

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 121/2025
Data: 25/08/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TECON SANTOS 10: MEGATERMINAL TRARÁ INVESTIMENTOS E CONTRAPARTIDAS PARA A CIDADE	4
NAVIOS JAPONESES CHEGAM A SANTOS PARA TREINAMENTO DE OFICIAIS	6
TCU APONTA FALHAS NA MODELAGEM DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	7
RAMAL FERROVIÁRIO É PEÇA-CHAVE PARA EFICIÊNCIA DO TECON SANTOS 10	8
LEILÃO HISTÓRICO DE CANAL DE ACESSO AO PORTO DE PARANAGUÁ SERÁ EM 22 DE OUTUBRO	11
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	12
NOVO ESTALEIRO E ESTUDO DA FGV IMPULSIONAM POLO NAVAL EM SERGIPE	12
SHOPEE INAUGURA SEU TERCEIRO CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO EM ALAGOAS	14
FERROVIA, PORTO SECO E GÁS MOBILIZAM PREFEITOS E LIDERANÇAS EM ARARIPINA	16
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	17
PORTO DO RIO CRESCE 24,9% NO SEMESTRE COM DESTAQUE PARA MOVIMENTAÇÃO DE TRIGO E SIDERURGIA	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – ANTAQ E OAB, UMA IMPORTANTE PARCERIA	18
NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO FEDERAL RECUSA PEDIDO DA ONU PARA SUBSIDIAR HOSPEDAGEM NA COP-30	19
<i>A conferência tem gerado críticas internacionais devido aos preços abusivos praticados pelos hotéis em Belém</i>	19
<i>Auxílio financeiro</i>	19
<i>Compromisso político</i>	19
<i>Trabalhar junto</i>	19
<i>Roadshow da mineração</i>	20
NACIONAL - BNDES ANUNCIA CRÉDITO EMERGENCIAL PARA SETORES AFETADOS PELO TARIFAÇO	20
NACIONAL - ANTAQ E OAB FIRMAM ACORDO PARA AGILIZAR PROCESSOS ADMINISTRATIVOS	21
NACIONAL - AUTORIDADES VISITAM OBRAS DA BR-080/GO E DA PONTE SOBRE O RIO ARAGUAIA	21
REGIÃO NORDESTE - BAHIA AMPLIA CONECTIVIDADE AÉREA COM 880 VOOS EXTRAS DA AZUL	23
REGIÃO CENTRO-OESTE - MS LANÇA LICITAÇÃO PARA RECUPERAR TRECHO ESTRATÉGICO DA MS-156	24
REGIÃO SUL - INSTALAÇÃO DE ESTAIS MARCA NOVA FASE DA PONTE DE GUARATUBA	25
PORTO DE SANTOS - NAVIO JAPONÊS KASHIMA RECEBE VISITANTES HOJE NO CAIS DA MARINHA	26
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - EU VOLTO ATRÁS. E VOCÊ?	27
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS EM MEIO AO DEBATE DE SUA EXPANSÃO COM O TECON SANTOS 10	29
BAHIA ECONÔMICA - BA	30
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 10% NO 1º SEMESTRE. PORTO DE SALVADOR SUPERA ARATU E TORNA-SE O MAIOR PORTO DA BAHIA. VEJA DETALHES.	30
JORNAL O GLOBO – RJ	31
REFORMA ADMINISTRATIVA PREVÊ FIM DE APOSENTADORIA COMPULSÓRIA COMO 'PUNIÇÃO' PARA JUÍZES	31
LIRA QUER SE REUNIR COM LÍDERES PARA DEBATER MEDIDAS COMPENSATÓRIAS PARA ISENÇÃO DE IMPOSTO DE RENDA A QUEM GANHA ATÉ R\$ 5 MIL	34
GOVERNO LULA CONTRATA ESCRITÓRIO DE ADVOCACIA NOS EUA PARA TENTAR REVERTER SANÇÕES DE TRUMP	35
RELATOR DA REFORMA ADMINISTRATIVA SUGERE ALTERAR DEFINIÇÃO DE 'ERRO GROSSEIRO' PARA ESTIMULAR INOVAÇÃO NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	36
LULA ASSINA ACORDOS COM A NIGÉRIA APÓS TARIFAÇO DE TRUMP E CRITICA 'UNILATERALISMO E PROTECIONISMO'	37
MINISTRO DIZ QUE PAGARÁ VALORES TABELADOS DE PRODUTOS AFETADOS POR TARIFAÇO DE TRUMP: 'NÃO TEREMOS COMO PAGAR PREÇOS DE EXPORTAÇÃO'	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	40
SETOR PRIVADO DOS EUA PEDE QUE TRUMP INTERVENHA EM VENDA DE RESERVA DE NÍQUEL NO BRASIL PARA A CHINA	40
ANÁLISE - NOVO SUBMARINO NUCLEAR, ARMAS EUROPEIAS E PARCERIA NO MERCOSUL: COMO DIMINUIR DEPENDÊNCIA DOS EUA	42
INVESTIDORES PROCURAM A COSAN PARA COMPRAR FATIA MINORITÁRIA DA HOLDING	44
LEILÃO DE TRANSMISSÃO COM R\$ 7 BI DE INVESTIMENTOS JÁ TEM DUAS BAIXAS	46
AGÊNCIAS REGULADORAS: LULA CONSEGUE APROVAR DIRETORES, MAS INDICADOS POR BOLSONARO AINDA SÃO MAIORIA	47
PORTAL PORTOS E NAVIOS	49
PORTO DO RIO DE JANEIRO FIRMA PARCERIA COM CHINESES	49



