

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 115/2025
Data: 14/08/2025

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS ATRAI INTERESSE DE DEZ EMPRESAS, DIZ MINISTÉRIO.....	4
INVENTÁRIO DE CARBONO É UM DOS DESAFIOS NOS PORTOS BRASILEIROS	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
ÚNICA MINA DE POTÁSSIO DO PAÍS SERÁ VENDIDA EM SERGIPE POR R\$ 145 MILHÕES	8
BRASIL COLHE SAFRA RECORDE DE GRÃOS E PRODUÇÃO NO NORDESTE CRESCE 10,9%	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	11
ANTAQ APROVA A PUBLICAÇÃO DO EDITAL DE ARRENDAMENTO DO TERMINAL RDJ07	11
ANTAQ APROVA NORMA PARA AMBIENTE DE REGULAÇÃO EXPERIMENTAL	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	12
MINISTÉRIO ASSINA PROTOCOLO PARA CRIAÇÃO DE SEGURO DE RISCOS CLIMÁTICOS	12
PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO TERMINAL MARÍTIMO DO PORTO DO RECIFE RECEBE AVAL DO TCU	13
AEROPORTO DE BRASÍLIA GANHA SALA MULTISSENSORIAL PARA ACOLHER PASSAGEIROS NEURODIVERGENTES	15
UM ANO APÓS A EMERGÊNCIA HÍDRICA, RIO PARAGUAI ESTÁ TRÊS METROS ACIMA DO NÍVEL DE 2024	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	19
JUNTO À CGU, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEBATE IMPORTÂNCIA DA INTEGRIDADE NA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES.....	19
CONCESSÃO DA ROTA AGRO VAI POTENCIALIZAR ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA DO CENTRO-OESTE BRASILEIRO	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT	21
EDITORIAL – PLANO BRASIL SOBERANO, UMA MEDIDA NECESSÁRIA. MAS HÁ MAIS PARA FAZER	21
NACIONAL - HUB – CURTAS - PETROBRAS E IBAMA FECHAM ACORDO PARA SIMULADO NA FOZ DO AMAZONAS	22
<i>O Ibama sugeriu que o teste ocorresse no próximo dia 24 ou em algum dia dessa semana</i>	22
<i>Alcolumbre comemora</i>	23
<i>Futura concessão</i>	23
<i>COP da verdade</i>	23
<i>Crenças</i>	23
NACIONAL - GOVERNO LANÇA PACOTE DE R\$ 30 BI E AMPLIA PRAZO DO DRAWBACK PARA EXPORTADORES	23
NACIONAL - “O MUNDO ESTÁ ÁVIDO PARA NEGOCIAR COM O BRASIL”, AFIRMA LULA.....	25
NACIONAL - EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA BATEM RECORDE ÀS VÉSPERAS DE SOBRETAXA	26
NACIONAL - BNDES APROVA FINANCIAMENTO DE R\$ 239,3 MILHÕES DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE	27
NACIONAL - PORTOS BRASILEIROS BATEM RECORDE E REGISTRAM MELHOR SEMESTRE DA HISTÓRIA	27
NACIONAL - MODELO DE LEILÃO DO TECON SANTOS 10 SEGUE DIVIDINDO OPINIÕES NA CÂMARA	28
REGIÃO SUDESTE - TEMPORADA DE CRUZEIROS SERÁ A MENOR DOS ÚLTIMOS 3 ANOS NO PORTO DE SANTOS.....	29
BAHIA EXPORT - ESPECIALISTAS DEBATEM NOVOS RUMOS DA INFRAESTRUTURA NO BAHIA EXPORT.....	31
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - ERRO ARGENTINO NA ESTRUTURA DE TERMINAIS DE CONTÊINERES: LIÇÕES COMPARAVAS COM O PORTO DE SANTOS	32
BAHIA ECONÔMICA - BA	36
GOVERNO FECHA ACORDO PARA RENOVAÇÃO DA FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA. BAHIA TERÁ INVESTIMENTOS. VEJA DETALHES	36
PARCERIA COM BANCO DO BRICS MIRA R\$ 2,7 BILHÕES PARA INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA; NORDESTE É CONTEMPLADO	37
JORNAL O GLOBO – RJ	38
PRESIDENCIÁVEIS, ZEMA E RATINHO JR NÃO ASSINAM CARTA EM APOIO À COP30 SER REALIZADA EM BELÉM	38
TRUMP DIZ QUE BRASIL TEM SIDO 'PARCEIRO COMERCIAL HORRÍVEL' DOS EUA, CONTRARIANDO FATOS MAIS UMA VEZ	39
ALÉM DE BRICS, LULA VAI BUSCAR CONTATO COM LÍDERES EUROPEUS PARA DISCUTIR TARIFAÇÃO DE TRUMP	41
LULA DIZ QUE BRASIL VAI PROCURAR OUTROS MERCADOS E NÃO 'FICAR CHORANDO' POR TARIFAÇÃO DOS EUA	44
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	45
OPINIÃO - A PETROBRAS ENTRAVADA PERDE TERRENO NO PRÓPRIO QUINTAL.....	45
VALOR ECONÔMICO (SP)	46
“NÃO EXISTE A VISÃO DE QUE É PRECISO SUBSTITUIR O MERCADO DOS EUA POR OUTRO”	46
ENEVA TEM QUEDA DE 65,8% LUCRO LÍQUIDO NO 2º TRIMESTRE, PARA R\$ 364,5 MILHÕES.....	49



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 115/2025
Página 3 de 56
Data: 14/08/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 50

A MOVECTA, EMPRESA ESPECIALIZADA EM LOGÍSTICA INTEGRADA, ANUNCIOU, NESTA QUINTA-FEIRA (14), QUE GUSTAVO PASCHOA É SEU NOVO CHIEF COMMERCIAL OFFICER (CCO).	50
EUA QUESTIONAM ESTRUTURA 'NET-ZERO' DA IMO	50
HUGHES LEVA REDES PRIVATIVAS E COMUNICAÇÃO VIA SATÉLITE PARA A NAVALSHORE.....	51
APÓS UM ANO, RIO PARAGUAI ESTÁ 3M ACIMA DO NÍVEL DA EMERGÊNCIA HÍDRICA.....	52
SÃO FRANCISCO DO SUL TEM ALTA DE 7% NA MOVIMENTAÇÃO EM 7 MESES	53
APM REGISTRA ALTA DE 39% NA MOVIMENTAÇÃO EM PECÉM.....	53
MARINHA INICIA TESTES DA FRAGATA TAMANDARÉ	54
CNI APROVA MEDIDAS ADOTADAS PELO GOVERNO CONTRA TARIFAÇÃO	54
SETOR AQUAVIÁRIO MOVIMENTOU 653,7 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º SEMESTRE.....	55

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA 56

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	56
---	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS ATRAI INTERESSE DE DEZ EMPRESAS, DIZ MINISTÉRIO

Informação foi divulgada durante audiência pública sobre o Tecon Santos 10 na Câmara dos Deputados, em Brasília

Por Ted Sartori 14 de agosto de 2025



O Tecon Santos 10 será o maior terminal de contêineres do Brasil. Ocupará 621,9 mil metros quadrados, com capacidade para 3,25 milhões de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) ao ano, além de 91 mil toneladas de carga geral. O investimento é de R\$ 6,45 bilhões (Alexander Ferraz/AT)

Pelo menos dez empresas demonstraram interesse no leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos. O número foi dado pelo diretor do Departamento de

Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Bruno Neri da Silva. A fala dele ocorreu nesta quarta-feira (13), durante audiência pública da Comissão de Desenvolvimento Econômico da Câmara dos Deputados, em Brasília, sobre as restrições concorrenciais impostas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) ao pregão.

“Por parte do MPor, temos recebido inúmeras empresas, pelo menos dez interessadas (mesmo com as restrições). Vai ser um certame competitivo. São empresas com capacidade de investimento, não temos preocupação em relação a isso. Temos que bater o martelo: fazer o leilão com ou sem restrição para que ocorra o aumento de capacidade (do Porto de Santos)”, revela Neri, ao comentar sobre possível diminuição de competitividade do certame em razão da ausência de grandes empresas.

O modelo de leilão prevê duas fases. Na primeira, os operadores com terminais de contêineres em Santos ficam proibidos de participar, o que inclui gigantes como a DP World, CMA CGM (Santos Brasil), MSC e Maersk (essas últimas duas dividem a participação no terminal da BTP). Uma segunda etapa, aberta a todos, só ocorrerá caso a primeira não tenha interessados.

“A Agência tomou a decisão técnica que entendemos ser legítima, de acordo com suas competências. Não é o primeiro nem o último leilão em que haverá restrição de participação. Diversos outros tiveram”, relembra Neri, citando o ITG02, em Itaguaí (RJ), cujo contrato de concessão foi assinado em fevereiro. Neste caso, houve supressão da cláusula restritiva, após decisão do Tribunal de Contas da União (TCU).

O projeto do Tecon Santos está justamente nas mãos da Corte de Contas. Em 29 de julho, foi realizado painel de três horas, em Brasília, com representantes do Poder Público e da iniciativa privada. Na ocasião, foram ouvidas opiniões dos que defendem a licitação com restrição e dos que querem ampla competição - estes, a maioria no encontro.

“Se o TCU entender que não é cabível a restrição, daremos cumprimento da mesma forma”, garante o diretor. “Possivelmente o processo suba para análise em plenário até o final de agosto, trazendo a expectativa de que o leilão seja realizado em dezembro”, emenda.

O secretário especial de Licitações e Concessão da Antaq, Ygor Di Paula, usou como argumento principal a possível vantagem de novas empresas para o jogo portuário. “É mais importante garantir a competição e a concorrência dos 25 anos de execução do contrato do que apenas olhar no curtíssimo prazo do leilão. A entrada de novos players traz maior pressão competitiva para o mercado, aumentando a eficiência e reduzindo custos para os usuários. Além disso, está garantindo a participação dos atuais. A Antaq não é a favor ou contra de algum agente específico, mas a favor da concorrência, usuários, setor portuário e o Brasil”.

Judicialização e futebol

Na audiência pública da Comissão de Desenvolvimento Econômico da Câmara dos Deputados, convocada pelo deputado federal Julio Lopes (PP-RJ), a maioria dos convocados estava contra as restrições no certame - incluindo o próprio parlamentar.

O diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron, lembrou dos prejuízos deste e de outros setores, apesar de recordes batidos. “É um cenário caótico. Não queremos crer que as instituições são capazes de criar teoria para levar, sem fato aparente, a uma judicialização. Não faz sentido tirar do jogo quem já investe no Brasil”, afirma. A Maersk entrou na Justiça contra a Antaq solicitando a suspensão do processo licitatório e a realização de nova audiência pública para esclarecimentos sobre o edital, mas não obteve sucesso.

Patricio Junior, diretor de Investimentos em Terminais da Terminal Investment Limited (TiL) - que pertence ao Grupo MSC - usou o futebol para brincar com a competitividade revelada por Bruno Neri. “Imagine o Campeonato Brasileiro sem Botafogo, Flamengo e Palmeiras. Vai ter gente competindo, mas quantidade não é tudo, mas qualidade”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/08/2025

INVENTÁRIO DE CARBONO É UM DOS DESAFIOS NOS PORTOS BRASILEIROS

Tema foi o destaque do 2º Encontro COP Portos Sustentáveis, realizado pelo Grupo Tribuna nesta quarta-feira, em Suape

Por *ATribuna.com.br* 14 de agosto de 2025



Complexo Portuário Industrial de Suape fica no município de Ipojuca, a 40 quilômetros de Recife, capital de Pernambuco. Foi fundado há 44 anos e abriga mais de 80 empresas (Divulgação)

Elaborar inventários medindo os níveis de emissões de dióxido de carbono (CO2) com o objetivo de estabelecer metas de descarbonização é um dos maiores desafios do sistema portuário brasileiro no caminho da sustentabilidade. O tema foi abordado no painel “COP30: Corredores Marítimos Climáticos: Inovação e Ação Coletiva para a Descarbonização.

Resiliência do Setor Portuário e Aquaviário”, no 2º Encontro COP Portos Sustentáveis, realizado, nesta quarta-feira (13), no Complexo Industrial Portuário de Suape, em Ipojuca (PE).

O evento, promovido pelo Grupo Tribuna, teve o 1º encontro no Porto de Paranaguá (PR), em 15 de julho. O terceiro e último será em Santos, no dia 2 de setembro. O objetivo é colher propostas que farão parte de um documento endereçado à 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30), que será realizada em novembro, em Belém (PA).



Debatedores participaram de painel sobre os corredores marítimos climáticos, que abordou inovação e ações para a descarbonização (Rafael Borges/Especial para A Tribuna)

Uma das panelistas, a diretora-executiva da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abep), Gilmara Timoteo, fez uma avaliação positiva das contribuições entregues nos dois primeiros encontros. “A gente conseguiu estabelecer pilares que vão constar nesse documento, plausíveis, que refletem a nossa realidade e onde queremos

chegar no nivelamento dos portos para que possamos cumprir as metas estabelecidas no Acordo de Paris, como a medição dos gases de carbono”.

Gilmara observou que, para isso, é fundamental que o Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) ajudem os portos a cumprirem as metas. “Há uma discrepância grande entre portos que já fazem seus inventários de carbono, bem como as empresas arrendatárias, e outros que estão lá atrás”.

Já a coordenadora de Inovação da Antaq, Renata Machado Santos, disse que o órgão regulador “tem atuado junto com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e outros entes do setor, montando uma prática recomendada, que explica o que é um inventário de CO₂, como fazê-lo e sobre como os dados vão retroalimentar o setor para a gente descarbonizar”.

A presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Ingrid Zanella, explicou que o avanço da sustentabilidade começa por uma “agenda regulatória verde que promova investimentos dentro de áreas portuárias, outorgas especiais e segurança jurídica ao empreendedor que quer investir”.

O diretor de Meio Ambiente na Portos do Paraná, João Paulo Santana, salientou que o Brasil tem portos superavitários e deficitários, sendo primordial equalizar a sustentabilidade nos aspectos econômico, cultural, ambiental, social e político. “É preciso fazer os inventários e depois os planos de descarbonização, mas também abraçar as comunidades. É o que falta para os portos brasileiros se tornarem sustentáveis de verdade”.

O consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, fez um balanço positivo do 2º Encontro COP Portos Sustentáveis. “Percebemos os desafios da transição energética e da relação do Porto para com a sociedade. Assim, a gente consegue atingir os três pilares ESG”.

Suape aposta na vocação ambiental natural

Mais do que um polo logístico e industrial estratégico em Pernambuco, o Complexo Industrial Portuário de Suape integra ao seu modelo de negócios uma reserva ecológica de cerca de 10 mil hectares de Mata Atlântica. A área equivale a 14 mil campos de futebol.

Constantino (à esquerda) apresentou um projeto piloto. Daiane (ao centro) uniu sustentabilidade à eficiência. Cavalcanti (à direita) cita diferencial competitivo (Rafael Borges/Especial para A Tribuna)

Segundo o diretor de Sustentabilidade do Porto de Suape, Carlos Cavalcanti, que fez a abertura do 2º Encontro COP Portos Sustentáveis, ontem, essa ligação entre desenvolvimento econômico e preservação é um diferencial competitivo. “Todo o planejamento do porto foi baseado na oportunidade que os recursos naturais representam. Conectar a reserva ecológica aos negócios é estratégico numa economia de baixo carbono”.

Ele citou o inventário inédito do estoque de carbono, feito em parceria com a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Ao longo de três anos de estudo, constatou-se que as áreas preservadas

abrigam 1,5 milhão de toneladas de CO2 equivalente estocadas, gerando valor no mercado de carbono. “A ideia é fazer com que as empresas locais aproveitem esse potencial, protejam a mata e mantenham a floresta em pé, integrando o processo de engajamento empresarial”, explicou.

Cavalcanti citou ainda o Selo Amigo do Oceano, concedido aos terminais portuários dedicados a projetos e ações sustentáveis, e adiantou que está nos planos do porto-indústria um hub de transição energética, com oportunidade de arrendamentos de áreas destinadas à tancagem e distribuição de combustíveis verdes, para consumo industrial e abastecimento de navios. “A iniciativa deve atrair empresas interessadas em operar em um cais multiuso voltado a energias limpas”.

“Queremos que Suape seja um espaço onde a baixa emissão de carbono não seja apenas discurso, mas uma prática constante e economicamente viável”, enfatizou.

Palestrantes

Um dos palestrantes do encontro, o diretor de Novos Negócios da Ambipar Response, Vinícius Constantino, afirmou que a empresa implementou um projeto piloto de descarbonização em um porto catarinense. “Há 45 dias, começamos a abastecer os nossos barcos de apoio portuário a emergências com biocombustíveis e estamos tendo ótimos resultados. A gente vai analisar pelos próximos 120 dias. Apostamos muito em combustíveis renováveis dentro das nossas embarcações”.

Outra palestrante, a head de Comunicação e Responsabilidade Social Corporativa e Marketing da APM Terminals, Daiane Maeinchein, destacou que não é possível separar sustentabilidade da eficiência logística dos portos brasileiros. “Não é viável eu ter um combustível muito mais caro para o navio permanecer 30, 40, 50 horas para atracar nos portos, ou que não consiga atracar por falta de dragagem, de calado muito baixo. Eu falo da infraestrutura do País como um todo, isso influencia na decisão de sustentabilidade das empresas”.

Advogados: marco legal para transição energética

O sistema portuário nacional necessita de um código legal específico para infraestrutura verde e transição energética nos portos. É o que afirmam os dois membros da comissão técnico-jurídica do COP Portos Sustentáveis, que fizeram uma apresentação, ontem, no Complexo Portuário Industrial de Suape (PE), durante o evento promovido pelo Grupo Tribuna.



“A transição energética só será justa se incluir populações vulneráveis nas decisões e garantir que elas sejam beneficiadas pelas mudanças”, Cristina Wadner (à esquerda), Advogada especialista em Direito Marítimo e Portuário. “É preciso incluir (na nova Lei dos Portos) dispositivos que garantam modernização e sustentabilidade com obrigações legais”, Fábio Silveira (à direita), Advogado e sócio-diretor do escritório Galloti Advogados (Rafael Borges/ Especial para A Tribuna)

O advogado Fábio Silveira, sócio-diretor do escritório Gallotti Advogados e que também integra o jurídico da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (AbepH), defendeu que a transição energética portuária seja tratada como diretriz de Estado, não só de governo, citando ainda que é oportuno aproveitar a tramitação do Projeto de Lei (PL) 733/2025, na Câmara, para “incluir dispositivos que garantam modernização e sustentabilidade como obrigações legais”. Para ele, o Brasil precisa definir metas claras em lei. “Porto não se planeja para quatro anos, e sim para 50”.

Já a advogada especialista em Direito Marítimo e Portuário Cristina Wadner pontuou sobre a necessidade da criação de um marco legal específico para infraestrutura verde, com regulamentação clara sobre eletrificação em terra (OPS) e parâmetros para embarcações e instalações sustentáveis. “Investidores e portos precisam de segurança jurídica e especificações objetivas”, afirmou.

Ela ressaltou que “a transição energética só será justa se incluir populações vulneráveis nas decisões e garantir que elas sejam beneficiadas pelas mudanças, e não deixadas à margem”.

A advogada disse que a gestão portuária no País é fragmentada, dificultando a execução de projetos, já que os terminais precisam dialogar com múltiplos órgãos como Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). A solução, segundo ela, passa pela criação de um hub climático multissetorial, reunindo representantes públicos, privados e da sociedade civil para unificar a linguagem e dar direção ao setor.

