soma cerca de 18 bilhões de euros.

Quadros de comando

A PCE Engenharia, empresa especializada na fabricação e montagem de quadros de comandos para embarcações de apoio portuário, projeta resultados positivos para 2025. “Inclusive já nos primeiros meses deste ano tivemos um incremento na carteira de pedidos em torno de 75% em relação a 2024”, afirma o diretor comercial da empresa, Everton Rorato, complementando que o ano passado, as compras deste setor foram razoáveis. “Mesmo assim é um segmento que representou cerca de 10% do faturamento total da empresa”, assinala o executivo.

A PCE atua como fornecedora de painéis elétricos e de automação para o setor naval desde 2007. No rol de produtos estão quadro elétrico principal, quadro elétrico de emergência, quadro elétrico terra, painel de controle individual de motores entre outros. Segundo Rorato, no Brasil o segmento de rebocadores e empurradores vem adotando tecnologias modernas, apesar de ainda em um ritmo mais lento em comparação com países como os da Europa a China e EUA.

O diretor comercial comenta ainda que, de modo aproximado, em um empurrador, o custo dos painéis elétricos e instalações elétricas geralmente representa entre 8% a 15% do investimento total de construção. O que vai determinar o valor final é o tipo de propulsão, ou seja, se é a diesel convencional, híbrido (diesel-elétrico), ou somente elétrico. “Cada um vai demandar um tipo de painel e uma configuração de instalação elétrica e para todos eles, temos soluções on demand”, finaliza Rorato.

Investimento

Há mais de 45 anos no segmento de galpões lonados, a companhia do fundo de capital privado Southern Cross Group busca modernizar sua operação, além de realizar aportes em tecnologia, pessoas e aprimoramento dos produtos. Líder nacional em fabricação, aluguel e venda de galpões de lona e aço destinados à armazenagem e coberturas, a Tópico, integrante do grupo, realizará até o final de 2025 um dos maiores investimentos da sua história.

A companhia anuncia uma projeção de aporte de R\$50 milhões para modernização operacional, tecnológica e aprimoramento dos seus produtos: galpões lonados, metálicos e tendas. Responsável



por projetar, fabricar e instalar em todo país, a companhia é pioneira no desenvolvimento desse tipo de estrutura.

Do montante que será aplicado, 80% serão destinados à fabricação de novos galpões, manutenção e expansão da base instalada, 10% para tecnologia da informação e os outros 10% em treinamentos de equipes, pesquisas e processos internos. “São investimentos muito importantes e todos focados para atender os clientes com maior agilidade e qualidade, mantendo o compromisso da companhia”, comenta o diretor Comercial e de Marketing da Tópico, Sergio Gallucci.

A Tópico possui mais 2,5 milhão de metros quadrados instalados atualmente, entre galpões locados e vendidos, em mais de 750 clientes localizados em 300 cidades brasileiras.

Yanmar

A fabricante de motores marítimo Yanmar apresenta quatro modelos de motores marítimos de alta performance voltados a embarcações de trabalho: 12AYM-WST, 6AYM-WET, 6GY135W e 6HYM-WET — todos direcionados a aplicações robustas e de alto rendimento, características essenciais para atender às demandas náuticas da Amazônia.

Atualmente, a YANMAR detém 17% de market share no mercado de motores marítimos de trabalho e lazer, consolidando-se como uma das principais marcas do segmento no Brasil. Entre os modelos mais vendidos voltados a embarcações de trabalho destacam-se o 6AY, com 829mhp de potência, e o 6HY, com 600mhp, amplamente utilizados em operações comerciais, transporte de cargas e passageiros.

A expectativa da empresa é manter o ritmo de crescimento atual, com projeções que variam entre 10% e 15% para o biênio 2025/2026, impulsionadas por investimentos em portfólio, relacionamento com o cliente e presença em feiras estratégicas como a NN Logística.

Economia circular

Um resíduo antes descartado pela indústria virou matéria-prima valiosa para a siderurgia. A Belgo Arames encontrou uma solução sustentável e inovadora para transformar o lodo gerado no tratamento de efluentes em briquetes, que voltam ao processo industrial. A iniciativa faz parte de uma estratégia de economia circular da empresa, que já gerou outros co-produtos com valor comercial, auxiliando a empresa na meta de Aterro Zero até 2030.

Desde 2023, em parceria com a Minerfer, a Belgo está utilizando o lodo da estação de tratamento em conjunto com finos de minério para a produção de briquetes que serão utilizados novamente nos fornos da siderurgia. Em 2024, cerca de 10 mil toneladas desse material foram utilizadas, contribuindo para uma queda expressiva no volume de resíduos aterrados: de 27% em 2019 para menos de 5% nos últimos dois anos.

A meta para 2025 é que o volume de resíduo aterrado chegue a apenas 3%. A iniciativa deu à Belgo o reconhecimento no mercado nacional com o Prêmio de Sustentabilidade da Continental Brasil, que destacou as melhores práticas em responsabilidade social e ambiental na cadeia de fornecedores.