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 121/2025
Página 3 de 60
Data: 25/08/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ARTIGO - A CLASSIFICAÇÃO FISCAL PARA FINS ADUANEIROS – POSSIBILIDADE DE DIVERGÊNCIAS	50
ITAJAÍ ATINGE 1,7 MILHÃO DE TONELADAS MOVIMENTADAS NO SEMESTRE.....	56
MOEGÃO TEM QUASE 70% DAS OBRAS TERMINADAS EM PARANAGUÁ	56
A TCP, ANUNCIU, QUE O EXECUTIVO JACKY SONG ASSUMIU O CARGO DE CEO DA EMPRESA EXECUTIVOS.....	57
CUBO MARITIME & PORT COMPLETA 3 ANOS E ANUNCIA PROJETOS EM PARCERIAS COM STARTUPS.....	57
A OCYAN ANUNCIU, NA ÚLTIMA SEXTA-FEIRA (22), QUE O ENGENHEIRO VINÍCIUS DIAS ASSUMIU O POSTO DE DIRETOR DE FINANÇAS E INVESTIMENTOS DA EMPRESA.....	58
LEILÃO DE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO DE PARANAGUÁ SERÁ 22 DE OUTUBRO	59
MARINHA PRIORIZA ESTALEIROS BRASILEIROS, DIZ DIRETOR NA NAVALSHORE.....	59
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	60
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	60

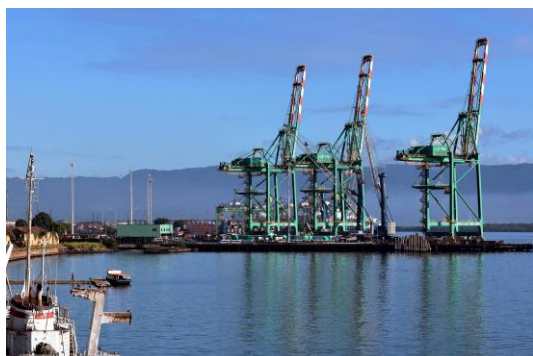


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TECON SANTOS 10: MEGATERMINAL TRARÁ INVESTIMENTOS E CONTRAPARTIDAS PARA A CIDADE

Terminal promete ampliar movimentação portuária e exige que arrendatário cumpra medidas ambientais e sociais, beneficiando moradores e trabalhadores locais

Por Ted Sartori



Cais do Saboó, em Santos, que tem parte ocupada hoje pelo Ecoporto, dará lugar ao maior terminal de contêineres da América do Sul (Foto: Alexsander Ferraz/AT)

Para toda grande iniciativa, impactos naturalmente existem. E não é diferente com o Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos, com leilão previsto para dezembro. Diante disso, serão implantadas ações mitigatórias e compensatórias em prol da Cidade, segundo a Agência Nacional de

Transportes Aquaviários (Antaq).

“Foi apontado, no estudo que subsidia o processo licitatório do terminal, que a legislação do município de Santos obriga que, no contexto do licenciamento ambiental do empreendimento, seja elaborado Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV), bem como o Relatório de Impacto de Trânsito (RIT)”, afirma a Antaq.

A Agência explica que o futuro arrendatário deverá arcar com todos os valores advindos do atendimento a essas obrigações, incluindo os custos de compensação e mitigação resultantes. “Porém, caso o valor de investimento seja superior a R\$ 5,79 milhões, a arrendatária poderá pedir reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, na proporção de 50-50% entre arrendatária e Poder Concedente, sobre o valor excedente”, detalha.

O prefeito Rogério Santos (Republicanos) explicou que, a partir do relatório gerado pelo EIV, é que a Prefeitura vai propor as mitigatórias e compensatórias. “Provavelmente serão ações focadas em questões de drenagem, de acesso, além de algumas contrapartidas sociais que são colocadas para atender também à população da Cidade”, revela. “Sabemos que a outorga fica toda para o Governo Federal e o Município será afetado no aspecto positivo, mas também no negativo. Mas isso só será feito a partir do relatório que a empresa vencedora obrigatoriamente apresentará ao município”, emenda.