Por fim, Silveira destacou que os três portos escolhidos para sediar o COP Portos Sustentáveis serviram de base para um estudo sobre governança e sustentabilidade. “São hubs logísticos relevantes, com forte conexão internacional e os únicos do País com função de poder concedente, gerindo integralmente suas operações sem subordinação direta a Brasília”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/08/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ÚNICA MINA DE POTÁSSIO DO PAÍS SERÁ VENDIDA EM SERGIPE POR R\$ 145 MILHÕES

A multinacional Mosaic Fertilizantes está vendendo à VL Mineração sua unidade em Sergipe, onde opera a única mina de potássio do país. O ativo enfrenta exaustão das reservas, e a nova controladora prevê ampliar a produção

Por Antônio Carlos Garcia - De Sergipe



Equipamento de perfuração na mina Taquari Vassouras, em Rosário do Catete, para extração de potássio sergipano. Foto: Mosaic

A The Mosaic Company anunciou o início do processo de venda da Mosaic Potássio Mineração Ltda (MPM) — operadora do complexo mineroquímico de Taquari-Vassouras, localizado no município sergipano de Rosário do Catete — para a VL Mineração Ltda. Essa é a única mina de potássio em operação no Brasil e a maior do Hemisfério Sul.

A transação está avaliada em aproximadamente R\$ 145 milhões (US\$ 27 milhões) e ainda depende de aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), além do cumprimento de outras condições contratuais. A expectativa é que o negócio seja concluído até o final de 2025.

Pelo acordo, a VL Mineração pagará à Mosaic US\$ 12 milhões no fechamento do negócio, US\$ 10 milhões um ano depois e outros US\$ 5 milhões ao longo de seis anos. Além disso, assumirá cerca de US\$ 22 milhões em obrigações de descomissionamento de ativos. A partir do terceiro trimestre, a Mosaic passará a registrar o ativo como “mantido para venda”, prevendo uma perda contábil entre US\$ 50 e 70 milhões.

Segundo a Mosaic, manter as operações demandaria mais de US\$ 25 milhões em investimentos de capital, motivo pelo qual a empresa decidiu realocar recursos para ativos com maior potencial de retorno. Já a VL Mineração afirmou que pretende ampliar as operações e impulsionar a economia local.

A Mosaic Fertilizantes, subsidiária da The Mosaic Company no Brasil, atua com mineração, produção, logística e distribuição de fertilizantes. A empresa possui unidades industriais e portuárias em 10 estados, responde por cerca de 25% do mercado nacional de fertilizantes e está presente nas principais regiões agrícolas do país.



“Este acordo nos permite contribuir para o desenvolvimento do agronegócio brasileiro, preservando e ampliando a oferta doméstica de potássio no mercado de fertilizantes, pois estamos confiantes de que a mina será lucrativa e eficiente sob nosso controle e modelo operacional”, declarou Daniel Moreira, CEO da VL Holding.

Galpão de estocagem da Taquari Vassouras. Venda ainda depende de aprovação do Cade. Foto: Vale/Divulgação

Exploração de potássio em Sergipe

O complexo de Taquari-Vassouras é a única mina de potássio em operação no Brasil e tem uma trajetória que se confunde com a história da exploração do mineral no país.

Implantada no início da década de 1980 pela Petromisa, subsidiária da Petrobras, a mina foi desenvolvida para explorar reservas subterrâneas de silvinita (minério de potássio) localizadas nos municípios de Rosário do Catete e Japarutuba.

Com a extinção da Petromisa, nos anos 1990, a operação foi transferida para a Vale, que incorporou os ativos minerários e manteve a produção. E em janeiro de 2018, a Vale vendeu os ativos de fertilizantes, incluindo Taquari-Vassouras, para a Mosaic Company, operação avaliada em US\$ 2,5 bilhões na época.

Atualmente, a mina está em processo de exaurimento das reservas, com redução gradativa de produção. Em 2024, foram extraídas 398 mil toneladas de cloreto de potássio.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 14/08/2025

BRASIL COLHE SAFRA RECORDE DE GRÃOS E PRODUÇÃO NO NORDESTE CRESCE 10,9%

Com 30,9 milhões de toneladas e alta de 10,9%, o Nordeste consolida sua participação na safra recorde de 345,2 milhões t do Brasil. Bahia, Maranhão e Piauí lideram

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Produção de milho teve destaque na safra de grãos, com crescimento de 18,6% em relação ao ciclo anterior. Foto: Wenderson Araújo/CNA/Trilux

A produção brasileira de grãos na safra 2024/25 deve alcançar 345,2 milhões de toneladas, novo recorde histórico. Os dados constam no 11º Levantamento da Safra de Grãos, divulgado nesta quinta-feira (14/8) pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). O volume representa um crescimento de 16% em relação ao ciclo 2023/24, o

que equivale a um acréscimo de 47,7 milhões de toneladas.



No Nordeste, a produção estimada é de 30,9 milhões de toneladas, avanço de 10,9% sobre o ciclo 2023/24. A área cultivada cresceu 3,4%, alcançando 9,97 milhões de hectares. A produtividade média da região é de 3.106 kg/ha, superior à registrada na safra passada (2.895 kg/ha), ainda que abaixo da média nacional.

Três estados concentram 91% da produção nordestina: Maranhão, com 8,8 milhões de toneladas (+17,8%); Piauí, com 6,2 milhões (+7,5%); e Bahia, com 13,5 milhões de toneladas (+9,1%). Sergipe também apresentou crescimento relevante, com produção estimada em 1,14 milhão de toneladas, alta de 17,2%. Em Alagoas, o ganho de produtividade foi de 11,3%, apesar da redução de 9,6% na área cultivada.

Produção nacional é impulsionada por milho e soja

A produção total de milho, somadas as três safras, está estimada em 137 milhões de toneladas, um avanço de 18,6% em relação ao ciclo anterior. A segunda safra responde por 109,6 milhões de toneladas, com colheita já realizada em mais de 83% da área.

A soja também segue em trajetória de crescimento, com estimativa de 169,7 milhões de toneladas, alta de 14,8%. Esse desempenho decorre da ampliação da área cultivada — que subiu 3,2% e atingiu 47,6 milhões de hectares — e do uso ampliado de tecnologias no campo.

A área total plantada no país chegou a 81,9 milhões de hectares, aumento de 2,5% em relação à safra anterior. A produtividade média nacional saltou de 3.722 para 4.214 kg por hectare, impulsionando a estimativa recorde de produção.

Região semiárida enfrenta perdas com veranico, mas mantém estabilidade

Nos estados do semiárido — Ceará, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte —, a irregularidade das chuvas no início do ciclo afetou os rendimentos. Ainda assim, a produção permaneceu estável na Paraíba e no RN. No Ceará, a retração foi de 5,2%.

A cultura do feijão-caupi (macaçar), tradicional nas regiões semiáridas, permanece relevante, especialmente nos territórios com menor infraestrutura de irrigação. A expansão da área irrigada no sul do Piauí também sustentou produtividades elevadas na atual temporada. No Maranhão, produtores relataram desempenho técnico favorável nas lavouras de algodão, com melhorias na qualidade da fibra atribuídas ao uso de material genético mais avançado.

Algodão, arroz e trigo apresentam comportamento técnico distinto

Entre outras culturas acompanhadas, o arroz está estimado em 12,3 milhões de toneladas, crescimento de 16,5% em relação ao ciclo anterior, com destaque para a expansão da área no Rio Grande do Sul. A produção de algodão em pluma deve atingir 3,9 milhões de toneladas, incremento de 6,3% motivado principalmente pela ampliação da área semeada. O feijão apresentou retração de 3,5%, com produção total prevista em 3,1 milhões de toneladas. Já o trigo, mesmo com queda de 16,7% na área plantada, deve alcançar 7,8 milhões de toneladas, volume semelhante ao do ciclo anterior.

Matopiba segue como fronteira agrícola em consolidação

A tendência para os próximos ciclos é de continuidade na expansão da produção no Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), com ganho de escala associado à adoção crescente de tecnologias agrícolas e investimentos em infraestrutura produtiva.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 14/08/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA A PUBLICAÇÃO DO EDITAL DE ARRENDAMENTO DO TERMINAL RDJ07

A área, localizada no Rio de Janeiro (RJ), tem como objetivo a movimentação de carga de apoio offshore



Foto: Porto do Rio de Janeiro (RJ)

Brasília, 14/08/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, em reunião de diretoria nesta quinta-feira (14), a publicação do edital de arrendamento do terminal RDJ07, localizado no Porto do Rio de Janeiro (RJ).

A área, de 56.832 m², é destinada à movimentação de carga de apoio logístico offshore. A estimativa de investimentos ao

longo dos 25 anos do contrato é de R\$ 101,7 milhões. O leilão terá como critério maior valor de outorga.

O diretor-geral substituto da Agência, Caio Farias, que relatou o processo que trata da concessão do terminal, explicou que a ANTAQ tem feito reuniões quinzenais com o Ministério de Portos e Aeroportos para tratar da cartilha de arrendamentos de instalações portuárias.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 14/08/2025

ANTAQ APROVA NORMA PARA AMBIENTE DE REGULAÇÃO EXPERIMENTAL



Regulação vai estimular a diversidade de modelos de negócios, além de promover eficiência e redução de custos

Brasília, 14/08/2025 - A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou norma que permite a realização de um ambiente de regulação experimental, conhecido como sandbox regulatório, nesta quinta-feira (14).

O instrumento permite que uma empresa teste produtos e serviços inovadores por um determinado intervalo de tempo em regras diferentes das demais, sob a supervisão da Agência. Ao final desse período, é feita uma avaliação dos possíveis benefícios ou riscos à sociedade.

A exceção é criada para que empresas avaliem inovações que não poderiam ser testadas sem a alteração das regras, o que estimula a diversidade de modelos de negócios com um custo inicial menor.

No voto, a diretora relatora da matéria, Flávia Takafashi, destacou o potencial do ambiente de experimentação regulatória para o setor aquaviário, como a adoção de combustíveis sustentáveis e o monitoramento de emissões.

Ao longo do período de análise e construção do sandbox regulatório, a ANTAQ analisou normativos de outras agências reguladoras brasileiras e utilizou o Guia Referencial de Sandbox Regulatório da Advocacia-Geral da União e do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Benefícios

O sandbox regulatório vai desenvolver modelos de negócios inovadores e testar técnicas e tecnologias experimentais, mediante o cumprimento de critérios previamente estabelecidos e por meio de procedimento facilitado.

Com o instrumento é possível ter mais governança e estabilidade regulatória, ao mesmo tempo em que desatrela o início de determinadas atividades econômicas à edição de novas regulações aderentes a novos modelos de negócios.

O modelo atende situações específicas, a partir de chamamento público com regras e critérios de participação definidos em edital. O sandbox permite testar novas regras em pequenos grupos antes de serem lançados para os usuários em geral, estimulando o ambiente de inovação tecnológica.

Após o período de experimentação, nesse ambiente controlado, a Agência estabelecerá as regras que todo o mercado regulado deverá atender, incluindo as empresas participantes do sandbox regulatório.

A nova regulamentação tem o potencial de promover ganho de eficiência, ampliação do acesso a produtos e serviços no setor de transportes aquaviário, potencializar a capacidade de inovação e a absorção de novas tecnologias, o aumento de competitividade e a redução de barreiras de entrada para novos agentes econômicos.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 14/08/2025

A ideia é ter uma proteção para as infraestruturas portuária e aeroportuária diante de eventos extremos provocados por mudanças no clima



Seguro para as infraestruturas portuária e aeroportuária contra enchentes, tempestades intensas, granizo e seca - Foto: Sérgio Francês/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; o presidente da Confederação Nacional das Seguradoras (CNseg), Dyogo Oliveira; e o secretário do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência (SEPPI), Marcus Cavalcanti assinaram ontem (13), em Brasília, um protocolo de intenções para a criação de seguro de risco climático para o setor

de portos e aeroportos. A ideia é ter uma proteção para as infraestruturas portuária e aeroportuária diante de eventos extremos provocados por mudanças no clima, como enchentes, tempestades intensas, granizo e seca.

“Já estamos preparando um diagnóstico junto às associações de operadores de portos e aeroportos, para levantar quais são as principais necessidades e, a partir daí, criar soluções de seguros que atendam ao setor”, afirmou o ministro, reforçando a intenção de ter os produtos definidos até o fim deste ano.



Encontro para assinatura do protocolo

“Nosso objetivo é reforçar a infraestrutura, minimizar prejuízos financeiros e preservar a continuidade das operações em situações adversas, como a catástrofe climática que atingiu o Rio Grande do Sul no ano passado”, acrescentou Silvio Costa Filho, lembrando das enchentes no Sul do país, que interromperam a operação do aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, e de emergências hídricas, como baixo nível de rios em tempos de seca.

O presidente da CNseg, Dyogo Oliveira, ressaltou que a iniciativa marca o início de uma mudança de lógica nas concessões, com foco na preservação dos ativos públicos diante de eventos extremos e na proteção do patrimônio da União no longo prazo. “O objetivo é ter seguros claros e eficazes para garantir que a infraestrutura seja preservada e devolvida em perfeito estado, mesmo após situações adversas”, afirmou.

O secretário Marcus Cavalcanti destacou que a presença de seguros nas licitações amplia a capacidade de mitigar riscos contratuais, ao mesmo tempo em que dá mais agilidade às operações. Para ele, “produtos eficazes e compatíveis com os contratos de PPP fortalecem a segurança do ambiente de negócios para os investidores”.

O protocolo de intenções é um primeiro passo para a criação de um grupo de trabalho que vai reunir integrantes do MPor, da CNSeg, das agências reguladoras Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), e representantes das associações das concessionárias e operadoras de portos e aeroportos.

O objetivo do grupo será encontrar soluções para minimizar impactos indevidos dos eventos climáticos sobre a mobilidade, a economia e a logística do país, como reparos emergenciais, reposição de equipamentos danificados, visando à manutenção de padrões de segurança e eficiência mesmo diante de condições climáticas severas.

Nos próximos meses, serão definidos os parâmetros técnicos para a implementação do seguro e os critérios de adesão dos portos e aeroportos.

Paralelamente, o Ministério de Portos e Aeroportos está participando da elaboração, pelo Governo Federal, do Guia Prático de Seguros e Capitalização para Concessões e PPPs, que será lançado na COP30, em novembro.

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

Data: 14/08/2025

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO TERMINAL MARÍTIMO DO PORTO DO RECIFE RECEBE AVAL DO TCU

Obra de R\$ 10 milhões vai ampliar capacidade para 50 mil passageiros por ano e oferecer mais conforto, acessibilidade e segurança no embarque e desembarque



Obra de R\$ 10 milhões vai ampliar capacidade para 50 mil passageiros por ano - Foto: Arquivo

O Tribunal de Contas da União (TCU) autorizou o projeto de modernização do Terminal Marítimo de Passageiros (TMP) do Porto do Recife, em Pernambuco, avaliado em R\$ 10 milhões. A previsão é que o edital para o leilão seja lançado ainda no segundo semestre deste ano. O anúncio foi feito pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, durante reunião com o ministro do TCU, Augusto Nardes, na última sexta-feira (8). A modernização tem

como objetivo transformar o terminal em um espaço mais confortável, acessível e seguro para turistas e trabalhadores do setor portuário e turístico.

Para Costa Filho, esse é um grande ganho para o estado e para os viajantes que desembarcam no porto. "O terminal de passageiros do Porto do Recife é uma das principais portas de entrada do turismo internacional do nosso estado. Com a requalificação, vamos potencializar a movimentação de cruzeiros, atraindo mais turistas estrangeiros e nacionais, fortalecendo a economia e a cadeia produtiva do turismo". A intervenção deverá elevar a capacidade anual do terminal de 30 mil para 50 mil passageiros, um crescimento superior a 60%.

O ministro do TCU, Augusto Nardes, destacou a relevância da requalificação para o desenvolvimento regional. "Essa obra vai ter um impacto positivo para Recife e Pernambuco. Vejo nessa requalificação uma grande oportunidade para aumentar a movimentação de passageiros, dinamizar a economia e gerar emprego e renda para a região."

O projeto prevê uma reforma ampla, com atualização do mobiliário e equipamentos para garantir mais conforto, segurança e funcionalidade. As melhorias incluem a renovação das áreas de espera e atendimento, criação de espaços administrativos adequados, atualização dos sistemas de segurança e reforço na climatização para maior conforto térmico. A infraestrutura de embarque e desembarque será adaptada para acessibilidade universal, com ambientes mais funcionais. A intervenção abrangerá uma área total de 15.325,87 m², incluindo o Armazém 7, a Sala Pernambuco e o estacionamento.

O contrato de arrendamento terá duração de 25 anos (2025–2049), definido pelo maior valor de outorga e remuneração 100% fixa, paga em seis parcelas. Além disso, o arrendatário será responsável por investimentos adicionais para manter e aprimorar a infraestrutura do terminal ao longo do período.



Infográfico - Requalificação do Terminal Marítimo do Porto do Recife

Movimentação e projeções

O Porto do Recife registrou pico histórico de 50.729 passageiros na temporada 2013/2014 e, entre 2015 e 2023, manteve uma média anual entre 25 mil e 30 mil visitantes. Para a temporada 2023/2024, a previsão é de 24 embarcações e 39.072 passageiros, sendo 75% em trânsito e 25% em embarque ou desembarque.

Com a conclusão da requalificação, é esperado que a movimentação anual alcance até 50 mil passageiros, retornando a níveis recordes e impulsionando o turismo e a economia local.

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

Data: 14/08/2025

AEROPORTO DE BRASÍLIA GANHA SALA MULTISSENSORIAL PARA ACOLHER PASSAGEIROS NEURODIVERGENTES



Espaço é gratuito e funciona 24h por dia para trazer mais conforto e inclusão aos viajantes
Compartilhe: Compartilhe por Facebook Compartilhe por Twitterlink para Copiar para área de

Aeroporto de Brasília ganha sala multissensorial para acolher passageiros neurodivergentes - Foto: Vosmar Rosa

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou nesta quarta-feira (13) da inauguração do Espaço Multissensorial do Aeroporto Internacional de Brasília (DF), destinado ao acolhimento de passageiros neurodivergentes, especialmente com transtorno do espectro autista (TEA), e projetado para reduzir estímulos sensoriais e oferecer mais conforto antes do embarque ou durante conexões. O evento também contou com autoridades do Ministério dos Direitos Humanos, representantes da concessionária Inframerica e da sociedade civil.

Segundo Costa Filho, o projeto tem grande importância e um significado pessoal. “Essas salas multissensoriais representam mais do que uma política pública permanente; são um gesto humano e pedagógico, que toca a alma e o coração. Nosso sonho é que, em dois ou três anos, todos os

principais aeroportos do Brasil contam com esses espaços, garantindo apoio e atenção especial a crianças e pessoas autistas, bem como às suas mães e pais”, afirmou.

A secretária nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, do Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania, Ana Paula Feminella, destacou a importância da iniciativa. “Lugar de pessoa com deficiência é em todo lugar. Já ficou no passado o tempo em que precisávamos ficar isolados em casa ou em que famílias sentiam vergonha de seus filhos. Hoje, somos reconhecidos como legítimos sujeitos de direitos e participantes da vida pública.”

Espaço AUTitude

Localizado na sala de embarque doméstico, entre os portões 21 e 22, o espaço conta com iluminação suave, elementos táteis, recursos interativos e uma área que simula o interior de uma aeronave. O objetivo é que viajantes neurodivergentes se familiarizem com a experiência de voo, minimizando ansiedade e desconforto, já que pessoas com hipersensibilidade a estímulos sensoriais podem encontrar nos aeroportos fatores de estresse, como movimentação intensa, avisos sonoros, iluminação forte e múltiplos estímulos visuais.