Dez anos

A Svitzer, prestadora de serviços de reboque e apoio portuário, celebra uma década de atuação no Brasil. Ao longo do período, a empresa aportou mais de R\$ 650 milhões no mercado brasileiro, gerando mais de 200 empregos diretos e mais ainda indiretamente por meio de parcerias comerciais com fornecedores e estaleiros brasileiros.

A companhia tem operações em nove principais portos do Brasil e busca ampliar a cobertura dos seus serviços. Nos últimos meses, seis novos rebocadores foram adicionados à sua frota — todos construídos em território nacional. Além disso, como parte do princípio da Svitzer em fomentar parcerias com empresas nacionais, além dos rebocadores já adicionados à frota há a encomenda de três novas embarcações que estão em construção no Estaleiro Rio Maguari, em Belém (PA), como parte da estratégia de antecipação de demanda e inovação tecnológica.



“Temos uma estratégia clara para o mercado brasileiro. Estamos comprometidos em fornecer serviços seguros, confiáveis e de alta qualidade, enquanto apoiamos o desenvolvimento do setor logístico no país”, afirma Daniel Cohen, presidente da Svitzer no Brasil.

Novo escritório

A DP World, provedora de soluções logísticas e de supply chain, anuncia a inauguração de um novo escritório de freight forwarding (agenciamento de cargas) em Curitiba (PR). A iniciativa faz parte da estratégia de expansão da multinacional no Brasil e reforça sua atuação como fornecedora de soluções logísticas integradas para clientes em toda a América Latina. O novo escritório está localizado na Alameda Doutor Carlos de Carvalho, nº 417.

A unidade amplia a presença da empresa no país e oferece serviços como frete marítimo (FCL e LCL), aéreo, transporte rodoviário, armazenagem, seguro internacional e desembaraço aduaneiro — conectando-se à rede global da companhia, com mais de 150 escritórios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2025

EDITORIAL 747

Da Redação Editorial

As ambiciosas metas globais para reverter ou, ao menos, frear os efeitos e a imprevisibilidade das mudanças climáticas ampliam os focos de atenção do setor portuário e marítimo. As áreas de gestão ambiental e de sustentabilidade ganharam status e mais atribuições, integrando profissionais em busca de soluções e mais planejamento estruturado. No Brasil, os extremos do clima já fecharam portos de grande movimentação de cargas e interromperam a navegação por falta de calado, impactando a logística intermodal do transporte de cabotagem e longo curso, além de elevar custos operacionais.

Rio Grande, por exemplo, tem como principais desafios vendavais, enchentes e inundação fluvial, ressaca, aumento do nível do mar e neblina, conforme estudo da Antaq, em parceria com a agência alemã GIZ. Na Amazônia, as principais ameaças identificadas são secas extremas e a redução do nível dos rios, que podem comprometer o transporte fluvial na região.

Uma das pautas desta publicação discute as expectativas em torno do hidrogênio verde no Brasil, com previsões de investimentos em estados de diferentes regiões do país. Entre elas, parcerias firmadas entre complexos portuários brasileiros e multinacionais do setor de energia renovável. O amadurecimento desse potencial, no entanto, ainda esbarra na regulamentação do marco legal, aprovado em 2024.

Esses são alguns temas desta edição, que circula no 18º Seminário Nacional sobre Indústria Marítima e Meio Ambiente, que ocorre nos dias 17 e 18 de junho, no Rio de Janeiro. Esse ano, o Ecobrasil terá uma programação com debates sobre descarbonização nos portos, eficiência e sustentabilidade, transição energética, cidades portuárias e corredores verdes, entre outros assuntos que estão numa agenda cada vez mais recheada de desafios. O evento, realizado pela Portos e Navios, tem a coordenação técnica da Cisporto Consultoria.

A publicação destaca ainda que as projeções para o crescimento da movimentação de grãos sólidos são otimistas para os próximos cinco anos. Especialistas alertam que o Brasil continua a enfrentar gargalos logísticos que afetam diretamente a eficiência no escoamento de grãos e minérios. Um deles é a forte dependência do transporte rodoviário, cuja solução passa por investimentos em outros modais para aumentar a integração logística e reduzir custos.

A edição também discute dificuldades enfrentadas para o desenvolvimento de hidrovias, como a falta de dragagem e de sinalização adequada. Nos principais portos do país, a chegada de navios de



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 084/2025
Página 90 de 90
Data: 26/06/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

maior porte e o aumento das operações portuárias pressionam autoridades e operadores a executarem levantamentos batimétricos constantes, bem como a atualização de cartas náuticas e a modernização dos canais de navegação.

A reportagem mostra que existem portos investindo em batimetrias frequentes para garantir profundidades adequadas às novas demandas. A insuficiência de recursos financeiros e tecnológicos destinados à atualização de cartas náuticas, no entanto, prejudica a eficiência e segurança das operações marítimas, onde não há essa disponibilidade.

Boa leitura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/06/2025



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: 26/06/2025