O tamanho do futuro empreendimento impressiona. O Tecon Santos 10 será o maior terminal de contêineres da América do Sul. Ele ocupará 621,9 mil m², 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 prazo do contrato será de 25 anos, com início da vigência previsto para 2026 e término em 2050. No entanto, ele poderá ser prorrogado.

“Esse terminal faz com que o Brasil dê um salto no ranking mundial de movimentação de contêineres: da 46ª posição para a 15ª. Ele vai ampliar em 30% a nossa capacidade de movimentação. É muita coisa. É extremamente importante para o Brasil, mas tem que ser bom para Santos. Como prefeito, vou brigar pelas contrapartidas, para que esse terminal só tenha impactos positivos para a Cidade e o trabalhador portuário”, afirma o prefeito.

Um outro benefício solicitado pela Prefeitura envolve diretamente o processo de transferência do Terminal de Passageiros da atual área, na região de Outeirinhos, para o Valongo, próximo ao Centro Histórico de Santos.

“A Prefeitura fez a contribuição e foi aceita, que é a construção desse terminal de passageiros. Depois, estamos pedindo para que a atual área ocupada por ele vire cais público para atender o trabalhador portuário avulso, os caminhoneiros e as transportadoras, fora as compensações que o terminal terá que dar para a Cidade”, explica.



Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, do Concais, vai para o Valongo, em laje construída pelo arrendatário do Tecon Santos 10 (Alexsander Ferraz/AT)

Irrisório

Ex-promotor de Justiça do Meio Ambiente de Santos, Daury de Paula Júnior, que está aposentado, considera o valor irrisório, mesmo considerando apenas o impacto ao patrimônio cultural.

“Se a análise de impacto no trânsito indicar, o empreendedor pode ter que construir, por exemplo, uma alça de acesso e só esta obra pode custar dezenas de vezes mais que os R\$ 5,7 milhões, como aconteceu no caso do Shopping JK Iguatemi, em São Paulo”, exemplifica, referindo-se ao que ocorreu em 2012 na Capital, quando houve necessidade de construção de viaduto e passarela em razão do impacto viário causado pela construção.

Colaboração

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse que, caso o valor seja inferior ao necessário, a APS poderá colaborar nesse sentido. “O importante é a integração do Porto com a Cidade. Além disso, a própria lei municipal prevê o impacto das operações portuárias”, explica ele.

Pomini explica que a Prefeitura, geralmente, utiliza o crédito de contrapartida aos impactos para a construção de equipamentos públicos, como creches e escolas. “Mas pode pegar parte dele para complementar e atenuar os impactos ambientais locais. O impacto é sempre mais positivo do que negativo”, afirma.

O arquiteto e urbanista Ricardo Andalaft defende contrapartidas mais eficientes e eficazes para atender às necessidades da população. “E pessoas não só do local, mas de todo o restante que, de alguma forma, acabam se utilizando dessas vias, desses espaços para poder se locomover para trabalhar, para ir à escola ou para casa, por exemplo”, argumenta o também responsável técnico da Architetando.

Diante desse raciocínio, Andalaft lembrou da habitação como um dos focos a serem explorados. “Santos tem um déficit habitacional muito grande e, quem sabe, essa contrapartida possa também contribuir para que se consiga usar de uma forma melhor alguns espaços obsoletos da Cidade que poderiam ser revertidos em habitação”, afirma. “Não necessariamente do sistema que a gente chama convencionalmente de CDHU, mas outras propostas de moradia que tivessem possibilidade até de ocupação do centro da Cidade, trazendo as pessoas para mais perto do local de trabalho, para quem está diretamente ligado ao sistema portuário na prestação de serviço”, explica.

O emprego, por sinal, também necessita ser considerado, na visão do arquiteto e urbanista. “Lembrando também que essa amplitude de possibilidades de emprego também sejam compartilhadas para a população local. A gente espera bastante isso, que exista essa contrapartida da oferta de serviço para a demanda de mão de obra que a gente tem, principalmente nessa região”.

Arrendatário deve cumprir exigências ambientais

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) informa que o futuro arrendatário do Tecon Santos 10 deverá manter vigentes, durante todo o período contratual, todas as licenças, permissões e autorizações ambientais necessárias ao pleno exercício das suas atividades portuárias.



Vias de Santos precisam de investimentos para que veículos pesados não prejudiquem a locomoção da população que mora na Cidade (Vanessa Rodrigues/AT)

“A minuta do contrato também prevê a obrigação da elaboração e divulgação anual do inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), que alimentará o inventário de emissões da Agência, e a renovação de equipamentos atuais pelos menos poluentes”, detalha.