ESPAÇO MULTISSENSÓRIAL AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA
Silêncio, conforto e inclusão para todos

8 Aeroportos
do Brasil já têm salas multissensoriais pelo Programa de Acolhimento ao Passageiro com TEA

Congonhas (SP), Florianópolis (SC), Galeão (RJ), Natal (RN), Recife (PE), Santos Dumont (RJ), Vitória (ES) e Campo Grande (MS)

Localização
Entre os portões 21 e 22

Funcionamento
24 horas por dia

Acesso

Materiais de acolhimento:
Protetor auricular, cadeiras e outros

Capacidade
Até 7 pessoas ao mesmo tempo

Acessibilidade

Inauguração de sala multissensorial do aeroporto de Brasília

A sala integra o programa internacional HD Sunflower, que usa o cordão de girassol como símbolo discreto para identificar pessoas com condições temporárias, crônicas ou deficiências não visíveis. Também faz parte do programa AUTitude, destinado a passageiros com TEA, que oferece gratuitamente kits com protetor auricular, gíbi e o cordão de girassol.

As equipes do aeroporto receberam treinamento para prestar atendimento atento, empático e personalizado. O cordão pode ser retirado gratuitamente no balcão de informações, no piso de check-in ou nas recepções das salas VIP, sem necessidade de laudos ou comprovação da condição. O espaço funciona 24 horas por dia, é gratuito, acessível a todas as idades e comporta até sete pessoas ao mesmo tempo. Para entrar, basta acionar o interfone na porta para liberação remota.

Segundo Rogério Coimbra, diretor comercial e de assuntos corporativos da Inframerica, o objetivo é “garantir que todos os passageiros, independentemente de suas condições, possam vivenciar a jornada aérea com dignidade, tranquilidade e autonomia”.

Mariani Braga, mãe da pequena Sophia, de 5 anos, autista nível 1 de suporte, contou como o novo espaço pode facilitar sua rotina de viagem. “A nossa experiência no aeroporto geralmente é bem



complicada. Tem muita gente, muito barulho, e ela fica agitada porque não consegue esperar no meio daquela multidão. Mas a gente adorou a sala multissensorial. É acolhedora, tranquila, longe da confusão do aeroporto. Para a gente, esse ambiente é tudo. É uma forma de sermos vistos, incluídos. A gente se sente abraçado e confortável de verdade”, afirmou.

Já Leandra Peixoto, mãe de Arthur, de 6 anos, autista nível 1 de suporte, ressaltou a importância da expansão dos espaços de acolhimento. “O nosso desejo, como mãe, é que essas salas se tornem cada dia mais vivenciadas, não só dentro dos aeroportos, mas também nas estações de metrô e em locais que as crianças tanto desejam frequentar. Que essa pauta cresça cada vez mais, trazendo inclusão para essas crianças”, concluiu.

Salas multissensoriais pelo Brasil

A unidade do Aeroporto de Brasília se soma a outras oito salas já instaladas em aeroportos do país: Congonhas (SP), Florianópolis (SC), Galeão (RJ), Natal (RN), Recife (PE), Santos Dumont (RJ), Vitória (ES) e Campo Grande (MS). O Ministério de Portos e Aeroportos prevê a criação de mais unidades.

O secretário executivo do MPor, Tomé Franca, ressaltou o trabalho conjunto que tornou o projeto possível e a importância de ampliar o alcance da ação. “Nossa meta é que cada vez mais as infraestruturas aeroportuárias estejam preparadas para acolher todos da forma como cada um precisa, porque a aviação no Brasil é, de fato, para todos e para todas”, afirmou o secretário.

Como parte das ações de acolhimento a passageiros neurodivergentes, o MPor lançou a Cartilha Inclusão Dentro e Fora do Avião, escrita por Aline Campos e ilustrada por Luana Chinalia. O material apresenta, de forma lúdica, a história de duas crianças neurodivergentes e orienta sobre direitos e recursos para uma viagem mais tranquila.

Durante a inauguração, Aline destacou a importância da sala e o impacto positivo que ela trará às famílias atípicas. “Por questões sensoriais, muitas vezes é um desafio estar em ambientes com alta iluminação, barulho e movimento intenso. Nesta sala, poderemos nos autorregular para seguir uma viagem tranquila e chegar ao nosso destino”, concluiu.

A cartilha está disponível para download no site do MPor (clique no link para acessar) e nas salas multissensoriais dos aeroportos.

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

Data: 14/08/2025

UM ANO APÓS A EMERGÊNCIA HÍDRICA, RIO PARAGUAI ESTÁ TRÊS METROS ACIMA DO NÍVEL DE 2024

Ministério prevê concessão da hidrovía ainda este ano e acompanha comportamento do rio com atenção, pois nível está abaixo da média histórica



Um ano após a emergência hídrica, rio Paraguai está três metros acima do nível de 2024 - Foto: Divulgação

O rio Paraguai, que no ano passado estava em situação de emergência hídrica neste período, está, neste ano, cerca de três metros acima do nível registrado em 2024. A informação consta do boletim interno de monitoramento da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), do Ministério de Portos e Aeroportos. Para o ministro Sílvio Costa Filho, o acompanhamento diário do nível dos rios brasileiros é fundamental para que o Ministério possa adotar previamente medidas que garantam o transporte fluvial de cargas, caso necessário.

De acordo com o secretário de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, apesar de as condições atuais estarem melhores para a navegação, é importante acompanhar o comportamento do rio Paraguai com atenção. “O nível do rio está abaixo da média histórica, e ainda estamos no período seco”, afirmou. Há exatamente um ano, a régua de medição de Ladário (MS) registrava 35 centímetros. Hoje, o nível do rio nesse mesmo ponto está em 326 centímetros. Há dois anos, porém, a cota era de 414 centímetros.

Concessão – Entre os projetos de hidrovias que o Governo Federal pretende desenvolver nos próximos anos, a concessão do rio Paraguai é a que está em fase mais avançada, segundo o secretário. O trecho sob concessão tem cerca de 600 quilômetros de extensão e fica no chamado Tramo Sul do rio, entre Corumbá (ao lado de Ladário) e a foz do rio Apa, na fronteira com o Paraguai. O projeto já passou por consulta pública e está prestes a ser encaminhado para análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

A expectativa, segundo Dino, é realizar a concessão do rio Paraguai até o final do ano. “Será a primeira concessão de uma hidrovia no país, o que significa maior previsibilidade para o transporte de grandes cargas. A concessão agiliza a adoção de dragagem de manutenção quando necessária, com sinalização do canal de navegação, o que permitirá, inclusive, o transporte noturno com segurança”, disse.

Devido à estiagem registrada em 2024, o volume de carga transportado pelo rio Paraguai foi de 3,3 milhões de toneladas (3,1 milhões de minério de ferro). Em 2023, o volume transportado havia sido de 7,9 milhões de toneladas (6,1 milhões de minério de ferro e 1,6 milhão de soja). Com a concessão, a expectativa é possibilitar um aumento de até três vezes no volume transportado até 2035.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 14/08/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

JUNTO À CGU, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEBATE IMPORTÂNCIA DA INTEGRIDADE NA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

Workshop realizado nesta quinta (14) reuniu especialistas e gestores na sede da B3, em São Paulo, para debater boas práticas no setor



Ministério dos Transportes promoveu workshop Integridade em Foco 2025 em São Paulo nesta quinta (14). Crédito: Luiz Siqueira/MT

Com o propósito de estimular cada vez mais práticas éticas, integridade e compliance no setor de infraestrutura de transportes, o Ministério dos Transportes promoveu, nesta quinta-feira (14), na sede da B3, em São Paulo, o workshop Integridade em Foco 2025.

“Acreditamos muito nessa agenda e vamos cada vez mais estimular e desenvolver essa visão ética de sustentabilidade, não só em relação às questões ambientais e sociais, mas, principalmente, em relação à governança”, disse o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, durante a abertura do debate.

Realizado em parceria com a Controladoria-Geral da União (CGU) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o evento faz parte das ações previstas no Plano de Integridade do Ministério dos Transportes.

“Quando nós discutíamos integridade um tempo atrás, nós normalmente associávamos o tema à ausência de corrupção. E nós evoluímos ao longo do tempo para agregar outras dimensões a isso, porque uma entidade, uma instituição íntegra, não se resume a isso. Uma instituição íntegra é uma instituição eficiente, que usa bem os recursos à sua disposição, usa da maneira adequada, sem desperdício”, destacou o ministro da CGU, Vinicius Marques de Carvalho, que participou do workshop.

Excelência em Integridade

Depois de liderar o ranking de transparência ativa da CGU em 2023, o Ministério dos Transportes repetiu o bom desempenho em 2024, atingindo a nota máxima nos indicadores, com uma pontuação de 100%.

A meta agora é alcançar o Nível 5 de excelência em integridade, o que deve ocorrer até dezembro deste ano, dentro de um processo contínuo de aprimoramento institucional.

A avaliação integra o Modelo de Maturidade em Integridade Pública (MMIP), ferramenta desenvolvida pela CGU para medir a conformidade de órgãos públicos com boas práticas de governança, transparência e combate à corrupção.

Ao assumir a gestão do Ministério dos Transportes em 2023, a pasta, liderada por Renan Filho, não atingia sequer o nível 1 do MMIP. Pouco mais de dois anos depois, chega ao nível 3, resultado da implantação de comitês de Controle Interno, Governança, Política Pública de Sustentabilidade, Nepotismo e Partes Relacionadas.

Painéis temáticos

A programação do evento desta quinta-feira foi dividida em painéis temáticos e contou com a secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, como mediadora do debate “Pacto Brasil, Programa Pró-Ética e Programas de Integridade na Lei de Licitações”

“Temos hoje mais investimento contratado do que tudo o que foi feito desde 1995: são R\$176 bilhões até o momento. E como fazemos isso? Com integridade, lisura e transparência no processo, que é o que os investidores precisam”, afirmou Viviane Esse.

Representantes de grandes empresas do setor foram os painelistas da mesa coordenada pela secretária Nacional de Transporte Rodoviário.

“Integridade é fazer valer aquilo que temos como valor, como propósito. Colocar isso em prática vai gerar valor de curto, médio e longo prazo. E é isso que cada vez mais vai ser cobrado para que a gente tenha licença social para operar. Sem isso, vai ser impossível fazer negócio”, explicou Luiz Martha, diretor de Conhecimento e Impacto do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC).

“A gente tem feito uma melhoria nos contratos e resgatado um passado que já teve operações de corrupção bastante intensas no setor. Temos recuperado isso, quitando esses passivos e olhando para frente, para um novo setor com novos entrantes agregados a essa agenda”, finalizou o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 14/08/2025

CONCESSÃO DA ROTA AGRO VAI POTENCIALIZAR ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA DO CENTRO-OESTE BRASILEIRO

Leilão das BRs 060/364/GO/MT, que acontece nesta quinta (14), em São Paulo, é fundamental para garantir que o alimento chegue à mesa de milhões de brasileiros



Rota Agro, um dos principais corredores logísticos da região Centro-Oeste, vai a leilão nesta quinta (14) - Foto: Vinicius Trindade/MT

Melhorar o escoamento da produção agrícola, facilitar a distribuição de alimentos e reduzir as desigualdades logísticas regionais têm sido algumas das prioridades do Ministério dos Transportes.

Diretrizes que serão impulsionadas com o leilão da Rota Agro (BRs 060/364/GO/MT), que acontece nesta quinta-feira (14), em São Paulo. Estamos falando de dois importantes berços dos insumos nacionais, Goiás e Mato Grosso, que terão suas estradas aprimoradas, beneficiando milhões de cidadãos e aumentando a oferta de produtos tanto para o mercado interno quanto para exportação.

“Nós é que levamos a comida à mesa do brasileiro e é difícil passar uma semana sem um acidente nessa estrada, quase todo dia acontece. Melhorar essa estrada vai ajudar muito”, conta Enivaldo Policena De Souza, vice-presidente da Cooperativa dos Agricultores Familiares de Poço Fundo (Coopfam).

A agropecuária brasileira cresceu 12,2% no primeiro trimestre de 2025, em comparação ao último trimestre do ano passado, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Boa parte dessa produção é escoada pela Rota Agro, um dos principais corredores logísticos da região Centro-Oeste. O trecho, de 490 quilômetros entre Rio Verde (GO) e Rondonópolis (MT), é conhecido pelo intenso tráfego de veículos de carga e de passeio, que disputam espaço nas vias ao longo do percurso.

A concessão das rodovias ampliará a segurança dos motoristas, com mais iluminação, sinalização, monitoramento de acidentes, atendimento médico, passarelas para pedestres e Pontos de Parada e Descanso (PPDs) para caminhoneiros.

infografico-producao_graos_brasil-01.png



“Sempre os motoristas reclamam que não há ponto de parada, e quando chegam no posto, às vezes não tem mais espaço para o caminhoneiro descansar”, desabafa o sócio da empresa T. B. O. Transportes, Tarcisio Barbosa de Oliveira. “A pessoa acaba tendo que dormir à beira da rodovia, correndo risco de ser assaltada”, completou.

A vida no campo

E para quem tem a terra como sustento, como é o caso do engenheiro agrônomo Jacson Ferreira da Silva, que atua na pecuária e no cultivo de frutas, uma infraestrutura renovada é sinônimo de mais qualidade de vida para a família.

“Um dos maiores gargalos que temos na região é a logística, por causa das distâncias que Mato Grosso oferece para quem produz aqui”, disse Jacson. “É preciso melhorar muito, não só a logística, mas também a segurança”, ressalta.

O secretário de Assuntos Estratégicos de Cáceres (MT), Jeremias de Pereira Leite, destacou a importância das rodovias para o escoamento da produção local. “Essa estrada que corta nosso município é um canal fundamental para a logística. Quando concluirmos essa duplicação, daremos um salto de qualidade muito grande. Nosso município e toda a região certamente vão dar ao Governo Federal apenas aplausos”, celebrou.

Asfalto novo

Atualmente cerca de 80% das rodovias de Mato Grosso, que ocupa o primeiro lugar na produção nacional de grãos, estão em bom estado de conservação. Em 2022, último ano do governo anterior, o índice era de apenas 67%. Em Goiás, o índice de estradas federais em boas condições é ainda maior: chega a 86%. No fim de 2022, era de 70%.

A combinação de boas estradas e produção agrícola crescente está entre os fatores que contribuíram para a recente saída do Brasil do Mapa da Fome da ONU, desenvolvido pela Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO). A prova de que uma infraestrutura de transportes de qualidade é fundamental para mudar vidas.

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

Data: 14/08/2025

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PLANO BRASIL SOBERANO, UMA MEDIDA NECESSÁRIA. MAS HÁ MAIS PARA FAZER

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A publicação da medida provisória que institui o Plano Brasil Soberano é uma resposta direta, abrangente e multifacetada do Governo Federal às sobretaxas impostas pelos Estados Unidos. O pacote de ações, que inclui desde uma robusta linha de crédito de R\$ 30 bilhões do Fundo Garantidor de Exportações (FGE), até a prorrogação de prazos no regime de drawback, demonstra um esforço concentrado para mitigar os impactos negativos e, ao mesmo tempo, fortalecer a base do comércio exterior brasileiro. Trata-se de uma ação essencial, necessária neste momento, mas o setor demanda outras iniciativas.

O plano abrange diversas frentes, como o aporte de R\$ 4,5 bilhões em fundos garantidores e a ampliação do Novo Reintegra, que beneficia as empresas mais afetadas com um aumento de até três pontos percentuais no benefício. A prorrogação do drawback, um mecanismo estratégico que protege a competitividade ao suspender tributos sobre insumos importados, é uma medida crucial para permitir que as empresas redirecionem suas exportações sem prejuízo fiscal. Além disso, a MP autoriza a Receita Federal a adiar a cobrança de impostos, facilita compras públicas de alimentos e cria uma Câmara Nacional de Acompanhamento do Emprego, demonstrando uma preocupação com o bem-estar de trabalhadores e produtores.

A importância do Plano Brasil Soberano reside na sua capacidade de atuar em duas frentes: a de reação imediata e a de planejamento de longo prazo. O governo não está apenas reagindo a uma ameaça, mas reconstruindo e fortalecendo o sistema nacional de financiamento e seguro à exportação. Esse é um passo fundamental para que o País se torne mais competitivo e menos vulnerável a medidas protecionistas no futuro.

A ênfase na necessidade de o Brasil adotar uma política diplomática mais pró-ativa em relação a seu comércio exterior, com uma atuação mais forte junto a seus parceiros comerciais, é um dos pontos mais estratégicos do plano. A dependência do mercado norte-americano, que se tornou evidente com a imposição das tarifas, reforça a urgência de diversificar os parceiros. O governo cita acordos já concluídos, como os com a União Europeia e a Associação Europeia de Livre Comércio (EFTA), e negociações em andamento com Emirados Árabes Unidos, Canadá, Índia e Vietnã. Essa busca por novos mercados é essencial para reduzir a vulnerabilidade do comércio exterior brasileiro e garantir que os produtos do país tenham destinos alternativos em momentos de crise.

A atuação mais forte junto aos parceiros comerciais, porém, não deve se limitar apenas à negociação de acordos, mas também à defesa dos interesses nacionais em foros multilaterais, como a Organização Mundial do Comércio (OMC). E há a necessidade de o Governo Federal acompanhar intensamente negociações comerciais e manter uma proximidade cautelosa com seus parceiros, especialmente os novos, a fim de manter suas trocas e evitar rupturas agressivas, como a ocorrida com os Estados Unidos.

O Plano Brasil Soberano é um passo importante nessa direção, mostrando que o país está pronto para defender seus exportadores e construir um futuro comercial mais diversificado e resiliente. Mas o Governo deve fazer mais, adotando uma postura mais proativa em relação a seu comércio exterior.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - PETROBRAS E IBAMA FECHAM ACORDO PARA SIMULADO NA FOZ DO AMAZONAS

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

O IBAMA SUGERIU QUE O TESTE OCORRESSE NO PRÓXIMO DIA 24 OU EM ALGUM DIA DESSA SEMANA

A Petrobras e o Ibama firmaram um acordo para realizar a Avaliação Pré-Operacional (APO) no bloco FZA-M-59, na Foz do Amazonas. Trata-se de uma simulação de vazamento e atendimento à fauna – e pode ser a etapa definitiva para a autoridade ambiental autorizar o poço que a petrolífera quer perfurar no litoral do Amapá. O Ibama sugeriu que o teste ocorresse no próximo dia 24 ou em algum dia dessa semana, mas áreas técnicas do órgão e da Petrobras consideram que há detalhes a serem definidos antes.

ALCOLUMBRE COMEMORA

O acordo entre a Petrobras e o Ibama foi comemorado pelo presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), que chegou a divulgar a data da simulação como sendo o dia 24. Alcolumbre defende a exploração das reservas de petróleo na foz do Amazonas, considerando a consequente entrada de royalties para o tesouro do Amapá.

FUTURA CONCESSÃO

O Ministério dos Transportes determinou que a Infra S.A. realize os estudos para a concessão da Transnordestina no trecho Salgueiro-Suape. “Os estudos da futura concessão vão ocorrer em paralelo à licitação para a retomada das obras”, afirmou o diretor de Empreendimentos da Infra S.A., André Luís Ludolfo, durante seminário em Petrolina (PE), nessa quarta-feira, dia 13. Apesar do início dessas avaliações, não há prazo para a realização da concessão. “Ao longo deste ano, teremos informações mais precisas sobre o futuro, a publicação do edital e as conclusões desse estudo”, afirmou.

COP DA VERDADE

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nessa quarta-feira, dia 13, que enviou uma carta ao presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ontem, para convidá-lo para vir ao Brasil durante a realização da COP30, em Belém (PA), marcada para novembro. Segundo Lula, o evento no Brasil será “a COP da verdade”.