A futura arrendatária, segundo a Agência, também terá que apresentar um Estudo de Impacto Ambiental, entre outros levantamentos com a menção a programas a serem executados nas fases de implementação e operação do terminal.

“No projeto, está previsto ainda que a empresa implemente ações de compensação ambiental e a responsabilidade do futuro arrendatário de conseguir o licenciamento ambiental, junto à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), referente à construção de laje e píer do Terminal de Passageiros do Valongo”, acrescenta.

A propósito, o futuro arrendatário do Tecon Santos 10 terá prazo máximo de quatro anos, a partir do momento em que assumir a área, para concluir as obras da laje, com 35.097 m², e do píer, com 17.854 m². “Até o presente momento, não foram previstos investimentos por parte da empresa em obras relativas aos acessos rodoviários ao futuro Terminal de Passageiros do Valongo”, afirma.

Ecoporto

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, revelou que uma das exigências feitas é que o Tecon Santos 10 contemple, além dos contêineres, carga geral e navios preparados para movimentar veículos, os chamados Ro-Ro (carros), justamente para compensar a saída do Ecoporto do local, atualmente em contrato transitório justamente para viabilizar o novo terminal.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a indenização em razão de investimentos que foram feitos pelo Ecoporto ficará a cargo do futuro arrendatário. “Conforme minutas de edital e contrato aprovadas, foi previsto, como condição prévia à assinatura do contrato, que a futura arrendatária do terminal apresente comprovante de depósito no valor de R\$ 307,49 milhões com a finalidade de se constituir como salvaguarda financeira para futura apuração e pagamento de ressarcimento decorrente de processo de reequilíbrio em favor da empresa Ecoporto Santos”, explica a Antaq. Não foi informado, no entanto, qual o destino do Ecoporto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/08/2025

NAVIOS JAPONESES CHEGAM A SANTOS PARA TREINAMENTO DE OFICIAIS

Esquadra da Força Marítima de Autodefesa abre navio à visitação pública e celebra 130 anos de relações diplomáticas entre Brasil e Japão

Por Bárbara Farias 24 de agosto de 2025

O Porto de Santos recebe hoje a Esquadra de Treinamento da Força Marítima de Autodefesa do Japão. A missão é composta pelos navios JS Kashima e JS Shimakaze, que integram o tradicional cruzeiro de formação de oficiais japoneses realizado anualmente desde 1957.



Missão é composta pelos navios JS Kashima e JS Shimakaze, que fazem a formação de oficiais japoneses (Foto: Esquadra de Treinamento da Força Marítima de Autodefesa do Japão/Divulgação)

Na chegada, às 8h15, os navios japoneses trocarão uma salva de 21 tiros de canhão com o navio-patrolha Maracanã, da Marinha do Brasil, nas proximidades da Ilha das Palmas. Em seguida, as embarcações atracarão no Cais da Marinha, onde haverá uma cerimônia.

A programação prevê uma série de atividades diplomáticas, culturais e esportivas. Além disso, o navio Kashima será aberto à visitação pública gratuita amanhã, das 14 às 16 horas. A esquadra partirá de Santos na quinta-feira.

“A vinda da esquadra marca a celebração dos 130 anos de relacionamento entre o Brasil e o Japão. É relevante recebê-los aqui e celebrar essa data importante para os dois países”, disse o capitão dos Portos de São Paulo, Marcus André de Souza Silva.

Segundo o Consulado-Geral do Japão em São Paulo e a Capitania dos Portos de São Paulo, a visita reforça a formação dos futuros oficiais japoneses em ambiente internacional e a cooperação diplomática e cultural entre Brasil e Japão.

A esquadra japonesa participará de homenagens a figuras históricas, como a deposição de flores no monumento ao patrono da Marinha, almirante Joaquim Marques Lisboa, conhecido como Marquês de Tamandaré, em Santos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/08/2025

TCU APONTA FALHAS NA MODELAGEM DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Tribunal identifica riscos jurídicos e de governança e cobra ajustes antes da liberação de recursos federais

Por Maurício Martins 23 de agosto de 2025



Com 1,5 km de extensão, sendo 870 metros sob o canal do estuário, túnel será o primeiro do tipo no Brasil e usará técnica internacional (Foto: Vanessa Rodrigues/AT)

O Tribunal de Contas da União (TCU) identificou “possíveis fragilidades” na modelagem da Parceria Público-Privada (PPP) para a construção do túnel imerso entre Santos e Guarujá. Despacho assinado pelo ministro Bruno Dantas, relator do processo na Corte, aponta que as supostas falhas podem comprometer a segurança jurídica, a governança e a adequada aplicação de recursos da União no empreendimento.

Segundo o documento, feito na última quinta-feira, a auditoria técnica do TCU listou quatro pontos críticos. O primeiro é a matriz de riscos, considerada genérica e incompatível com a complexidade de um túnel imerso no principal porto do País. A ausência de detalhamento sobre riscos operacionais, portuários, ambientais e institucionais contraria a legislação de PPPs, a jurisprudência do próprio TCU e práticas internacionais, deixando a União e a Autoridade Portuária de Santos (APS) vulneráveis a prejuízos.

Outro problema está na governança interfederativa. O Tribunal constatou que não há instância formal de deliberação entre União, Estado e APS. Essa lacuna teria permitido decisões unilaterais, como o



aumento de cerca de R\$ 840 milhões no valor contratual pelo Estado, sem pactuação prévia com os entes federais, em afronta aos princípios constitucionais de planejamento.

A indefinição sobre a titularidade do ativo também preocupa. O contrato prevê que, ao fim da concessão, o túnel seja revertido exclusivamente ao Estado de São Paulo, apesar de a obra estar sobre bem da União e contar com aporte federal relevante. Isso contraria entendimento da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), de que a reversão deveria ser feita à União, condição necessária, inclusive, para a correta classificação do investimento da APS.

O quarto ponto destacado é a ausência de instrumento jurídico que formalize o aporte da APS. Sem definição clara sobre o mecanismo de repasse, execução e controle, a situação gera insegurança jurídica, dificulta a fiscalização e fere o próprio Convênio de Delegação que rege a participação da estatal portuária.

Apesar das fragilidades, o TCU avalia que os problemas podem ser resolvidos com ajustes no Convênio de Delegação de Competências 7/2024, sem necessidade de adiar o cronograma licitatório. O leilão do túnel está marcado para o próximo dia 5 de setembro.

O ministro Bruno Dantas ressaltou que a decisão não altera a data do leilão nem o edital já publicado. O túnel imerso Santos-Guarujá é um dos projetos mais aguardados em mobilidade e logística no Estado.

A Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) informa, em nota, que o projeto do túnel foi desenvolvido “em diálogo e de forma transparente, com base em estudos técnicos robustos e nas melhores práticas internacionais”.

Segundo a SPI, o acompanhamento de órgãos de controle, como o TCU, é parte natural do processo e contribui para o aperfeiçoamento do projeto. “O anexo contratual estabelece expressamente que o túnel conviverá com infraestruturas e serviços de titularidade da União e do Estado de São Paulo, o que demandou interação e alinhamento entre os dois entes ao longo da estruturação deste marcante projeto”.

A Secretaria afirma que questões pontuais levantadas estão sendo tratadas em conjunto com a União, sem impacto no cronograma. “As condições contratuais, incluindo a matriz de riscos, a governança interfederativa e a cláusula de reversão do ativo, estão sendo definidas em conformidade com a legislação e em diálogo permanente com a União”.

Prazo

O prazo para que o Ministério de Portos e Aeroportos e a APS se manifestem sobre as adequações solicitadas pelo TCU é de cinco dias.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/08/2025

RAMAL FERROVIÁRIO É PEÇA-CHAVE PARA EFICIÊNCIA DO TECON SANTOS 10

Especialistas alertam que a ferrovia é essencial para reduzir tráfego de caminhões, aumentar competitividade e permitir operação com os maiores navios do mundo no megaterminal santista

Por Ted Sartori 23 de agosto de 2025

O transporte ferroviário de cargas é um aspecto importante para ajudar a compor o futuro Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos. O edital prevê como investimento obrigatório da arrendatária a implantação de ramal ferroviário, compatível com a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), que ficará responsável pela infraestrutura de integração. A execução depende de obras prévias do sistema ferroviário do complexo portuário para justamente permitir essa união.



O cais do empreendimento deverá ter dois berços de 823 metros até o quarto ano de contrato, mais um terceiro berço de 1,2 km até o sexto ano e um quarto atracadouro, de 1,5 km, até o oitavo ano de arrendamento, segundo documento da Antaq (Foto: Alexsander Ferraz/AT)

“O transporte ferroviário pode ter um papel preponderante no fluxo do comércio exterior santista, pois ele permitiria o giro mais rápido da carga no Porto, contribuiria para a redução do fluxo intenso de caminhões e proporcionaria uma dinâmica melhor e mais eficiente para a chegada e à saída das cargas no complexo santista”, argumenta o diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron.

Os números envolvendo o Tecon Santos 10 impressionam. Com leilão previsto para dezembro, ele será o maior terminal de contêineres do Brasil. Ocupará área de 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 prazo do contrato será de 25 anos, com início da vigência previsto para 2026 e término em 2050, podendo ser prorrogado. Com ele está prevista a transferência do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, da região de Outeirinhos para o Valongo.