CRENÇAS

“A COP 30 vai ser a COP do que nós queremos cobrar dos governantes do mundo, se eles acreditam ou não no que os cientistas falam de que o mundo tá passando por gravíssimos problemas. Eles vão ter que dizer se acreditam ou não que nós precisamos tomar muitas providências para evitar que o planeta tenha o aquecimento acima de 1,5°C. Eles vão ter que dizer se acreditam ou não nos problemas que nós estamos tendo no clima no mundo inteiro. Porque a partir daí nós vamos tomar decisões”, declarou Lula.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2025

NACIONAL - GOVERNO LANÇA PACOTE DE R\$ 30 BI E AMPLIA PRAZO DO DRAWBACK PARA EXPORTADORES

MP do Plano Brasil Soberano busca reduzir impacto das sobretaxas dos EUA, garantindo crédito e suspensão de tributos sobre insumos importados

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Considerado estratégico, o drawback é um mecanismo que suspende tributos incidentes sobre insumos importados utilizados na fabricação de produtos destinados à exportação

O governo federal publicou na quarta-feira (13) a medida provisória (MP) que oficializa o Plano Brasil Soberano, pacote de ações voltadas a empresas, exportadores e trabalhadores afetados pelas sobretaxas impostas pelos Estados

Unidos sobre produtos brasileiros. Entre as principais medidas anunciadas estão os R\$ 30 bilhões do Fundo Garantidor de Exportações (FGE), divulgados pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) no dia anterior, e a prorrogação de prazos no regime de drawback, considerado estratégico para a manutenção da competitividade de setores exportadores.



O drawback é um mecanismo que suspende tributos incidentes sobre insumos importados utilizados na fabricação de produtos destinados à exportação. Ele permite que a empresa compre matérias-primas no exterior sem pagar impostos como Imposto de Importação, IPI e PIS/Cofins, desde que o produto final seja exportado. Caso a exportação não ocorra no prazo estabelecido, normalmente a empresa precisa recolher os tributos com multa e juros. A MP estende esse prazo para mercadorias cujos insumos foram beneficiados pelo regime e que tinham como destino o mercado norte-americano, permitindo que sejam exportadas também para outros países sem perda do benefício. “Esses produtos poderão ser exportados para os EUA ou para outros destinos. Com isso, elas não terão que pagar multa e juros se não conseguirem exportar aos EUA no prazo originalmente previsto”, justifica o governo.

A prorrogação vale para contratos com entrega até o final de 2025 e, segundo o Planalto, não traz impacto fiscal, apenas posterga o prazo para cumprimento dos compromissos de exportação. Em 2024, dos US\$ 40 bilhões exportados para os Estados Unidos, US\$10,5 bilhões foram embarcados via drawback.

Além do drawback e dos R\$ 30 bilhões do FGE, o plano prevê crédito com taxas acessíveis e ampliação das linhas de financiamento às exportações. Os recursos do fundo servirão de funding para operações prioritárias a empresas mais afetadas pelo tarifaço, com preferência para aquelas cuja receita dependa fortemente das vendas aos EUA, considerando o po de produto e o porte da companhia. Pequenas e médias poderão recorrer a fundos garantidores para acessar o crédito, e o benefício estará condicionado à manutenção dos empregos.

Estão previstos ainda aportes de R\$ 4,5 bilhões em fundos garantidores — R\$ 1,5 bilhão no Fundo Garantidor do Comércio Exterior (FGCE), R\$ 2 bilhões no Fundo Garantidor para Investimentos (FGI), do BNDES, e R\$1 bilhão no Fundo de Garantia de Operações (FGO), do Banco do Brasil. O Novo Reintegra, que devolve parte dos tributos indiretos pagos ao longo da cadeia produtiva de produtos exportados, terá aporte de R\$ 5 bilhões e aumento de até 3 pontos percentuais no benefício para empresas prejudicadas pelas tarifas, alcançando até 3,1% para grandes e médias e até 6% para micro e pequenas.

Impostos

A MP também autoriza a Receita Federal a adiar por dois meses a cobrança de impostos para empresas mais impactadas e facilita compras públicas de alimentos para escolas e hospitais, como forma de apoio a produtores rurais e agroindústrias afetados. As aquisições poderão ser feitas de forma simplificada, desde que sejam produtos atingidos pelas sobretaxas. Na área de exportações, o plano amplia as regras da garantia à exportação, instrumento que protege contra inadimplência e cancelamento de contratos, com foco em empresas de média e alta intensidade tecnológica e economia verde. Bancos e seguradoras poderão usar essa garantia em mais operações, com compartilhamento de riscos entre governo e setor privado.

Para evitar demissões, será criada a Câmara Nacional de Acompanhamento do Emprego, com atuação nacional e regional, responsável por monitorar postos de trabalho, fiscalizar acordos e propor ações de preservação de empregos nas cadeias afetadas.

Dependência

O Plano Brasil Soberano também visa reduzir a dependência brasileira do mercado norte americano, mantendo negociações para ampliar a presença internacional. O governo cita acordos já concluídos com a União Europeia e com a Associação Europeia de Livre Comércio (EFTA), bloco formado por Islândia, Liechtenstein, Noruega e Suíça, além de negociações com Emirados Árabes Unidos e Canadá, e avanços em diálogos com Índia e Vietnã.

“Com o Plano Brasil Soberano, o governo federal não está apenas reagindo a uma ameaça imediata: está reconstruindo e fortalecendo o sistema nacional de financiamento e seguro à exportação, para

que o país seja mais competitivo e menos vulnerável a esse po de medida no futuro”, afirma o texto do Planalto.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2025

NACIONAL - “O MUNDO ESTÁ ÁVIDO PARA NEGOCIAR COM O BRASIL”, AFIRMA LULA

Durante lançamento do Plano Brasil Soberano, presidente diz que Brasil vai buscar oportunidades em outros países

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



O presidente Lula lembrou que, em seu governo, já foram abertos 400 novos mercados para produtos brasileiros e que a política externa está voltada à diversificação de destinos

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) aproveitou a cerimônia de assinatura da medida provisória que cria o Plano Brasil Soberano na quarta-feira (13) para enviar um recado político e econômico ao país e ao exterior. Diante das sobretaxas de 50% impostas pelos Estados Unidos a parte das exportações brasileiras, Lula afirmou que a resposta do governo será buscar novos mercados e fortalecer as relações comerciais com outras nações.

“Eu quero levar, pelo menos, uns 500 empresários brasileiros para a Índia, porque é um país muito grande e muito importante para a indústria brasileira, sobretudo na questão de fármacos, de inteligência artificial e a questão espacial e de defesa. Nós temos muito que aprender com a Índia. Então, ao invés de ficar chorando aquilo que nós perdemos, vamos ficar procurando ganhar outro lugar. O mundo é grande, o mundo está ávido para fazer negociação com o Brasil”, disse o presidente.

Lula destacou que não pretende aplicar a reciprocidade neste momento, evitando agravar o atrito comercial com Washington. Segundo ele, a prioridade é ampliar a presença internacional do Brasil e manter diálogo com os principais parceiros, incluindo articulações no âmbito do Brics para fortalecer países afetados pelo tarifaço.

“Nós somos negociadores. Nós não queremos, no primeiro momento, fazer nada que justifique piorar a nossa relação. Neste momento, nós estamos tentando aproximar a relação, procurando nossos parceiros”, afirmou, citando que a China, integrante do bloco, já responde por uma balança comercial de US\$ 160 bilhões com o Brasil, o dobro do registrado com os EUA.

O presidente lembrou que, em seu governo, já foram abertos 400 novos mercados para produtos brasileiros e que a política externa está voltada à diversificação de destinos. Ele também aproveitou para reforçar a imagem do país como parceiro confiável: “Todo mundo sabe que nós somos do bem. Todo mundo sabe que a gente não quer brigar com ninguém, que a gente faz concessões, sabe? Mas a gente não merecia isso”.

Embora o evento tenha sido marcado pela retórica diplomática, Lula também pediu celeridade ao Congresso na aprovação da MP, que prevê um pacote de apoio aos setores atingidos pelas sobretaxas. O texto inclui linhas de crédito, prorrogação de prazos tributários e incentivos à exportação, mas o presidente enfatizou que a medida faz parte de uma estratégia maior: manter o Brasil competitivo e menos dependente de um único mercado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2025

NACIONAL - EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA BATEM RECORDE ÀS VÉSPERAS DE SOBRETAXA

Vendas externas somaram 313,7 mil toneladas em julho, maior volume já registrado para o mês, com China e Estados Unidos na liderança

Da Redação redacao.jornal@redebeneuws.com.br



O levantamento da Abiec aponta que a carne bovina in natura respondeu por 88,27% das exportações em julho, com 276,9 mil toneladas embarcadas, alta de 14,8% sobre junho

Um mês antes de entrar em vigor a tarifa de 50% imposta pelos Estados Unidos à parte das exportações brasileiras, as vendas externas de carne bovina atingiram o maior volume já registrado para julho. Dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), compilados pela Associação Brasileira das

Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), mostram que, no mês passado, foram embarcadas 313,7 mil toneladas — alta de 15,6% em relação a junho e de 17,2% frente ao mesmo mês de 2024, quando as exportações somaram 267,9 mil toneladas. A receita chegou a US\$ 1,67 bilhão.

A China manteve a liderança com folga, absorvendo 160,6 mil toneladas (51,2% do total) e gerando US\$ 881,9 milhões — crescimento de 18,1% sobre junho e de 16,7% na comparação anual. Os Estados Unidos ficaram na segunda posição, com 18,2 mil toneladas (US\$ 119,9 milhões), seguidos por México (15,6 mil toneladas; US\$ 88,3 milhões), Rússia (13,8 mil toneladas; US\$ 61,5 milhões) e União Europeia (11,8 mil toneladas; US\$ 99,4 milhões).

O levantamento da Abiec aponta que a carne bovina in natura respondeu por 88,27% das exportações em julho, com 276,9 mil toneladas embarcadas — alta de 14,8% sobre junho e de 16,7% em relação ao mesmo mês de 2024. A exportação de miúdos representou 6,23% do total, enquanto os produtos industrializados corresponderam a 3,27%. Ambos registraram avanço expressivo em relação ao mês anterior.

No acumulado de janeiro a julho, o Brasil exportou 1,78 milhão de toneladas de carne bovina, totalizando US\$ 8,9 bilhões — aumentos de 14,1% em volume e 30,2% em valor na comparação com o mesmo período do ano passado. A China também lidera no consolidado do ano, com 801,8 mil toneladas (44,9% do total) e US\$ 4,1 bilhões, seguida por Estados Unidos (199,7 mil toneladas; US\$ 1,16 bilhão), Chile (69,3 mil toneladas; US\$ 373,3 milhões), México (67,7 mil toneladas; US\$ 364,6 milhões) e Rússia (60 mil toneladas; US\$ 252,6 milhões).

Entre os principais mercados, as maiores variações no volume exportado no acumulado do ano foram registradas no México (+217,6%), União Europeia (+109,7%) e Canadá (+101,1%). Também apresentaram crescimento expressivo Angola (+49,3%), Geórgia (+10,8%) e Arábia Saudita (+26,9%).

Ao longo de 2025, o Brasil enviou carne bovina para cerca de 160 destinos, mantendo a posição de maior exportador mundial. Além dos mercados tradicionais, houve expansão relevante para regiões estratégicas no Oriente Médio, Sudeste Asiático e Leste Europeu.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2025



NACIONAL - BNDES APROVA FINANCIAMENTO DE R\$ 239,3 MILHÕES DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE

Recursos serão utilizados para reparos de embarcações em Navegantes (SC) e construção de um estaleiro no Porto do Açu (RJ)

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) aprovou a destinação de R\$ 239,3 milhões em dois novos financiamentos, provenientes do Fundo da Marinha Mercante, para o Grupo Edison Chouset Offshore, que opera estaleiros e terminais portuários no Brasil. Os recursos serão aplicados em Navegantes, em Santa Catarina, e também no Porto do Açu, terminal privado em São João da Barra (RJ).

Uma das operações, no valor de R\$ 186,1 milhões, foi aprovada para a Bram Offshore Transportes Marítimos Ltda, principal empresa do grupo no Brasil. O financiamento é voltado a reparos, modernização e conversão de 15 embarcações com o custo total de R\$ 206,8 milhões.

Entre os destaques está a modernização de uma embarcação tipo AHTS, o Mr Chafic, empregada em um contrato de afretamento com a Petrobras. A implementação de propulsão híbrida, com a instalação de baterias a bordo, permitirá a redução de consumo de combustível e de emissões de gases de efeito estufa na operação em contrato de afretamento com a Petrobras.

As intervenções são conduzidas no estaleiro localizado em Navegantes (SC) e operado pelo Estaleiro Navship Ltda, outra empresa do conglomerado. Além da contribuição para a manutenção de empregos qualificados, o projeto demanda 413 postos de trabalho durante as intervenções, segundo divulgou a empresa.

O segundo financiamento refere-se a quantia de R\$ 53,2 milhões destinados para a construção de um novo estaleiro da Navship, dedicado a reparos e manutenção de embarcações, no Porto do Açu. Inicialmente, o financiamento foi aprovado pelo BNDES em 2017, com as obras previstas para conclusão em novembro de 2019. No entanto, os serviços geraram atrasos em virtude da pandemia da Covid-19.

O BNDES já havia feito o repasse de R\$ 183,3 milhões para o projeto. Com a adição dos R\$53,2 milhões, o projeto recebeu recursos de R\$ 236,5 milhões. Se considerar também os investimentos próprios da empresa, a construção do estaleiro recebeu um total de R\$ 322,3 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2025

NACIONAL - PORTOS BRASILEIROS BATEM RECORDE E REGISTRAM MELHOR SEMESTRE DA HISTÓRIA

Movimentação chega a 653 milhões de toneladas; contêineres e granéis sólidos puxam crescimento

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A movimentação de cargas nos portos brasileiros bateu recorde no primeiro semestre deste ano, totalizando 653,7 milhões de toneladas, volume 1% maior que o registrado no mesmo período de 2024, segundo levantamento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O porto público com maior movimentação foi o de Santos, que registrou 67,9 milhões de toneladas.

O desempenho foi impulsionado por avanços em diferentes segmentos. O transporte de contêineres somou 78,1 milhões de toneladas, o maior volume da série histórica, e os granéis sólidos chegaram a 387,1 milhões de toneladas. “O crescimento tem sido constante em carga containerizada, o que mostra uma diversificação do tipo de mercadoria transportada”, afirma o ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Ele lembra que, ainda este ano, o ministério pretende realizar o leilão do terminal de contêineres de Santos (Tecon Santos 10), operação que, segundo a pasta, permitirá ampliar em 50% a capacidade do porto para esse tipo de carga.

Os portos, responsáveis por 95% do comércio exterior brasileiro, também registraram crescimento de 2% na movimentação de cargas de longo curso — importação e exportação. Entre os produtos mais transportados no semestre, destacam-se o minério de ferro, com 190,5 milhões de toneladas (alta de 2,5% sobre o mesmo período do ano passado), o óleo bruto de petróleo, com 104,1 milhões de toneladas (crescimento de 0,62%), e a soja, com 93 milhões de toneladas (aumento de 5,2%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2025

NACIONAL - MODELO DE LEILÃO DO TECON SANTOS 10 SEGUE DIVIDINDO OPINIÕES NA CÂMARA

Debate na Comissão de Assuntos Econômicos expõe divergências sobre restrição a empresas já atuantes no Porto de Santos

Por **ALINE BECKETTY** redacao.jornal@redebenews.com.br



A audiência sobre o Tecon Santos 10 foi realizada na Comissão de Assuntos Econômicos da Câmara dos Deputados, convocada a partir de requerimento do deputado Júlio Lopes

O impasse sobre o modelo de leilão da área que irá abrigar o terminal de contêineres Tecon Santos 10, elaborado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), voltou a dominar o debate na Comissão de Assuntos

Econômicos da Câmara dos Deputados. Na audiência de quarta-feira (13), convocada a partir de requerimento do deputado Júlio Lopes (PP-RJ), representantes do setor, do governo e da agência reguladora expuseram divergências sobre o formato do edital, que impede a participação, na primeira fase, de empresas já atuantes no Porto de Santos (SP).

O texto prevê que essas companhias só possam disputar o contrato em uma segunda rodada, caso não haja propostas na etapa inicial — restrição que, segundo a Antaq, busca evitar concentração de mercado. “A análise técnica identificou um risco de aumento da concentração, que pode reduzir a eficiência do mercado e levar a condutas abusivas. Por isso, o desenho da minuta privilegia a concorrência ao longo dos 25 anos de contrato”, afirmou Ygor di Paula, secretário especial de Licitações e Concessão da agência.

A medida, no entanto, é alvo de críticas de empresas e associações do setor. Patrício Júnior, diretor de Investimentos da Terminal Investment Limited (TiL), do grupo MSC, argumentou que a regra afasta investidores que já apostam no país. “Pedimos para investirem aqui e, quando começamos a investir, criam-se regulamentos que nos impedem de continuar. É preciso discutir qual caminho o Brasil quer seguir”, disse.

Entre os presentes também estavam André de Seixas, presidente da Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística (LogísticaBrasil); Bruno Neri, diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias do Ministério de Portos e Aeroportos; e Eduardo Heron, diretor-técnico do Conselho de Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). A Casa Civil foi convidada, mas não enviou representante.

Para o Ministério de Portos e Aeroportos, a restrição faz parte das atribuições da Antaq. “Não é o primeiro leilão com esse po de critério, nem será o último. É uma das últimas grandes oportunidades de investimento em contêineres na América do Sul, e a agência entendeu que era necessária uma redistribuição de participação”, afirmou Bruno Neri.

Já o setor privado contesta não apenas o mérito, mas também o trâmite. De Seixas criticou mudanças no edital sem nova audiência pública. “Passaram por cima de regramentos da própria agência, como a resolução 94, que exige manifestação da Advocacia-Geral da União no processo, o que não ocorreu”, disse.

Do lado dos exportadores, a preocupação é com os prejuízos decorrentes da demora no certame. “Foi incompreensível chegar a um modelo faseado, quando temos prejuízos acumulados por despesas de armazenagem e precisamos que o leilão saia em 2025 para evitar mais perdas”, defendeu Eduardo Heron.

Judicialização

O modelo está sob análise no Tribunal de Contas da União (TCU) e já enfrenta ação judicial da Maersk, sócia da MSC na Brasil Terminal Portuário (BTP), que ficaria de fora da primeira rodada, assim como a própria MSC e a CMA CGM — esta última, controladora da Santos Brasil. Nos bastidores, o TCU estaria dividido: parte dos ministros apoia a proposta da Antaq; outros pretendem votar contra.



Com mais de 600 mil m2 de área, o Tecon Santos 10 será o maior terminal de contêineres da América Latina. O prazo inicial da concessão é de 25 anos, podendo chegar a 70

O deputado Júlio Lopes ressaltou que eventuais problemas de concentração devem ser tratados por órgãos de defesa da concorrência, e não pela agência reguladora. “Temos instrumentos para exigir a venda ou alternância de avos, garantindo um sistema

concorrencial justo”, afirmou.

Com mais de 600 mil metros quadrados, o Tecon Santos 10 será o maior terminal de contêineres da América Latina. O prazo inicial da concessão é de 25 anos, podendo chegar a 70, com investimento esmado em R\$ 6,5 bilhões. A estrutura deve ampliar em 50% a capacidade do Porto de Santos e colocá-lo entre os 20 mais importantes do mundo. O governo federal pretende concluir o leilão até 2026, mas, diante da disputa no TCU e na Justiça, novos capítulos são esperados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2025

REGIÃO SUDESTE - TEMPORADA DE CRUZEIROS SERÁ A MENOR DOS ÚLMOS 3 ANOS NO PORTO DE SANTOS

Serão 134 escalas, ante as 152 do ano passado, representando uma redução de quase 12% nesse tipo de operação

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



O MSC Sinfonia, que fará 27 escalas no Porto de Santos, e o Costa Diadema, que atracará 28 vezes: são 122 escalas previstas para os navios regulares no maior complexo do país

A temporada de cruzeiros 2025/ 2026 do Porto de Santos (SP) terá o menor número de escalas dos últimos quatro anos. De acordo com dados do Concais, que administra o terminal de cruzeiros do complexo santista, serão 134 escalas e 14 navios, sendo seis regulares (com embarque e desembarque) e outros oito em trânsito (quando não há movimentação de passageiros, apenas parada).

O calendário completo e atualizado da temporada será divulgado no final deste mês, segundo confirmado pelo Concais ao BE News. A temporada está prevista para começar em 26 de outubro e seguirá até 19 de abril.

Em comparação à temporada 2024/2025, o Concais recebeu 152 escalas de 13 navios, o que aponta uma redução de quase 12% neste tipo de operação para o complexo portuário santista neste ano. Já a temporada 2023/2024 fechou em 153 escalas, com 16 navios - a segunda maior da história em número de movimentação de passageiros. Por fim, a temporada 2022/2023, pós-pandemia, contou com 145 escalas e 17 navios.

Na temporada atual, a MSC terá quatro navios regulares no Porto de Santos, sendo eles: Armonia, Seaview, Sinfonia e Preziosa. O MSC Preziosa terá um total de 38 escalas; 27 para o Sinfonia; o Seaview com 20 e, por fim, uma escala para o Armonia.

Já a Costa Cruzeiros terá os navios Costa Diadema, com 28 escalas em Santos, e o Favolosa, com oito escalas, contabilizando as 122 escalas previstas para os navios regulares. Já os oito navios em trânsito, que não vão realizar operações em Santos, são: MS Marin e MS Vista (Oceania Cruises); Seven Seas Splendor (Regent Seven Seas Cruises); Aurora (P&O Cruises); Aidamar (Aida); Pacific World (Peace Boat); Celebrity Equinox (Celebrity Cruises); e Azamara Quest (Azamara).

Infraestrutura

A Associação Nacional de Terminais de Cruzeiros (Aterc Brasil), apontou que a previsão de escalas para a temporada tem a ver com a ausência de infraestrutura adequada para as maiores embarcações de turismo do mundo.

Um dos fatores apontados por ela é a falta de berços exclusivos para atracação de navios de passageiros, o que compromete a segurança e eficiência das operações, segundo a Aterc. “É preciso destacar que o armador enxerga o passageiro como um hóspede. E a experiência da viagem começa antes mesmo do embarque: com um acesso rápido e fácil ao terminal, um embarque organizado por meio de fingers e uma logística eficiente dentro e fora da instalação portuária”, disse João Tomaz, diretor-executivo da Aterc Brasil.

A associação defende a transferência do terminal de passageiros da região de Outeirinhos para o Valongo, bairro que ganhou um complexo turístico e portuário localizado no Centro Histórico de

Santos. Segundo a Aterc, o futuro terminal vai oferecer “uma experiência de bem-estar aos passageiros, tripulantes e usuários, com uma concepção moderna, funcional e competitiva com os demais destinos mundiais”.

Projeto

O projeto de transferência do terminal já recebeu aval do Governo Federal, por meio do Ministério dos Portos e Aeroportos (Mpor). Além disso, a Autoridade Portuária de Santos (APS), a Prefeitura de Santos e instituições ligadas às operações portuárias e de turismo também defendem a mudança de local.



Para a Aterc, o futuro terminal de passageiros vai oferecer “uma experiência de bem-estar, com uma concepção moderna, funcional e competitiva com os demais destinos mundiais”

No entanto, a mudança de local ainda não tem prazo para ocorrer. Ela é uma das contrapartidas previstas no contrato de concessão do Tecon Santos 10, futuro megaterminal de contêineres e carga geral a ser instalado na margem direita do porto. A empresa que vencer a licitação terá de destinar uma quantia que passa de R\$ 1,1 bilhão em outorga para a transferência do terminal de passageiros.

Atualmente, o projeto de concessão do Tecon Santos 10 encontra-se sob análise do Tribunal de Contas da União (TCU), que dará seu parecer para a modelagem do empreendimento. A expectativa é de publicação do edital e realização do leilão por parte do MPor ainda neste ano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2025

BAHIA EXPORT - ESPECIALISTAS DEBATEM NOVOS RUMOS DA INFRAESTRUTURA NO BAHIA EXPORT

Fórum em Salvador terá painéis inéditos sobre aviação e mineração, além dos ministros da Casa Civil, Rui Costa, e do STF, Flávio Dino

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O ministro-chefe da Casa Civil, o baiano Rui Costa, será uma das principais atrações dessa segunda edição do Bahia Export, falando sobre investimentos do Novo PAC no estado

Com painéis inéditos sobre transporte aéreo e mineração, além de uma agenda intensa de discussões sobre infraestrutura e logística, a segunda edição do Bahia Export – Fórum Estadual de Logística, Infraestrutura e Transportes será realizada nestas quinta e sexta-feira (14 e 15), na sede da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), em Salvador.

O evento reunirá ministros, executivos, parlamentares e especialistas para debater soluções, propor parcerias e abrir novas rotas para o desenvolvimento econômico do estado. Entre os destaques da programação estão a apresentação do ministro da Casa Civil, o baiano Rui Costa, sobre os investimentos do novo PAC na Bahia, e a palestra do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Flávio Dino, a respeito dos impactos da reforma tributária.

Serão sete painéis temáticos distribuídos ao longo dos dois dias. No dia 14, o fórum abre com o Inova Export, dedicado a startups e tecnologias para o setor, seguido por debates sobre cultura exportadora, transporte aéreo e infraestrutura portuária. No dia 15, o foco estará em investimentos para a indústria baiana e nas oportunidades do setor mineral, no qual a Bahia ocupa a terceira posição no ranking nacional.

O presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Roberto Oliva, destaca que o Bahia Export já demonstra maturidade mesmo em sua segunda edição.

“Apesar de ser só o segundo ano, o Bahia Export já é um sucesso, com mais de 300 convidados, palestrantes e debatedores de qualidade. Nós vamos ter o ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal. Vamos ter o ministro da Casa Civil Rui Costa, a presença do nosso prefeito Bruno Reis, vários secretários de Estado, parlamentares e um grande número de CEOs de empresas importantes para a economia baiana. É a isso que se propõe o Brasil Export, por meio do Bahia Export: gerar um centro de debates propositivos, oferecendo sugestões, soluções e abrindo discussão para temas relevantes da área de infraestrutura no nosso estado.”

O fórum Bahia Export integra pelo segundo ano consecutivo a agenda nacional do Grupo Brasil Export. O evento tem como objetivo reposicionar a Bahia como protagonista no cenário de logística, infraestrutura e transportes, reunindo poder público, iniciativa privada e especialistas em debates que abrangem desde a indústria mineral até a expansão dos setores portuário, energético e agroindustrial. A programação completa será transmitida ao vivo pela TV BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2025

OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - ERRO ARGENTINO NA ESTRUTURA DE TERMINAIS DE CONTÊINERES: LIÇÕES COMPARAVAS COM O PORTO DE SANTOS



PATRÍCIO JÚNIOR

diretor de Investimentos em Terminais na América Latina da Terminal Investment Limited (TiL)

opinio@portalbenews.com.br

Este paper analisa a decisão estratégica da Argentina de fomentar múltiplos terminais de contêineres menores no Porto de Buenos Aires, impedindo a consolidação de grandes terminais robustos — política que, na prática, resultou em estruturas incapazes de receber navios maiores, ampliar eficiência ou obter ganhos de escala. O objetivo argentino era ampliar alternativas por meio de terminais pequenos, proibindo fusões, aquisições ou a concentração de operações em alguns terminais maiores, sob a crença de que isso estimularia a concorrência e reduziria preços. O resultado, porém, foi o oposto: terminais pequenos, sem escala, acabaram gerando custos significativamente mais altos para o consumidor. A análise demonstra como a postura atual da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), ao restringir a participação de operadores consolidados como MSC e Maersk na concorrência pelo Tecon Santos 10 sob o argumento de evitar

concentração de mercado, segue a mesma lógica da política adotada na Argentina, trazendo o risco concreto de reproduzir no Brasil os mesmos erros e prejuízos.

1. Contexto Regulatório e de Mercado Reforçando esse paralelo, e a tulo de exemplo, a exigência técnica definida pela Antaq de movimentação mínima de apenas 100 mil TEUs em um dos últimos cinco anos para habilitação em licitações cria um cenário propício à entrada de operadores inexperientes, sem histórico de gestão de terminais de grande porte. Tal patamar é consideravelmente baixo frente ao benchmarking internacional e contrasta com a experiência de mercados mais eficientes, onde a presença de grandes operadores consolidados está diretamente associada a maior eficiência operacional, capacidade ampliada e investimentos robustos.

No Porto de Santos, a própria concepção do projeto Tecon Santos 10 — com capacidade projetada superior a 3 milhões de TEUs anuais — evidencia que a implantação de terminais dessa magnitude exige operadores com comprovada experiência e porte compatível. Impedir a participação desses operadores, ao mesmo tempo em que se estimula a entrada de agentes sem escala comprovada, representa uma contradição estratégica que repete erros como exemplificado para os já observados no caso argentino, com potencial de comprometer a competitividade e a eficiência do sistema portuário brasileiro.

Fonte: ANTAQ, 2025; Maritime Executive, 2024.

2. Evolução Histórica do Porto de Buenos Aires O desempenho recente do Porto de Buenos Aires reflete diretamente a política pública adotada na Argentina de manter múltiplos terminais de pequeno porte, sob a crença de que essa fragmentação aumentaria a concorrência e reduziria preços.

Conforme já exposto, o resultado foi o oposto do esperado: após atingir um pico de aproximadamente 1,6 milhão de TEUs em 2006, Buenos Aires entrou em trajetória de queda consistente, chegando a menos de 0,85 milhão em 2020, com perda de competitividade e dispersão de cargas para terminais vizinhos como Dock Sud, La Plata e Zárate.

No mesmo período, o que se observou em Santos foi exatamente o contrário: a presença de grandes operadores e a consolidação de terminais de maior porte impulsionaram ganhos de eficiência, aumentaram a capacidade e viabilizaram investimentos significativos. Assim, o que se espera do Terminal Tecon 10 é a mesma liberdade para investimentos e consolidação de operações com escalas ainda maiores.

Note-se que, com o início das operações da Terminal Investment Limited (TiL) e da APM Terminals na Brasil Terminal Portuário (BTP), em 2013, o Porto de Santos acelerou seu crescimento, evidenciando que escala e experiência operacional são fatores decisivos para a competitividade de longo prazo. A Figura 1 ilustra o contraste entre a política pública equivocada aplicada na Argentina — que a ANTAQ agora sugere reproduzir no Brasil — e a estratégia bem sucedida historicamente adotada em Santos, de plena liberdade de investimentos, sem restrições artificiais, para a consolidação de grandes terminais com elevados ganhos de capacidade que se refletem positivamente ao usuário do porto.



3. Comparativo Internacional e Papel de Grandes Operadores

A Tabela 1 sintetiza a evolução histórica dos operadores internacionais de contêineres em Buenos Aires e no Porto de Santos, evidenciando trajetórias opostas. Em Buenos Aires, observa-se que, apesar da presença inicial de grandes players globais, a política pública de manter múltiplos terminais pequenos levou à fragmentação operacional e à perda de competitividade, mesmo com a entrada de novos operadores ao longo do tempo. Já em Santos, partiu-se de uma base predominantemente nacional no início dos anos 2000 para, gradualmente, atrair e consolidar operadores globais de grande porte, como TIL e APM Terminals cuja entrada via terminal BTP representou um marco na expansão de capacidade e no fortalecimento da competitividade. Esse processo resultou em uma posição consolidada, com ganhos de escala que sustentam serviços regulares de longo curso, maior eficiência e investimentos robustos — exatamente o oposto da experiência argentina e o que se deve de forma veemente evitar que se repita em Santos.

Ano	2000	2010	2020	2025
Buenos Aires - Operadores	DP World, Hutchison Ports	DP World, APM Terminals, Hutchison	DP World, APM Terminals, Hutchison, PSA (Exolgan)	DP World, APM Terminals, Hutchison, PSA
Santos - Operadores	Santos Brasil, Libra Terminais	Santos Brasil, Libra, Rodrimar	BTP (TIL/APM Terminals), Santos Brasil, Ecoporto, DP World	BTP (TIL/APM Terminals), Santos Brasil, Ecoporto, DP World
Observações - Buenos Aires	Predomínio de players globais iniciais	Entrada da APM Terminals	Diversificação, mas fragmentação	Competição interna intensa, volume limitado
Observações - Santos	Operadores nacionais predominantes	Expansão gradual de capacidade	Entrada de TIL e APM Terminals via BTP consolida crescimento	Posição consolidada TIL/APM Terminals e Santos Brasil

Tabela 1 - Operadores Internacionais de Contêineres - Buenos Aires e Santos

A EXIGÊNCIA TÉCNICA DEFINIDA PELA ANTAQ DE MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA DE APENAS 150 MIL TEUS EM UM DOS ÚLTIMOS CINCO ANOS PARA HABILITAÇÃO EM LICITAÇÕES CRIA UM CENÁRIO PROPÍCIO À ENTRADA DE OPERADORES INEXPERIENTES, SEM HISTÓRICO DE GESTÃO DE TERMINAIS DE GRANDE PORTE

A presença de operadores globais de grande porte é determinante para transformar terminais em hubs regionais, atraindo investimentos relevantes, navios de maior porte e serviços regulares de longo curso. A MSC e a Maersk, por exemplo, detêm juntas cerca de 34,5% da capacidade global de

transporte marítimo de contêineres, conferindo-lhes escala e influência para potencializar a competitividade de qualquer porto onde atuem.

Experiências internacionais demonstram que a concentração de volumes em poucos terminais de grande capacidade não é, por si só, um problema; ao contrário, certos níveis de concentração são naturais e até desejáveis, pois permitem ganhos de escala que se traduzem em redução de custos logísticos. Entre os benefícios estão a recepção de navios maiores com fretes mais competitivos, o uso de equipamentos de maior porte com mais eficiência e produtividade e a oferta de serviços mais regulares e confiáveis.

O histórico do Porto de Santos confirma esse modelo: a entrada de operadores globais e a consolidação de terminais de alta capacidade sustentaram crescimento robusto e liderança regional. Como ilustra a Tabela 2, a estrutura ideal de mercado para portos de grande movimento requer equilíbrio entre número de terminais e capacidade por unidade, evitando a pulverização excessiva que comprometa investimentos e a competitividade. Tabela 2 - Estrutura Ideal de Operadores por Mercado

Mercado (TEU/ano)	5 milhões	10 milhões	15 milhões
Nº ideal de terminais	2-3	3-4	4-5
Capacidade ideal por terminal	≥ 2 milhões TEU	≥ 3-4 milhões TEU	≥ 4-5 milhões TEU

Fonte: Wikipedia, 2025; CH Robinson, 2024; Marime Executive, 2024.

4. Conclusões

O objetivo de comparar a atual situação que vem ameaçando a eficiente política pública de liberdade de participação de investidores no Brasil é o de aprendermos com erros já cometidos. Em todo o mundo, a concentração não é o principal elemento de análise regulatória; a prioridade deve ser sempre a obtenção de ganhos de eficiência, escala e a ampliação urgente da capacidade portuária, atraindo o melhor da experiência internacional, de modo a reduzir custos logísticos, atrair embarcações de maior porte e garantir maior eficiência e competitividade aos usuários.

O caso argentino demonstra, de forma inequívoca, os riscos da fragmentação portuária em múltiplos terminais pequenos, especialmente em um mercado já em declínio de volumes como Buenos Aires. Ao impedir a consolidação de grandes terminais e limitar a presença de operadores globais de grande porte, a política adotada resultou em perda de competitividade, custos mais altos para o usuário e fuga de cargas para outros portos da região.

O Porto de Santos vem, até agora, seguindo o caminho oposto. A consolidação de terminais de grande escala, operados por players globais como MSC e Maersk, gerou ganhos de eficiência, atraiu investimentos robustos e consolidou a posição estratégica do porto como hub regional para o transporte marítimo de contêineres. Esse modelo está alinhado ao benchmarking internacional, no qual níveis adequados de concentração permitem ganhos de escala, redução de custos logísticos e maior atratividade para serviços de longo curso.

O risco de se manter exigências regulatórias que limitem a participação de operadores consolidados, sob o argumento de evitar concentração de mercado, tem enorme potencial, como visto, de resultar em perda de competitividade, redução da atratividade para investimentos e dificuldade de integração aos fluxos marítimos globais. Para mercados estratégicos, a presença de grandes operadores com histórico e escala é fundamental para garantir eficiência, segurança e crescimento sustentável. Todo esse artificialismo das restrições impostas só evidencia mais insegurança jurídica para nosso setor, distanciando cada vez mais nosso país dos melhores modelos mundiais, aqueles focados em impulsionar os portos para a busca da eficiência operacional e competitividade em seus melhores níveis.

As instituições de controle brasileiras são maduras e já demonstraram capacidade de atuar na defesa da concorrência com remédios eficazes para corrigir eventuais problemas e manter a ordem econômica dos setores. Neste caso, a aplicação da regulação ex ante pela agência reguladora pode atender contra o interesse público — principalmente porque utiliza um modelo que já fracassou no país vizinho.

Diante do potencial de crescimento do Brasil, os agentes públicos e as autoridades poderiam, dentro de uma política de Estado, olhar para modelos de sucesso adotados em diversos portos do mercado internacional, alinhando o País ao que existe de mais eficiente e produtivo no mundo. Essa postura garantiria segurança jurídica e, conseqüentemente, mais investimentos e desenvolvimento para o setor portuário brasileiro.

Fonte: ITF-OECD, CEICData, ANTAQ, Marime Executive, 2024-2025.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

GOVERNO FECHA ACORDO PARA RENOVAÇÃO DA FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA. BAHIA TERÁ INVESTIMENTOS. VEJA DETALHES

Redação - 14/08/2025 18:32



O Ministério dos Transportes e a VLI Logística fecharam o acordo para renovar antecipadamente a concessão da FCA (Ferrovia Centro-Atlântica) até 2056. O contrato atual vence em agosto do ano que vem.

O acordo prevê investimentos de aproximadamente R\$ 20 bilhões na malha ferroviária, sem incluir a troca de material rodante (locomotivas e vagões).

Entre as obrigações do novo contrato está a revitalização completa do corredor Minas-Bahia, entre

Corinto (MG) e Aratu (BA) e não apenas investimentos em material rodante.

Foi negociada uma lista de obrigações futuras, que inclui a construção de uma nova ponte, para a passagem dos trens, entre os municípios baianos de São Félix e Cachoeira e o contorno de Belo Horizonte.

Se houver movimentação suficiente de cargas, essas obras serão executadas obrigatoriamente, mas vão ensejar o reequilíbrio econômico do contrato no futuro.

Os termos da renovação já foram enviados pelo Ministério dos Transportes à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), que ficará responsável por verificar se a modelagem econômico-financeira e o plano de exploração ferroviária do novo contrato estão devidamente alinhados.

A outorga (pagamento direto ao Tesouro Nacional) deve ficar em menos de R\$ 1 bilhão.

O objetivo do governo é enviar o processo ao TCU (Tribunal de Contas da União) até novembro. O aval do órgão de controle constitui o último passo para a assinatura do novo contrato, com 30 anos de duração.

A malha ferroviária da FCA tem 7,2 mil quilômetros de extensão e cruza os estados da Bahia, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Sergipe, além do Distrito Federal. Com informações da CNN.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 14/08/2025

PARCERIA COM BANCO DO BRICS MIRA R\$ 2,7 BILHÕES PARA INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA; NORDESTE É CONTEMPLADO

Por LUIZA SANTOS - 14/08/2025 18:27



Pactuação de novas linhas de financiamento para impulsionar empreendimentos em transportes e infraestrutura logística do Novo PAC nas regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste. Esse foi o tema central debatido pelo Ministro da Integração e do Desenvolvimento Regional, Waldez Góes, em reunião realizada nesta quinta-feira (14), em Xangai, com a presidente do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB), Dilma Rousseff.