Se não for possível construir o ramal ferroviário, haverá o pagamento de uma outorga adicional de R\$ 24.506.084,11 à Autoridade Portuária de Santos, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). “O pagamento, em substituição à implantação do ramal ferroviário, será destinado à APS, não havendo vinculação direta desse recurso à execução da obra específica”, acrescenta a Agência.

Em nota, a Fips se posicionou dizendo que “o planejamento detalhado para os acessos ao terminal compete à administração pública e os pontos assinalados serão estabelecidos após a conclusão dos estudos e análises necessários, visando garantir a melhor solução para o terminal e o Porto de Santos.”

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, lembra que esse raciocínio tem como ponto de partida o mesmo que envolve o pagamento pela construção de dois viadutos na Alemoa, feitos a partir de créditos que o Porto tem com a Fips.

“Caso isso (a obra ferroviária) não aconteça, a arrendatária ficaria devedora através de outorga. Esse valor seria transformado em outorga sempre para o caixa do Porto ou em realização de novas obras de contrapartida. Por que nós temos um crédito com a Fips de valor perto de R\$ 1 bilhão? Por esse raciocínio. Ao invés de pagar a outorga, a gente prefere que eles construam obras que guardem relação com o complexo portuário como um todo, que ajudem na mobilidade”, ressalta.



Pomini demonstra absoluta confiança de que a intervenção será realizada, considerando o contrário como uma “remota hipótese”. “Até porque esse terminal depende dessa mudança, desse ramal ferroviário para cuidar de suas operações e para que possa chegar ao máximo de previsão de movimentação de cargas”, justifica.

Ferrovia pode ter um papel fundamental no fluxo de cargas para o novo megaterminal (Vanessa Rodrigues/AT)

Modal diminui impactos no cais santista

O consultor ferroviário e diretor da Mallard Consulting, Alan Jones Tavares, deixa claro que, sem o ramal ferroviário, o Tecon Santos 10 ficaria excessivamente dependente do transporte rodoviário, trazendo consequências diretas e negativas.

Uma delas está nos gargalos logísticos. “Isso causaria maior tráfego de caminhões nas vias de acesso ao Porto de Santos, comprometendo a fluidez do trânsito urbano e aumentando os custos de operação”, afirma. A outra é a menor competitividade. “Operadores e exportadores que necessitam de soluções integradas para longas distâncias tenderiam a buscar alternativas em outros terminais e portos”, argumenta.

Riscos ambientais e sociais também são observados por Tavares. “O crescimento do volume de caminhões acarretaria mais poluição, maior consumo de combustível e aumento de acidentes rodoviários”, estima. Por fim, está a limitação de capacidade futura. “Sem a ferrovia, o Tecon Santos 10 teria restrições para atender à crescente demanda de contêineres, o que comprometeria sua atratividade a longo prazo”, justifica.

De acordo com o especialista, o acesso ferroviário ao Tecon Santos 10 não é apenas um requisito desejável, mas uma condição estratégica para que o terminal cumpra seu papel de ampliar a eficiência da cadeia de contêineres no Porto de Santos.

“Somente com essa integração intermodal será possível garantir competitividade, sustentabilidade e segurança logística, consolidando o terminal como peça-chave no comércio exterior brasileiro”, afirma. “Lembrando ainda que o setor ferroviário também tem que melhorar o manuseio de contêineres para garantir que o fluxo seja eficiente”, emenda.

Já o consultor portuário Ivam Jardim observa que, embora possa ser estratégica para alguns players, a ferrovia precisa ser tratada com realismo.

“Hoje, só cerca de 5% da carga containerizada do Porto de Santos passa pela ferrovia — a maior parte continua vindo por caminhão. Se o ramal for imposto como obrigação contratual, ele reduz a capacidade do pátio e, se mal posicionado, atrapalha os gates de entrada e saída e todo o fluxo de acesso de caminhões ao terminal”, avalia.

Ivam Jardim lembra que a ferrovia só faz sentido se for implantada de forma inteligente, por um operador que veja viabilidade no seu plano de negócio. “É importante lembrar: a não implantação não prejudica o Porto, porque já temos Santos Brasil e DP World oferecendo essa alternativa. Por isso, o melhor caminho é manter a decisão facultativa para o futuro arrendatário”, argumenta o consultor portuário.

Navios maiores

A proposta para o Tecon Santos 10 prevê que a empresa vencedora construa no local a infraestrutura necessária para receber os maiores navios do mundo.

São embarcações da classe Triple E, com 400 metros de comprimento, 59 de largura, 73 de altura, com capacidade para transportar até 18 mil TEU (unidade de medida de um contêiner padrão de 20 pés).

Conforme consta na minuta do contrato, entre os investimentos obrigatórios do concessionário está a construção de um cais de atracação compatível com esses navios gigantes, ainda inéditos em Santos. Atualmente, o cais santista já recebe os da classe New Panamax (366 metros e 14 mil TEU), mas não com capacidade total devido à falta de estrutura e profundidade necessárias.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/08/2025

LEILÃO HISTÓRICO DE CANAL DE ACESSO AO PORTO DE PARANAGUÁ SERÁ EM 22 DE OUTUBRO

Com investimentos de R\$ 1 bilhão, concessão ampliará profundidade do canal, movimentação de navios e deve impulsionar a economia regional

Por A Tribuna.com.br 22 de agosto de 2025



Primeiro leilão de canal de acesso de um porto público no Brasil (Foto: Cláudio Neves/Divulgação)

O leilão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, no Paraná, está marcado para o dia 22 de outubro, na sede da B3, em São Paulo. Com investimentos de R\$ 1 bilhão, a concessão será o primeiro leilão de canal de acesso de um porto público no Brasil, com previsão de ampliar a capacidade

operacional e a movimentação portuária do segundo maior porto do país e da América Latina, atrás apenas do Porto de Santos.

O anúncio foi feito nesta sexta-feira (22) pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvano Costa Filho. Na mesma data, também serão leiloados três terminais portuários: RDJ07, no Porto do Rio de Janeiro; POA26, no Porto de Porto Alegre; e TMP Maceió, no Porto de Maceió.

Canal de acesso de Paranaguá

O processo de licitação já foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e encaminhado em junho à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Os critérios definidos para o leilão do canal de Paranaguá servirão de modelo para futuros leilões em portos como Santos (SP), Itajaí (SC), Porto da Bahia e Rio Grande (RS).

Atualmente, o porto recebe 2.600 navios por ano, com destaque para grãos sólidos, como soja e proteína animal. A concessão permitirá a ampliação do calado do canal de 13,5 metros para 15,5 metros, possibilitando a entrada de navios maiores e aumentando a movimentação de cargas. Cada centímetro adicional de profundidade aumenta a capacidade de carga em 60 toneladas por navio, segundo o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila.

Além de ampliar a operação portuária, a medida deve impulsionar a economia regional, com reflexos positivos nos municípios próximos e na geração de emprego e renda.

Terminais Portuários

No mesmo dia, os três terminais portuários também serão concedidos:

- **RDJ07 (Rio de Janeiro):** Receberá R\$ 99,4 milhões em estrutura para movimentação de petróleo (carga offshore) com concessão de 25 anos.
- **POA26 (Porto Alegre):** Destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos, com investimento de R\$ 21,1 milhões e concessão de 10 anos.
- **TMP Maceió (Maceió):** Terminal para embarque e desembarque de passageiros, com construção de estacionamento adjacente, investimento de R\$ 3,7 milhões e concessão de 25 anos.

O leilão de Paranaguá e dos terminais reforça a estratégia do governo federal de modernizar a infraestrutura portuária, aumentar a eficiência logística e fortalecer o comércio internacional do Brasil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/08/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

NOVO ESTALEIRO E ESTUDO DA FGV IMPULSIONAM POLO NAVAL EM SERGIPE

Além da construção do estaleiro, o Governo encomendou à Fundação Getúlio Vargas (FGV) um estudo para traçar o diagnóstico e as perspectivas do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB).

De Sergipe - Antônio Carlos Garcia



Diretora-geral da SG Reparos Navais, Vânia Lemos:
“vamos construir o estaleiro Foto: Ascom/Sedetec

Sergipe vive um momento estratégico para se consolidar como polo naval e portuário. A instalação de um estaleiro em Santo Amaro das Brotas promete movimentar a economia local, com investimentos de R\$ 150 milhões e potencial para gerar até 20 mil empregos diretos e indiretos. O projeto é fruto da parceria entre o Governo do Estado, a empresa SG Indústria e Comércio Naval e a Codise (Companhia de

Desenvolvimento Industrial de Sergipe).

À frente da iniciativa, a diretora-geral da SG Reparos Navais, Vânia Lemos, enfatizou que se trata de uma nova estrutura, e não da reativação do antigo Porto das Redes. “Adquirimos o local e constituímos o Estaleiro Sergipe, sendo um braço do grupo econômico SG. Nossos serviços englobam reparo e construção naval, apoio portuário, terminal privado Antônio de Santana, armazenagem e demais atividades”, explicou.

O interesse pela área é antigo. O presidente do grupo, Antônio de Santana, acompanhava a região há mais de 15 anos. Após sua morte, as negociações foram retomadas pela viúva, Cláudia Santana, e o projeto avançou com apoio da administração local. Vânia destacou que contratos já estão em andamento, embora sigilosos, e que o estaleiro deve estar totalmente operacional em até dois anos. A previsão é que as primeiras operações comecem em 2026, com a fabricação de balsas destinadas a uma empresa de mineração do Sul do país. O investimento total será realizado ao longo de três anos.