O encontro foi fundamental para fortalecer a cooperação com o Banco do BRICS na estratégia de captação de recursos para os Fundos de Desenvolvimento Regional. Na ocasião, os representantes do MIDR apresentaram uma carteira de projetos a serem financiados pelo empréstimo de US\$ 500 milhões (R\$ 2,7 bilhões) do organismo multilateral, e discutiram os requisitos para o lançamento de novas linhas de crédito no âmbito dos Fundos.

O ministro Waldez Góes destacou que o processo de negociação tem sido conduzido de maneira cuidadosa entre as partes, viabilizando uma parceria sólida e com impacto concreto no desenvolvimento regional do Brasil. “Acreditamos que esses projetos respondem a desafios estruturais e contribuirão para ampliar a inclusão territorial, a segurança hídrica e a infraestrutura. Estamos à disposição para seguir com o diálogo técnico e avançar na construção conjunta de soluções financeiras que fortaleçam a capacidade do Brasil de enfrentar seus desafios territoriais e climáticos”, afirmou.

A priorização de projetos relacionados ao plano de transformação ecológica e à transição energética, foi um dos pontos ressaltados por Dilma Rousseff no encontro. “Estamos discutindo, fundamentalmente, como levar infraestrutura logística, portos, terminais e rodovias para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, garantindo que haja uma transição energética justa com a adoção de fontes alternativas de energia, inclusive com o uso de biocombustíveis, e cidades inteligentes”, declarou a presidente do NDB.

À frente da estratégia de captação de recursos, que atualmente já conta com a parceria de quatro organismos multilaterais, o secretário Nacional de Fundos e Instrumentos Financeiros, Eduardo Tavares, explicou que a carteira apresentada ao NDB foi elaborada a partir de um mapeamento conjunto com a Secretaria Especial do Programa de Aceleração do Crescimento. “Trabalhamos com a Casa Civil da Presidência da República para identificar iniciativas elegíveis dentro das diretrizes do banco, com foco em logística, transporte e sustentabilidade, com enfoque para a Amazônia. Entre elas estão concessões rodoviárias, terminais ferroviários — como os da Transnordestina, Fico e Fiol —, hidrovias e portos”, detalhou. “Foi importante identificar a oportunidade dos aportes nos Fundos de Desenvolvimento como uma estratégia para fomentar o PAC”, completou Tavares.

O secretário destacou ainda que a meta é acelerar a seleção dos projetos mais estratégicos, permitindo que novas linhas de financiamento sejam anunciadas já no segundo semestre de 2025, em alinhamento com a agenda da COP 30.

Foto: Alexandre Costa/MIDR

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 14/08/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

PRESIDENCIÁVEIS, ZEMA E RATINHO JR NÃO ASSINAM CARTA EM APOIO À COP30 SER REALIZADA EM BELÉM

Tarcísio, Caiado e Eduardo Leite também não compareceram ao evento, mas enviaram seus vices ao Fórum Nacional de Governadores

Por Luis Felipe Azevedo — Rio de Janeiro



Governadores assinam carta em apoio à realização da COP30 em Belém — Foto: Laura Marques / COP30

Os governadores de direita Romeu Zema (Novo-MG) e Ratinho Júnior (PSD-PR), que tem se colocado para a disputa presidencial de 2026, não assinaram a carta de apoio à realização da COP30 em Belém na quarta-feira. O documento apresentado durante o Fórum Nacional dos Governadores reuniu apoio de representantes de 19 estados brasileiros.

Zema e Ratinho não estiveram na reunião ou enviaram o vice para participar do encontro. Também presidenciáveis, Ronaldo Caiado (União-GO), Tarcísio de Freitas (Republicanos-SP) e Eduardo Leite (PSD-RS) não compareceram ao Fórum, mas o vice-governador que representou o estado assinou o documento. A lista de assinaturas contém nomes da direita como Wilson Lima (União-AM) e Cláudio Castro (PL-RJ).

A reportagem procurou os governos de Minas Gerais e Paraná, e será atualizada em caso de retorno. Entre as ausências também estão Ibaneis Rocha (MDB-DF) e Jorginho Mello (PL-SC).



Romeu Zema e Ratinho Jr não assinam carta em apoio à Cop30 ser realizada em Belém — Foto: Marcos Corrêa/PR e Edilson Dantas

Como noticiou a coluna do GLOBO Lauro Jardim, governadores de direita cogitam boicotar a COP30 e, nos bastidores, já articulam não comparecer ao evento. Em conversas privadas, eles comparam o evento com a Copa do Mundo de 2014, quando se gastou muito e não se deu atenção a problemas mais urgentes, como saneamento básico.

O documento assinado na quarta-feira ressalta o simbolismo de a convenção ser realizada na Amazônia e manifesta confiança nos preparativos logísticos para Belém sediar a reunião.

‘A promoção da COP30, como agendada e em avançado estágio de organização, expressa o compromisso dos estados subnacionais brasileiros com as diretrizes climáticas mundiais e com a necessária liderança do Brasil no enfrentamento dos desafios ambientais globais. Reforça, ainda, a soberania da Amazônia e o reconhecimento do valor e dos direitos de nossos povos originários, projetando ao mundo a relevância da preservação ambiental e do desenvolvimento sustentável na região’, diz o documento.

Confira a lista dos representantes dos estados que assinaram a carta em apoio à COP30:

- 1 Governador Gladson Cameli (Acre);
- 2 Governador em exercício, Ronaldo Lessa (Alagoas);
- 3 Governador Clécio Luís (Amapá);
- 4 Governador Wilson Lima (Amazonas);
- 5 Vice-governadora Jade Romero (Ceará);
- 6 Governador Renato Casagrande (Espírito Santo);
- 7 Vice-governador Daniel Vilela (Goiás);
- 8 Governador Mauro Mendes (Mato Grosso);
- 9 Governador em exercício, Barbosinha (Mato Grosso do Sul);
- 10 Governador Helder Barbalho (Pará);
- 11 Vice-Governador Lucas Ribeiro (Paraíba);
- 12 Governadora Raquel Lyra (Pernambuco);
- 13 Governador Cláudio Castro (Rio de Janeiro);
- 14 Governadora Fátima Bezerra (Rio Grande do Norte);
- 15 Vice-governador Gabriel Souza (Rio Grande do Sul);
- 16 Vice-governador Sérgio Gonçalves (Rondônia);
- 17 Vice-governador Felício Ramuth (São Paulo);
- 18 Governador Fábio Mitidieri (Sergipe);
- 19 Governador Wanderlei Barbosa (Tocantins).

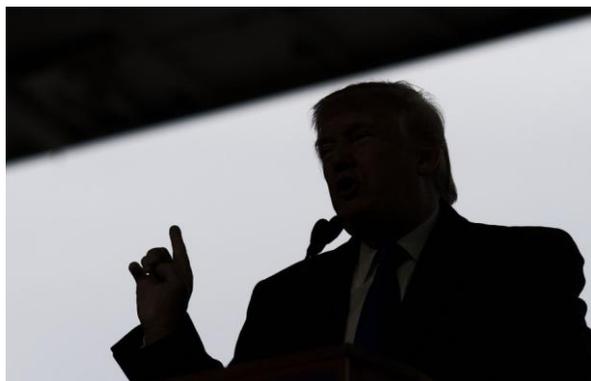
Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/08/2025

TRUMP DIZ QUE BRASIL TEM SIDO 'PARCEIRO COMERCIAL HORRÍVEL' DOS EUA, CONTRARIANDO FATOS MAIS UMA VEZ

Presidente americano afirma que o Brasil tratou por muitos anos como um "dos piores países" em termos comerciais

Por Bloomberg — Washington



Silhueta de Donald Trump — Foto: Ty Wright / Bloomberg - 1/3/2016

O presidente americano Donald Trump afirmou na tarde de hoje na Casa Branca que o Brasil “tem sido um parceiro comercial horrível” ao cobrar dos EUA “tarifas enormes”.

— O Brasil tem algumas leis muito ruins acontecendo, em que eles pegaram um presidente e o colocaram na prisão, ou estão tentando colocá-lo na prisão — disse Trump sobre a prisão domiciliar do ex-presidente

brasileiro Jair Bolsonaro.



O ex-presidente está sendo processado por formação de organização criminosa numa tentativa de golpe de Estado. Teve a prisão domiciliar decretada após desrespeitar uma série de restrições impostas pelo ministro Alexandre de Moraes, relator do processo no STF.

Seu filho, o deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP), faz lobby nos EUA junto à Casa Branca em favor de sanções contra o Brasil e autoridades brasileiras, numa tentativa de pressionar o Congresso a votar um projeto de anistia que possa beneficiar o pai.

— Eles também nos trataram mal como parceiros comerciais por muitos, muitos anos, um dos piores, um dos piores países do mundo — acrescentou Trump, ignorando o fato de o Brasil ser deficitário na relação comercial com os EUA. — Agora estão recebendo tarifas de 50% e não não muito felizes, mas é assim que funciona.

Trump contraria números, e Lula reage

Também hoje, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva voltou a criticar o tarifaço de Trump. Ele afirmou que não vai "ficar chorando, rastejando" e reiterou que vai procurar outros países para abrir novos mercados a produtos brasileiros.

O presidente americano contraria fatos já demonstrados pelo governo brasileiro. O Brasil é um dos poucos países do mundo que têm déficit comercial com os EUA. Ou seja, o país compra mais produtos dos americanos do que vende para a maior economia do mundo. Portanto, a relação comercial entre os dois países é vantajosa para os EUA.

Ao ser sobretaxado em 50% pelos EUA, o Brasil se tornou o primeiro país a receber uma das notificações tarifárias de Donald Trump que não estava na lista inicial de alvos, quando ele anunciou o aumento das chamadas tarifas recíprocas em abril.

Em 2024, o Brasil importou cerca de US\$ 44 bilhões em produtos americanos, enquanto exportações brasileiras para os EUA ficaram em torno de US\$ 42 bilhões, de acordo com as estatísticas americanas, o que coloca o Brasil entre os 20 principais parceiros comerciais dos EUA.

Maiores superávits comerciais dos EUA por país

(janeiro a maio de 2025)

Pos.	País	Superávit (Em US\$ bilhões)
1	 Holanda	22,5
2	 Hong Kong	13,3
3	 Reino Unido	12,8
4	 Em. Árabes Unidos	8,6
5	 Panamá	3,4
6	 Brasil	3,2
7	 Bélgica	2,9
8	 Egito	2,3
9	 Rep. Dominicana	2,2
10	 Guatemala	1,8



Infográfico - Maiores superávits comerciais dos EUA por país — Foto: Arte O GLOBO

Questionado por um repórter sobre a aproximação do Brasil de outros países, como México e China, para uma reação conjunta guerra tarifária promovida pelos EUA com sobretaxas a importações americanas de mais de uma centena de países, Trump afirmou "não estar nem um pouco preocupado":

— Eles podem fazer o que quiserem. Nenhum deles está indo muito bem, estamos melhores do que eles. O que estamos fazendo, em termos econômicos, é acabar com todos eles, incluindo a China.

Reação no mercado financeiro

O dólar comercial acelerou a alta após o presidente dos EUA, Donald Trump, voltar a criticar o Brasil na tarde desta quinta-feira.

Próximo às 15h06, a moeda subia cerca de 0,57%, a R\$ 5,43, atingindo a máxima do dia. No entanto, pouco tempo depois, devolveu parte dos ganhos e subia 0,34%, a R\$ 5,418, por voltas das 15h26.

Fonte: O Globo - RJ
 Data: 14/08/2025

ALÉM DE BRICS, LULA VAI BUSCAR CONTATO COM LÍDERES EUROPEUS PARA DISCUTIR TARIFAÇO DE TRUMP

Brasileiro deve telefonar para líderes como os presidentes da África do Sul e da Comissão Europeia, o órgão executivo da UE

Por Eliane Oliveira — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva quer usar a defesa do multilateralismo como mote para a reunião que pretende fazer, por meio de videoconferência, com líderes do Brics e europeus, para discutir o tarifaço dos Estados Unidos.

Na próxima semana, Lula deve telefonar para os presidentes da Comissão Europeia, Úrsula Von der Leyen, e da África do Sul, Cyril Ramaphosa, e o primeiro-ministro do Reino Unido, Keir Starmer. A Comissão Europeia é o braço executivo da UE.

Também serão convidados para a conversa o presidente da França, Emmanuel Macron, e o chanceler da Alemanha, Friedrich Merz. Nos últimos dias, Lula telefonou para os presidentes da China e da Rússia, Xi Jinping e Vladimir Putin, e com o primeiro-ministro da Índia, Narendra Modi.

A expectativa, em Brasília, é que há interesse dos líderes procurados em participar da videoconferência. Porém, para a reunião acontecer, é preciso compatibilizar as agendas, não apenas por causa dos compromissos, mas levando em conta o fuso horário de cada país. Enquanto na China, por exemplo, é 23h, em Brasília é meio-dia. Mas tudo está sendo preparado para que a reunião ocorra em breve.

— Estamos tentando aproximar a relação, procurando novos parceiros. Já falei com Índia, China, Rússia, vou falar com a França, com a Alemanha. Eu vou falar com todo mundo — afirmou o presidente brasileiro, na quarta-feira, durante evento, no Palácio do Planalto, em que foram anunciadas medidas de socorro para os setores mais afetados pelo tarifaço.

Conversar com esses países, especialmente os mais afetados com a elevação de tarifas pelos EUA, é um caminho seguido pelo Brasil — o mais prejudicado pelos ataques da Casa Branca, com uma sobretaxa de 50% sobre parte dos produtos vendidos ao mercado americano que pode ser alvo de novas punições.

Interlocutores do governo Lula não esperam um alinhamento com o Brics e a União Europeia, mas consideram fundamental o diálogo com esses parceiros internacionais. O aumento do comércio é um dos objetivos.

Desde o último dia 9 de julho, as relações entre Brasil e EUA vêm se deteriorando. O presidente americano, Donald Trump, vinculou a negociação relacionada à sobretaxa de 50% sobre parte das exportações brasileiras, que entrou em vigor neste mês, à suspensão do processo contra o ex-presidente Jair Bolsonaro, que corre no Supremo Tribunal Federal (STF).

O Brasil recorreu à Organização Mundial do Comércio (OMC) e tenta abrir, sem sucesso, uma negociação com os EUA restrita ao comércio, e não à situação de Bolsonaro. Na quarta-feira, o governo um plano de ajuda aos setores mais prejudicados pelo tarifaço de Trump.

O ambicioso plano da Apple para voltar à IA: um robô 'amigo' que interage e dá pitaco nas conversas
Na próxima segunda-feira, o governo brasileiro mandará um relatório sobre práticas investigadas por Washington nas áreas financeiras, de comércio, digital, relacionadas ao desmatamento, de combate à corrupção e de propriedade intelectual.



Uma semana depois de Trump anunciar, em 9 de julho último, que os produtos brasileiros passariam a ser tributados em 50%, a partir deste mês, o governo americano informou que iria investigar o Brasil com base na Seção 301 da Lei de Comércio do país. Nem o sistema de pagamentos PIX e as vendas na rua 25 de março, em São Paulo, foram poupados.

A expectativa é que, depois de enviar um relatório a Washington, negociadores dos EUA e do Brasil voltem a debater o tema em uma audiência pública que acontecerá no início e dezembro deste ano.

Caso o Escritório de Comércio dos EUA (USTR) conclua que o Brasil possui práticas anticompetitivas nas relações comerciais entre os dois países, poderão ser adotadas medidas compensatórias, como novas barreiras a produtos brasileiros. O processo deve levar, no mínimo, um ano.

Os técnicos brasileiros preparam respostas para vários questionamentos. Por exemplo, usarão argumentos mostrando que têm sido tomadas medidas efetivas de combate ao desmatamento, prometerão que o tempo de registro de patentes de medicamentos — que pode levar sete anos, conforme os EUA — será reduzido para dois anos em 2026.

Criado pelo governo brasileiro e amplamente usado pela população como meio de pagamento, o Pix está na berlinda, mas não há disposição de mudar o produto que vem dando certo, afirmam interlocutores a par do assunto.

A resposta aos americanos é que esse sistema ampliou a bancarização e as possibilidades de negócios, sem com isso prejudicar empresas americanas de cartão de crédito.

A Casa Branca vem fazendo ataques quase diários ao Judiciário brasileiro e, mais recentemente, a servidores públicos e até ao Programa Mais Médicos. Em mais uma escalada da crise entre Brasil e Estados Unidos, o Departamento de Estado americano anunciou a revogação de vistos de dois brasileiros que participaram do programa, criado em 2013 para contratar profissionais estrangeiros da área de saúde na rede pública. A medida foi justificada pela necessidade de responsabilização daqueles que permitem o esquema de "exportação de trabalho forçado do regime cubano".

Principal conselheiro do presidente Lula para assuntos internacionais, Celso Amorim avalia que a revogação de vistos americanos de funcionários do governo brasileiro anunciada nessa quarta-feira é uma tentativa de provocar uma reação no Brasil para justificar "ações mais absurdas".

— É a total irracionalidade. Ou, pior, uma provocação à espera de uma reação que sirva de pretextos a ações mais absurdas. Com que objetivo, sinceramente, não sei — afirmou Amorim ao GLOBO.

Os brasileiros punidos: são Mozart Sales, homem de confiança do ministro da Saúde, Alexandre Padilha, e Alberto Kleiman, coordenador-Geral para a COP 30, conferência mundial do clima que acontecerá em Belém (PA) no próximo mês de novembro.

A declaração de Celso Amorim reflete uma impressão geral entre integrantes do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva: os ataques da Casa Branca ao Judiciário brasileiro — e, desde ontem, a servidores públicos federais — têm como objetivo provocar reações em um tom maior do Brasil para justificar sanções mais duras.

Um exemplo seria a expulsão do principal representante dos EUA em Brasília, o encarregado de negócios Gabriel Escobar. Ou, para demonstrar descontentamento, chamar de volta ao Brasil a embaixadora brasileira em Washington, Maria Luiza Viotti.

Mas não há qualquer decisão a esse respeito e a tendência é continuar buscando uma negociação. Nas palavras de um importante interlocutor, Washington "estica corda".

Gabriel Escobar é o único canal de interlocução entre autoridades brasileiras e americanas. Desde o início da crise, foi chamado quatro vezes pelo Itamaraty, para ouvir manifestações de descontentamento do governo do Brasil.

De acordo com interlocutores envolvidos no assunto, o diplomata americano será chamado sempre que for preciso, embora seja um canal pouco útil. A avaliação é que Escobar não tem entrada alguma com a atual administração e está no posto como "boneco de ventríloquo".

A Embaixada dos EUA está sem titular desde janeiro deste ano, quando o presidente Donald Trump, tomou posse. O posto tinha como embaixadora a empresária e ativista democrata Elizabeth Bagley.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/08/2025

LULA DIZ QUE BRASIL VAI PROCURAR OUTROS MERCADOS E NÃO 'FICAR CHORANDO' POR TARIFAÇÃO DOS EUA

Presidente afirmou que Brasil pode vender mercadorias para países como Índia, China, Rússia e Alemanha

Por O GLOBO — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva no lançamento do plano para socorrer empres — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo/13/08/2025

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva criticou novamente, nesta quinta-feira, o tarifaço imposto pelo governo de Donald Trump a exportações brasileiras aos Estados Unidos. Lula disse, porém, que não vai "ficar chorando, rastejando" e reiterou que vai procurar outros países para abrir novos mercados a produtos brasileiros.

— Se os Estados Unidos não quiserem comprar (produtos do Brasil), não vou ficar chorando, rastejando. Vou procurar outros países para vender os produtos que eu vendo para eles e vamos seguir em frente. Eu aprendi a andar de cabeça erguida (...). Quero que este país seja respeitado. Qualquer nordestino é tão importante quanto qualquer americano. Se eu respeito o povo americano, eles têm que respeitar o povo brasileiro — afirmou Lula durante cerimônia de inauguração de uma fábrica da Hemobras em Goiana, Pernambuco.

Lula ressaltou que as justificativas do tarifaço, tanto as comerciais quanto as políticas, não fazem sentido e voltou a dizer que quer negociar, citando os ministros Geraldo Alckmin (Desenvolvimento, Indústria e Comércio), Fernando Haddad (Fazenda), Carlos Fávaro (Agricultura) e Mauro Vieira (Relações Exteriores). — Todo o mundo preparado para negociar, a hora que quiserem negociar nós sentamos numa mesa.

— Nós vamos ajudar nossas empresas, não vamos deixar morrerem à míngua. Mas também não vamos ficar chorando porque ele (Estados Unidos) parou de comprar, não. Nós vamos vender para a Índia, a China, para a Rússia, a Alemanha, qualquer lugar. Sabe quantos mercados para os produtos brasileiros nós abrimos em dois anos e meio? Quatrocentos, completou ontem, vamos vender carne e miúdos para as Filipinas, que não compravam nada de nós — disse Lula.

O presidente tem buscado conversar com líderes de outros países que foram alvo de tarifas. Na semana passada, telefonou a Xi Jinping, da China, e Narendra Modi, da Índia, além de ter recebido telefonema de Vladimir Putin, da Rússia. Todos esses países são membros fundadores, juntamente com o Brasil, do BRICs, grupo que prega o multilateralismo nas relações internacionais.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/08/2025



O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - A PETROBRAS ENTRAVADA PERDE TERRENO NO PRÓPRIO QUINTAL

Investimentos atrasados e decisões equivocadas afastam a Petrobras de novas oportunidades no upstream

Por Celso Ming

No início de agosto, a British Petroleum (BP) anunciou sua maior descoberta de petróleo dos últimos 25 anos, na Bacia de Santos, no bloco denominado “Bumerangue”, ainda na área do pré-sal, ali ao lado de onde a Petrobras descobriu enormes campos de óleo e gás, como Tupi, Búzios, Mero e Sapinhoá.

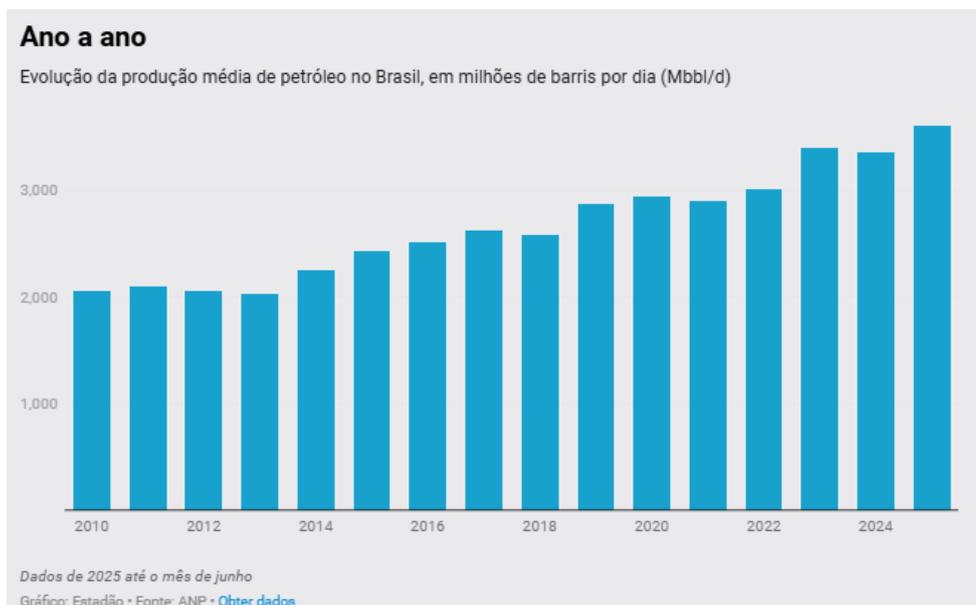
Foi área leiloada em 2022, durante o governo Bolsonaro, depois que os leilões ficaram suspensos por nada menos que cinco anos, ao longo do governo Dilma, quando o petróleo valia por volta dos US\$ 100 por barril de 159 litros (hoje, oscila em torno dos US\$ 68). Ou seja, o Brasil perdeu um tempo enorme, perdeu uma riqueza que permaneceu enterrada lá embaixo, correndo o risco de que a era do petróleo se esgotasse em consequência da transição energética.

A descoberta da BP, ainda por ser avaliada – até pela presença indesejada de dióxido de carbono –, levanta uma questão renitente: por que a Petrobras ficou fora dessa área, como de outras? Por que perdeu tanto tempo e dinheiro e continua perdendo muito tempo e dinheiro em atividades afastadas do seu core business?

Os governos petistas (Lula e Dilma) entenderam que a Petrobras deveria dar prioridade a outros segmentos da cadeia de produção. Investiram em refinarias, algumas delas grandes micos, como a de Pasadena, nos Estados Unidos, revendida na bacia das almas com enorme prejuízo, e a Abreu e Lima, em Pernambuco, esta em parceria com a Venezuela, que nunca cumpriu sua parte.

Ou focam na distribuição de gás de cozinha e a despejar dinheiro na construção de embarcações em estaleiros do Brasil a custos impraticáveis. Com isso, os recursos vão sendo desviados para áreas menos importantes, que poderiam ser confiadas ao setor privado, como ficou a BR Distribuidora.

E não é apenas o governo PT que é dado a nacionalismos cegos. A Petrobras vai sendo cerceada pelos “xiitas do Ibama” por exigências descabidas, e com o inexplicável esticamento dos prazos destinados a examinar as licenças de perfuração. Se dependesse desses militantes, nem o pré-sal teria sido licenciado. Depois de 72 anos de existência, não consta do histórico da Petrobras nenhum grande desastre ambiental. Mas eles veem perigo em tudo.



Vão ficando para trás investimentos no próprio pré-sal, na Margem Equatorial (especialmente no Amapá) e na bacia de Pelotas (Rio Grande do Sul), que se tornou promissora depois das descobertas na Namíbia, área geológica congênere.

O governo PT ainda não entendeu que a exploração de petróleo no mundo tem prazo curto de validade. Entre a descoberta de um campo e sua exploração, correm seis ou sete anos, o que estreita mais o tempo útil.

Fonte: *O Estado de São Paulo* - SP

Data: 14/08/2025

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

“NÃO EXISTE A VISÃO DE QUE É PRECISO SUBSTITUIR O MERCADO DOS EUA POR OUTRO”

Membro da cúpula do AIIB, banco sediado em Pequim, Alberto Ninio diz que tarifas levarão a rearranjo das cadeias produtivas, mas relativiza impactos globais

Por **Marcos de Moura e Souza** — De São Paulo



Alberto Ninio, do Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB): dois terços dos contratos feitos em dólar, “mas com uma direção de busca por diversificação de moedas”. — Foto: Divulgação

Entre as muitas repercussões produzidas pelas novas tarifas de importação dos EUA, uma delas está chamando atenção do segundo maior banco multilateral do mundo, o Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), com sede em Pequim. Trata-se de um interesse de alguns países de reforçarem os laços comerciais com vizinhos como resposta a um cenário

em que o mercado americano está mais fechado a compras externas. Esse quadro tende a alterar a geografia das cadeias de suprimento e já está levando governos considerarem financiamentos para



novos projetos de infraestrutura. “Isso já é perceptível na medida em que os países já antecipam que poderão ter dificuldades financeiras à frente e [começam a avaliar] como o banco poderia auxiliá-los caso isso realmente se realize”, diz o brasileiro Alberto Ninio, que comanda a área jurídica do AIIB e é um dos sete integrantes do conselho do comitê executivo do banco. Mas relativiza as consequências da nova realidade e diz que, pelo menos na Ásia, não há hoje, de forma realista, a ideia de substituir um parceiro como os Estados Unidos por outro. A China é o principal acionista do AIIB, com uma fatia de 26%. Com 110 países membros - sendo EUA e Japão as grandes exceções -, o AIIB perde apenas para o Banco Mundial, e costuma ser descrito como sua alternativa asiática. Ninio passou 22 anos no Banco Mundial e 5 na Vale, está há 6 anos no AIIB. A seguir, os principais trechos da entrevista que Ninio, de 60 anos, concedeu, de Pequim, ao Valor:

Valor: Com um mercado americano menos aberto a importados, um cenário a se considerar é de menos comércio entre China e EUA e mais comércio entre a China e outros mercados? Se isso estiver no horizonte, o que muda para o AIIB?

Alberto Ninio: É cedo para uma avaliação sobre isso, mas há alguns comentários a serem feitos. Primeiro, a China, apesar de ser um grande share holder do banco, 26%, também é mutuária do banco. Uma mutuária importante. Mas o país tem a estratégia de cada vez mais tomar menos recursos do banco para que esse recurso fique liberado para outros países. A China não vai ter tanta necessidade dos recursos, digamos assim, multilaterais. O governo está adotando a mesma estratégia em relação aos outros bancos multilaterais, como o Banco Mundial e o Asian Development Bank, do qual a China é membro. No caso da alta das tarifas cobradas pelos EUA, eu imagino que um movimento natural, com ou sem financiamento multilateral, seja uma busca por novos mercados. Um exemplo, é a tecnologia. Entendo que muitos países, na América Latina e na Ásia, estariam interessados em se beneficiar de uma tecnologia mais de ponta da China. E essa tecnologia poderia ser desenvolvida com recursos próprios ou com recursos de agências multilaterais. Então, esse redirecionamento seria de um mercado onde está havendo um pouco mais de dificuldade, onde está ficando mais caro entrar [os EUA] para um outro mercado onde existe uma troca, digamos assim, mais fluida. Isso é natural dentro da dinâmica de mercados. A diferença é que hoje tudo está acontecendo com muita velocidade, com tarifas altas para muitos países ao mesmo tempo. E um fator importante aqui é a ausência da participação dos Estados Unidos no processo de resolução de disputas [e apelações] na Organização Mundial do Comércio, que seria o foro natural.

Valor: Uma mudança nas cadeias produtivas tende a ser uma consequência natural desse rearranjo tarifário americano?

Ninio: Quando tomamos esses fatores, a elevação das tarifas americanas para o mundo inteiro no espaço de três meses e a operabilidade da Organização Mundial do Comércio, não há dúvida que, a persistir esse quadro, vai haver um impacto nas cadeias produtivas. A permanecer esse quadro, vai ser inevitável que várias cadeias importantes vão ter que ser rearranjadas, eixos vão ter que mudar.

Valor: Para o AIIB, descrito como uma alternativa asiática ao Banco Mundial, esse rearranjo é encarado como oportunidade ou dificuldade?

Ninio: Há um momento de dificuldade que o mundo enfrenta em relação à incerteza. Mas é nesse momento que bancos multilaterais buscam auxiliar e ficar à disposição dos seus países para ajudá-los. Eu acho que esse momento é importante para esses bancos demonstrarem a sua utilidade. Em relação ao Banco Mundial, nós temos muitos projetos, mas muitos projetos mesmo, em parceria. E eu coloco de uma maneira muito clara isso e não vejo qualquer rivalidade. Porque a necessidade de infraestrutura, de financiamento de uma infraestrutura de qualidade, ela é muito grande, ela é muito superior ao capital de todos esses bancos juntos. Então, nós procuramos trabalhar juntos, de uma maneira complementar.

“Pediram-me para resumir o que está acontecendo. Resumi em duas palavras: vai passar”

— Alberto Ninio



Valor: Países-membros do AIIB têm mostrado interesse em ampliar conversas com o banco sobre novos projetos de infraestrutura para o comércio como tentativa de resposta às tarifas americanas?

Ninio: Isso já é perceptível na medida em que os países já antecipam que poderão ter dificuldades financeiras à frente e [começam a avaliar] como o banco poderia auxiliá-los, caso isso realmente se realize. Integrantes de ministérios do planejamento, da fazenda entram em contato com o banco e dizem: “se realmente a coisa se estabelecer dessa forma, quais são os projetos que a gente poderia trabalhar com o banco?” Sempre entendendo que a infraestrutura é um motor, um gerador de renda. Nós tivemos em Pequim, em junho, o encontro anual do banco. Tivemos a participação praticamente de todos os share holders. Foi quando houve a eleição da nova presidente, que assumirá em meados de janeiro. E nesse encontro, houve muita discussão a respeito de onde o banco poderia ajudar em infraestrutura, no caso, claro, em que os países busquem compensar perdas que possam ter com esse aumento de tarifas. Até porque um impacto tarifário é diferente de outras crises, porque não se consegue outro mercado imediatamente. Então, às vezes, [as empresas, os governos] precisam encontrar outra atividade econômica que seja uma ponte até encontrarem novos mercados. E há a necessidade de, muitas vezes, de um porto melhor, uma ferrovia melhor. E esse tipo de discussão é natural de acontecer com um banco de infraestrutura global como o AIIB, que tem hoje 110 países-membros.

Valor: Que países têm mostrado mais interesse em discutir projetos com o banco neste novo contexto?

Ninio: Países da Ásia da América Latina e da África foram aqueles que interagiram mais buscando saber de que maneira e onde o banco poderia ajudá-los. E um ponto que é interessante de destacar é que existe muito interesse em projetos regionais, entre países de uma região. Ou seja, como os países podem melhorar a infraestrutura de integração regional. Nós percebemos muito isso. São projetos às vezes difíceis, rodovias, ferrovias e portos que possam integrar comércio mais regional. Por exemplo, países do leste asiático buscam essa conversa sobre uma regionalidade. Na América do Sul também escutamos o interesse de uma conexão do Brasil com o porto que está sendo construído no Peru. Então, existe essa conversa de uma integração, de uma regionalidade. Estou há 30 anos fazendo isso. Antes do AIIB, fiquei 22 anos no Banco Mundial e a minha avaliação é que quando os países passam por essas crises, costumam olhar mais para dentro, para soluções mais regionais, mais fáceis de serem administradas. Penso que estamos passando por um momento em que os países vão buscar mais essa regionalidade.

Valor: A persistir o cenário das tarifas, empresas da Ásia e de outras regiões acabarão trocando o mercado americano por outros?

Ninio: Não há hoje - pelo menos essa é a percepção que tenho aqui na Ásia - uma visão de descarte ou uma visão de substituição de um parceiro como os Estados Unidos. Mas existe uma preocupação de como fazer durante esse momento de volatilidade, que tipo de alternativa pode existir nesse momento em que está um pouco mais difícil fazer comércio com os Estados Unidos. Não existe uma visão de que vamos ficar sem mercado americano e que é preciso substituí-lo por outro. De uma maneira realista, não há esse tipo de visão. É trabalhar com isso e buscar alternativas e testar certos métodos que talvez possam dar certo para aquele tipo de projeto para aquele momento que a gente está vivendo. Outro dia me perguntaram se eu poderia resumir em uma palavra o que está acontecendo. Eu disse em uma eu não consigo, mas em duas eu consigo: “vai passar”.

Valor: O dólar segue sendo a moeda dominante nas linhas de financiamento do AIIB?

Ninio: Quando o banco foi criado, se estipulou que seria feito em dólar, mas não obrigatoriamente. Está crescendo um interesse muito grande em se realizar em moedas locais. O banco não está fechado a isso. Nós já temos contratos em outras moedas, não só local, mas também em remimbi. E até o remimbi em projetos que não são necessariamente na China. Nós temos um projeto, por exemplo, de metrô de superfície em Alexandria, no Egito, que é lastreado, digamos assim, em remimbi. O banco não se fecha. Depende muito das condições do projeto, das condições locais. Projetos em moeda local tem havido uma busca, uma procura grande. E o banco está estudando caso a caso essas oportunidades, inclusive com o Brasil.

Valor: Qual é a fatia atualmente dos contratos em dólar?

Ninio: Eu diria dois terços. É um peso significativo em dólar ainda. Mas com uma direção onde se busca uma diversificação. Isso vindo dos países. Eles gostariam que houvesse uma diversificação, uma cesta, digamos assim, um pouco mais abrangente para que eles pudessem escolher.

Valor: Ao longo dos anos, o banco mudou alguns de seus critérios para a concessão de crédito?

Ninio: Após cinco anos implementando a estratégia existente, eu diria que o que estamos fazendo, após uma escuta ativa com nossos membros, é um ajuste fino visando melhor atender aos países-membros. O banco tem três pilares importantes na implantação de sua estratégia. Primeiro é o foco no financiamento climático, do financiamento verde. Isso inclui por exemplo, investimentos em mitigação, adaptação e biodiversidade. O segundo é o que chamamos de cross-border, que é a conectividade entre a Ásia e com a Ásia. E o terceiro é o financiamento ao setor privado. Além disso, o alvo financeiro anual é chegar a 2030 com aprovações de novos projetos na ordem de US\$ 17 bilhões por ano.

Valor: Qual que é o volume hoje de créditos concedidos?

Ninio: O volume médio hoje está em US\$ 10 bilhões por ano em financiamento. E o volume total [de capital concedido em financiamento] é de US\$ 60 bilhões, sendo que o capital do banco é de US\$ 100 bilhões. Hoje [a maior parte do capital de financiamento do banco] está focalizada na Ásia e com um grande interesse e com uma previsão de velocidade para a América Latina. A sede do banco é em Pequim. Temos agora um escritório já estabelecido há três anos em Abu Dhabi. E devemos expandir para Turquia, Hong Kong e Singapura. E com previsão de pelo menos um escritório na América Latina nos próximos anos. O Brasil, digamos assim, é um forte candidato.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2025

ENEVA TEM QUEDA DE 65,8% LUCRO LÍQUIDO NO 2º TRIMESTRE, PARA R\$ 364,5 MILHÕES

Variação cambial sobre o passivo em dólar referente ao arrendamento do terminal de regaseificação da térmica Porto de Sergipe I, entre outros fatores, se refletiu na queda do lucro

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Eneva, empresa de energia, óleo & gás — Foto: Divulgação/Eneva

A Eneva registrou queda de 65,8% no lucro líquido do segundo trimestre, quando apurou R\$ 364,5 milhões, contra o montante de R\$ 1,06 bilhão apurado em igual período no ano passado.

Confira os resultados e indicadores da Eneva e das demais companhias de capital aberto no portal Valor Empresas 360

A variação cambial sobre o passivo em dólar americano referente ao arrendamento do terminal de regaseificação flutuante (FSRU, na sigla em inglês) da térmica Porto de Sergipe I, entre outros fatores tributários e financeiros, se refletiu na queda do lucro.

A receita líquida da companhia cresceu 80,9% no segundo trimestre, para R\$ 3,51 bilhões. O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) ajustado teve aumento de 55,9% no período, para R\$ 1,66 bilhão, frente ao apurado um ano antes.

A dívida líquida da Eneva recuou 14,1% no trimestre findo em junho, para R\$ 15,315 bilhões, enquanto a alavancagem — indicador resultante da relação entre dívida líquida e Ebitda — encerrou o trimestre em 2,7 vezes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2025

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/08/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

A MOVECTA, EMPRESA ESPECIALIZADA EM LOGÍSTICA INTEGRADA, ANUNCIOU, NESTA QUINTA-FEIRA (14), QUE GUSTAVO PASCHOA É SEU NOVO CHIEF COMMERCIAL OFFICER (CCO).

Executivos 14/08/2025 - 17:51



A Movecta, empresa especializada em logística integrada, anunciou, nesta quinta-feira (14), que Gustavo Paschoa é seu novo chief commercial officer (CCO). Profissional com mais de três décadas de experiência no setor de logística e de transporte, ele exerceu posições de liderança em empresas como CMA CGM, Maersk, Panalpina e Penske Logistics. Paschoa liderou iniciativas estratégicas em supply chain, cabotagem e transporte marítimo, atuando na estruturação de operações, desenvolvimento de mercados e transformação organizacional. Ele participa também de discussões sobre inovação,

sustentabilidade e descarbonização na logística brasileira.

Em outubro de 2024, Paschoa foi anunciado como CEO da Mercosul Line e vice presidente da CMA CGM para a costa leste da América do Sul (ECSA). Ele acabava de deixar a presidência da Norcoast, onde participou da implantação e do primeiro ano de operações da frota da empresa de cabotagem, joint venture entre a brasileira Norsul e a alemã Hapag Lloyd, no mercado brasileiro.

Segundo a Movecta, o novo executivo terá como uma de suas metas acelerar o crescimento e a consolidação da Movecta entre os principais operadores logísticos do Brasil, liderando ações voltadas à expansão de receita e à otimização de margens. “Estou motivado para contribuir com a continuidade da implementação dos objetivos definidos no Plano Estratégico Movecta 2030”, disse o novo diretor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/08/2025

EUA QUESTIONAM ESTRUTURA 'NET-ZERO' DA IMO

Por Danilo Oliveira Navegação 14/08/2025 - 16:37



Governo Trump declarou que Estados Unidos não aceitarão nenhum acordo ambiental internacional que onere 'indevida ou injustamente' o país ou prejudique interesses do povo americano

O governo dos Estados Unidos questionou publicamente a estrutura 'Net-Zero Framework' da Organização Marítima Internacional (IMO), a qual

considera, na prática, um imposto global sobre o carbono cobrado dos americanos por uma organização das Nações Unidas que não possui prestação de contas. Uma declaração conjunta assinada por quatro secretários de estado, divulgada na última terça-feira (12), afirma que os EUA não aceitarão nenhum acordo ambiental internacional que onere 'indevida ou injustamente' o país ou prejudique os interesses do povo americano.

O posicionamento se deu às vésperas da sessão extraordinária do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da Organização Marítima Internacional (MEPC/ES.2), que está marcada para ocorrer entre os próximos dias 14 e 17 de outubro. Será o desdobramento do MEPC 83 que, em abril deste ano, aprovou uma minuta que estabelece a estrutura para emissões líquidas zero (IMO Net-Zero Framework) e a criação de um sistema global de precificação de emissões no transporte marítimo. A plataforma tem como objetivo reduzir as emissões globais de gases de efeito estufa (GEE) do transporte marítimo internacional.

A administração Trump alega que os novos padrões de combustíveis marítimos beneficiaram, convenientemente, a China devido às exigências de uso de insumos caros e indisponíveis em escala global. De acordo com a declaração, esses padrões também impediriam o uso de tecnologias comprovadas que abastecem a frota de transporte marítimo mundial, incluindo opções de emissões mais baixas onde a indústria dos EUA lidera, como gás natural liquefeito (GNL) e biocombustíveis.

O posicionamento traz o argumento de que os navios que estiverem sob esta estrutura 'Net-Zero' terão que pagar taxas por descumprir padrões de combustível e metas de emissões 'inatingíveis'. Segundo a nota, essas taxas vão elevar os custos da energia, do transporte, bem como o segmento de cruzeiros de lazer. Os secretários estimam que, mesmo embarcações de menor porte, devem ser taxadas em milhões de dólares, aumentando diretamente os custos para os consumidores americanos.

A "Declaração conjunta sobre a proteção do setor marítimo e dos consumidores americanos para derrotar a estrutura Net-Zero da IMO, também conhecido como Taxa Global de Carbono" é assinada pelo secretário de estado, Marco Rubio, pelo secretário de comércio, Howard Lutnick, pelo secretário de energia, Chris Wright, e pelo secretário de transportes Sean Duffy.

O documento enfatiza que o governo dos EUA rejeita inequivocamente esta proposta perante a IMO e que não vai tolerar qualquer ação que aumente os custos para cidadãos do país, bem como fornecedores de energia, companhias de navegação e seus clientes, ou turistas. "Vamos lutar duro para proteger o povo americano e seus interesses econômicos. Nossos colegas membros da IMO devem estar cientes de que nós buscaremos o apoio deles contra esta ação e não vamos hesitar em retaliar ou explorar soluções para nossos cidadãos caso essa iniciativa fracasse", encerra a declaração.

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 14/08/2025

HUGHES LEVA REDES PRIVATIVAS E COMUNICAÇÃO VIA SATÉLITE PARA A NAVALSHORE

Da Redação Especial Navalshore 13/08/2025 - 21:45



Empresa apresentará soluções de conectividade para plataformas de petróleo, portos e terminais

A Hughes do Brasil, subsidiária da Hughes Network Systems, LLC (HUGHES), participará como expositora da Navalshore, maior feira da indústria marítima da América Latina. O evento acontece entre os dias 19 e 21 de agosto, no Expo Rio, no Rio de Janeiro. A

empresa apresentará em seu estande soluções de conectividade para plataformas de exploração de petróleo, portos, terminais e subestações. Os destaques serão as redes privadas LTE/5G e soluções via satélite para missões críticas, formas confiáveis e seguras de comunicação em áreas remotas.

“O setor naval precisa de um aliado tecnológico de alto desempenho para avançar na automação e digitalização de suas operações, elevando os níveis de segurança e eficiência nos negócios. Nesse sentido, a Hughes entra como parceira essencial porque traz, além de serviços customizáveis às necessidades do cliente, a expertise de quase 60 anos no mercado brasileiro focados em conectividade robusta e de resiliente”, disse Ricardo Amaral, vice-presidente de Marketing e Vendas Enterprise da Hughes do Brasil.

“A participação da Hughes como expositora e agente ativo de diálogo é estratégica: mais do que apresentar tecnologias, trata-se de compartilhar visão, ouvir demandas reais do mercado e Co construir soluções”, completou Amaral.

Sobre o evento

Navalshore - Feira e Conferência da Indústria Marítima

De 19 a 21 de agosto de 2025, das 13h às 20h

Expo Rio - Avenida Paulo de Frontin, 1, Cidade Nova, Rio de Janeiro, RJ.

Informações: www.navalshore.com.br

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/08/2025

APÓS UM ANO, RIO PARAGUAI ESTÁ 3M ACIMA DO NÍVEL DA EMERGÊNCIA HÍDRICA

Da Redação Navegação 13/08/2025 - 21:19



O Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor) informou, nesta quarta-feira (13), que o nível do Rio Paraguai está aproximadamente três metros acima do registrado em 2024, quando estava em situação de emergência hídrica. Há um ano, a régua de medição de Ladário registrou 35 centímetros e, hoje, o nível no mesmo ponto está em 3,26m, mas ainda abaixo dos 4,14m de dois anos atrás.

Devido à estiagem de 2024, o volume de carga transportado pelo rio foi de 3,3 milhões de toneladas, sendo 3,1 milhões de minério de ferro. No ano anterior, o total fora de 7,9 milhões de toneladas, sendo 6,1 milhões de minério de ferro e 1,6 milhão de soja.

O Rio Paraguai está na lista de hidrovias que o governo federal pretende conceder e é o cujo processo está em fase mais avançada. O trecho que será concedido tem cerca de 600 quilômetros de extensão, entre Corumbá (ao lado de Ladário) e a foz do rio Apa, na fronteira com o Paraguai. O projeto já passou por consulta pública e está prestes a ser encaminhado para análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

O secretário de Hidrovias e Navegação do Mpor, Dino Antunes, afirmou que a expectativa é fazer a concessão até o fim do ano. “A concessão agiliza a adoção de dragagem de manutenção quando necessária, com sinalização do canal de navegação, o que permitirá, inclusive, o transporte noturno com segurança”, disse.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/08/2025

SÃO FRANCISCO DO SUL TEM ALTA DE 7% NA MOVIMENTAÇÃO EM 7 MESES

Da Redação Portos e logística 13/08/2025 - 21:25



O Porto de São Francisco do Sul (SC) registrou, nos sete primeiros meses de 2025, crescimento de 7% na movimentação de cargas, em comparação ao mesmo período do ano passado, com 10,5 milhões de toneladas. As exportações somaram 5,8 milhões de toneladas, 55% do total. Os destaques foram a soja, com 4 milhões de toneladas, e o milho, com 1,3 milhão. As importações totalizaram 4,7 milhões de toneladas. Os principais produtos foram materiais siderúrgicos, com 2,8 milhões de toneladas, e fertilizantes, com 1,6 milhão de toneladas.

Em julho, o porto movimentou 1,7 milhão de toneladas, 46% a mais que no mesmo mês de 2024, quando atingiu 1,1 milhão de toneladas. Os embarques de grãos (soja e milho) somaram 974 mil toneladas, enquanto os desembarques de produtos siderúrgicos e fertilizantes alcançaram, respectivamente, 634 mil e 190 mil toneladas.

O presidente do porto, Cleverton Vieira, creditou à característica multipropósito de São Francisco do Sul o volume de cargas movimentado. “Nosso foco é garantir infraestrutura de excelência, por meio de investimentos em manutenção e melhorias. Isso tem permitido que todos os segmentos atendidos pelo porto registrem crescimento constante na movimentação”, disse Vieira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/08/2025

APM REGISTRA ALTA DE 39% NA MOVIMENTAÇÃO EM PECÉM

Da Redação Portos e logística 13/08/2025 - 20:17



A APM Terminals Pecém (CE) registrou, de janeiro a julho de 2025, 389.024 TEUs movimentadas e crescimento de 38,75% em comparação aos 280.368 TEUs do mesmo período de 2024 (280.368 TEUs). A expectativa da operadora portuária é de superar no ano o recorde de 500.000 TEUs de 2024. Nos sete primeiros meses do ano, a movimentação geral do Porto do Pecém foi de 11,3 milhões de toneladas, com alta de 7% na comparação com 2024.

“O contêiner foi uma das estrelas do período e deve seguir crescendo acima de dois dígitos, impulsionado pelo e-commerce, pela safra de frutas e pela cabotagem, especialmente para atender à demanda da Black Friday e do Natal”, disse André Magalhães, diretor comercial do Complexo do Pecém.

Magalhães ressaltou o crescimento para novos mercados e a variedade de produtos que passam pelo porto cearense. “Nosso serviço para a Ásia está ganhando força. Enquanto isso, avançamos no desenvolvimento de novos negócios, como algodão, carne, minerais e granito, além de projetos estratégicos para a ZPE Ceará”, disse.

Para a APM, os resultados positivos são consequência de investimentos em infraestrutura, ampliação de capacidade e adoção de novas tecnologias. “Esses pilares são essenciais para atender à crescente demanda e fortalecer a logística da região Nordeste”, avaliou Daniel Rose, diretor-presidente da APM Terminals Suape e Pecém.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/08/2025

MARINHA INICIA TESTES DA FRAGATA TAMANDARÉ

Da Redação Indústria naval 13/08/2025 - 19:50



A Marinha do Brasil informou que foram iniciados, na última terça-feira (12), os testes de aceitação no mar da fragata Tamandaré (F200), a primeira das embarcações previstas no Programa Fragatas Classe Tamandaré (PFCT). Na primeira etapa, a embarcação vai navegar pela costa de Santa Catarina para verificar o desempenho e a integração dos sistemas de propulsão, de geração de energia, de automação e auxiliares, além de avaliar a performance e a navegabilidade em mar aberto. Serão testados também quadros elétricos e os sistemas de alarme e segurança.

O PFCT é desenvolvido pela Marinha em parceria com a Sociedade de Propósito Específico Águas Azuis e é gerenciado pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron). As embarcações que serão construídas como parte do programa são, segundo a força naval, de alta complexidade tecnológica, com capacidade de combate e de operar em todos os ambientes de guerra: superfície, aéreo e submarino.

A entrada em operação da Fragata Tamandaré está prevista para dezembro deste ano. A embarcação tem 107,2 metros de comprimento, 15,95 m de boca, calado de 5,3 m e altura de 20,2 m. Sua capacidade de deslocamento é de 3.455 toneladas, e o barco pode navegar à velocidade máxima de 25 nós, correspondentes a 47 quilômetros por hora

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/08/2025

CNI APROVA MEDIDAS ADOTADAS PELO GOVERNO CONTRA TARIFAÇO

Da Redação Portos e logística 13/08/2025 - 21:30



O presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Ricardo Alban, avaliou como positivas as medidas anunciadas pelo governo federal para reduzir os efeitos da cobrança pelos Estados Unidos de taxas de importação de até 50% sobre produtos brasileiros. A informação foi divulgada pela entidade em comunicado distribuído na tarde desta quarta-feira (13).

Segundo o informe, o presidente da entidade ressaltou o fato de o conjunto de ações anunciadas ontem em cerimônia, chamado de Plano Brasil Soberano e enviado ao Congresso como Medida Provisória, incluir propostas feitas pelas indústrias, federações e associações setoriais e também porque englobou dois conceitos básicos: continuar negociando como prioridade e, o segundo, se novas medidas forem necessárias elas serão tomadas.

Alban que participou em Brasília da apresentação do Plano, ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, do vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, dos ministros da Fazenda, Fernando Haddad, e das Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann, e dos presidentes da Câmara, Hugo Motta, e do Senado, Davi Alcolumbre, considerou, segundo o comunicado da CNI, que as medidas darão um respiro à indústria nacional.

“Não queremos só respirar, mas caminhar e, neste primeiro momento, o Plano Brasil Soberano representa abertura de mercado e reflete o esforço contínuo de manter o diálogo e buscar soluções”, destacou o presidente da confederação.

Entre as medidas apresentadas, merecem destaque, na avaliação da CNI, a criação de linha de crédito especial com taxas de juros mais acessíveis, que pode chegar a R\$ 30 bilhões, o diferimento (por dois meses) do pagamento de tributos federais e a reativação do Reintegra, via elevação de sua alíquota (de até 3,1% para grandes e médias empresas; e até 6% para micro e pequenas). Essas três medidas constam do documento de propostas prioritárias entregue pela CNI ao governo federal, informou a Confederação.

Além disso, na avaliação da CNI, o Plano Brasil Soberano conta com outras medidas importantes para o socorro das empresas exportadoras, que também atendem a pleitos do setor industrial, como a prorrogação por um ano do prazo para exportações no âmbito do regime de Drawback e a melhoria dos instrumentos de garantia à exportação.

No comunicado, a entidade ressaltou que todas as medidas apresentadas nesta quarta-feira pelo governo são focadas apenas nas empresas exportadoras que são impactadas pelo aumento das tarifas dos Estados Unidos, “de forma a assegurar a assertividade e efetividade do plano, além de torná-lo aderente à realidade fiscal do país”.

O presidente da CNI ressaltou a importância da competitividade nacional e da defesa comercial, especialmente diante do cenário global, e criticou os elevados spreads bancários. “Temos que ter muito cuidado, atenção e agilidade na defesa comercial correta, séria e transparente. Se colocarmos o Brasil como nação em primeiro lugar, tenho certeza de que podemos avançar muito mais”, disse Alban, que reiterou que a Confederação continuará trabalhando com representantes do governo para negociar e mitigar os impactos das tarifas, preservando a competitividade da indústria nacional.

Além disso, de acordo com o comunicado, a CNI avalia que “as medidas apresentadas trarão alívio financeiro para o fluxo de caixa das empresas afetadas, permitindo que elas possam suportar esse momento crítico”, e Alban considera “que o momento continua exigindo equilíbrio e bom senso para transformar desafios em oportunidades.

O comunicado informa ainda que “a CNI tem convicção de que o Congresso Nacional tratará com a devida prioridade e presteza a medida provisória a ser enviada pelo governo para a viabilizar as medidas apresentadas”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/08/2025

SETOR AQUAVIÁRIO MOVIMENTOU 653,7 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º SEMESTRE

Da Redação Portos e logística 13/08/2025 - 18:16



Com 653,7 milhões de toneladas, o setor aquaviário registrou no primeiro semestre de 2025 crescimento de 1,02% na movimentação de cargas, em comparação com o mesmo período do ano passado. Os dados, do Painel Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), foram divulgados nesta quarta-feira (13). Segundo a agência, foi o maior volume para primeiros seis meses do ano desde o início da série histórica, em 2010. Além disso, a movimentação de junho, de 120,4 milhões de toneladas, foi recorde para o mês.

De acordo com a Antaq, a alta foi puxada principalmente pelas cargas containerizadas e por granéis sólidos, que também atingiram o maior patamar desde 2010. No caso dos contêineres, a movimentação atingiu 78,1 milhões de toneladas, com aumento de 6,17%. Do total, 53,7 milhões de toneladas foram movimentadas em operações de longo curso, 23,7 milhões na cabotagem e 700 mil



toneladas em navegação interior e de apoio portuário. Em TEUs, a movimentação de contêineres foi de 7,3 milhões. No ano passado, esse perfil de carga teve alta de 22,72% e também foi recorde.

Já de granéis sólidos, que representaram 59,2% de tudo o que foi movimentado pelos portos brasileiros, foram 387,1 milhões de toneladas de cargas, com crescimento de 0,7% frente ao primeiro semestre de 2024. E em cargas gerais, que cresceram 5,21% no período, a movimentação atingiu 31,7 milhões de toneladas, enquanto nos granéis líquidos houve recuo de 1,4%, com 156,8 milhões de toneladas.

Os portos públicos mantiveram o mesmo patamar de movimentação do primeiro semestre de 2024, chegando a 231,5 milhões de toneladas nos primeiros seis meses deste ano, com queda de 0,53%. Entre os 20 portos públicos com mais movimento, o com maior crescimento percentual no semestre foi o Porto do Rio de Janeiro (RJ), que, cresceu 24,9%, com 8,4 milhões de toneladas. Já pelo Porto de Itajaí, em Santa Catarina, que retomou as operações em maio de 2025, passaram 1,7 milhão de toneladas.

Por mais um ano consecutivo, o porto de maior movimentação no semestre foi o de Santos. Com 67,9 milhões de toneladas, ele foi responsável por 10,4% de toda a movimentação portuária dos primeiros seis meses do ano, mas com recuo de 1,09% em relação ao mesmo período de 2024.

Os terminais de uso privado (TUPs) registraram 422,3 milhões de toneladas movimentadas no primeiro semestre de 2025, o que representou aumento de 1,88% em comparação ao mesmo período do ano anterior. O Terminal Marítimo Ponta Ubu (ES), no Espírito Santo, foi o com maior crescimento na movimentação, com 7 milhões de toneladas e alta de 50,66%. E o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, no Maranhão, o que registrou o maior volume de cargas movimentadas, com 75,2 milhões de toneladas e crescimento leve de 0,59%.

Os destaques percentuais entre as mercadorias movimentadas foram os fertilizantes, com mais 13,65% e 20,9 milhões de toneladas, o enxofre, cuja alta foi de 10,76% e teve 1,2 milhão de toneladas movimentados, e a pasta de celulose, com aumento de 9,12% e 12,5 milhões de toneladas. Em tonelagem bruta, destacaram-se o minério de ferro, com 190,5 milhões de toneladas (+2,5%), seguido pelo óleo bruto de petróleo, com 104,1 milhões toneladas (+0,62%) e a soja, com 93 milhões movimentados (+5,2%).

Segundo os dados divulgados pela Antaq, a navegação interior movimentou 44,3 milhões de toneladas, com crescimento de 2,37%, as cargas de longo curso chegaram a 463,6 milhões e cresceram 2,01%, enquanto a cabotagem teve queda de 1,95% em comparação com o primeiro semestre do ano passado, com 144,8 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/08/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 14/08/2025