Comitiva do governo de Sergipe visitou o Estaleiro São Gonçalo, no Rio de Janeiro Foto: Ascom/Sedetec

Durante os entendimentos com a empresa carioca, uma comitiva do Governo de Sergipe visitou, no dia 15 de agosto, o Estaleiro São Gonçalo, no Rio de Janeiro, com o objetivo de conhecer as operações da SG Indústria e Comércio Naval. Durante a agenda, autoridades como o secretário da Sedetec, Valmor Barbosa, e o presidente da Codise,

Ronaldo Guimarães, destacaram a importância da missão para fortalecer o setor naval sergipano. O senador Laércio Oliveira e o prefeito Paulo César também ressaltaram os impactos positivos em emprego, renda e atração de investimentos para o estado.

Além do apoio técnico e institucional, o Governo de Sergipe articula, por meio da Codise, a concessão de incentivos fiscais e locacionais pelo Programa Sergipano de Desenvolvimento

Industrial (PSDI), com o objetivo de transformar a região em um polo produtivo de referência no setor naval.

Estudo da FGV

Paralelamente, o Governo encomendou à Fundação Getúlio Vargas (FGV) um estudo para traçar o diagnóstico e as perspectivas do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), ativo da Petrobras operado pela VLI, empresa logística que tem a Vale como uma das sócias, com cerca de 30% do capital. A VLI atua com portos e ferrovias e, no caso do TMIB, mantém contrato de operação em que o Estado participa apenas como anuente.



**Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB)/
Foto: Arthur Paganini**

Segundo Marcelo Menezes, superintendente executivo da Sedetec, antes da contratação do estudo houve tratativas com a Petrobras e com a VLI para garantir a participação e a disposição das empresas em fornecer informações essenciais. O objetivo inicial do levantamento é mapear as cargas existentes, potenciais e os investimentos necessários para novas movimentações no terminal. Além das

operações já realizadas, o TMIB deverá receber um incremento de atividades com a chegada de embarcações de descomissionamento de plataformas, sondas, barcos de apoio e, futuramente, as operações ligadas ao projeto Sergipe Águas Profundas.

“Não se faz investimento sem perspectiva de demanda. Para justificar, é preciso demonstrar viabilidade econômica, com uso efetivo e retorno em receita”, explicou Menezes. Ele destacou que a análise também contempla possibilidades de expansão logística em Santo Amaro, na área do antigo estaleiro Porto das Redes, para atender ao descomissionamento e à implantação do Sergipe Águas Profundas.



**Marcelo Menezes, superintendente executivo da
Sedetec Foto: Ascom/Sedetec**

Esse projeto está em fase decisiva: no dia 30 de setembro ocorre a entrega das propostas para os navios-plataforma. Se houver competitividade nos preços, a Petrobras poderá tomar a decisão final de investimento, destravando uma cadeia de serviços e obras — entre elas, a construção de um gasoduto de 100 km ligando a costa ao campo de produção. Essa infraestrutura demandará apoio marítimo, recebimento e soldagem de tubos, além de serviços especializados

em Sergipe.

Para viabilizar esse cenário, o governo busca realizar a dragagem da foz do Rio Sergipe, cujo calado atual limita a entrada de embarcações. A SG deve iniciar a batimetria — mapeamento do fundo do rio — nos próximos 15 dias. O trabalho será acompanhado pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), que possui amplo acervo histórico sobre a região.

Menezes reforça que a instalação de serviços navais em Sergipe reduziria custos de operação da Petrobras e de empresas contratadas. Hoje, embarcações precisam se deslocar ao Rio de Janeiro para manutenção, elevando custos e tempo. “Se tivermos esse serviço aqui, o prestador poderá cobrar preços mais competitivos e enxutos”, afirmou, acrescentando que o estudo da FGV demonstrará à Petrobras os benefícios da infraestrutura local.

Outro ponto em análise é o potencial turístico. O governador Fábio Mitidieri questionou ao INPH a possibilidade de que, com a dragagem, navios de cruzeiro pudessem atracar no Rio Sergipe, no centro de Aracaju. “Seria interessante para o turismo, mas é preciso ter operador disposto a incluir Aracaju na rota. O investimento é grande e depende de viabilidade”, ponderou.

Articulações políticas

As negociações envolvem ainda a Agência Nacional do Petróleo (ANP) e articulações políticas em Brasília. Menezes destacou o apoio do senador Laércio Oliveira (PP-SE), considerado hoje um dos parlamentares mais influentes no setor de petróleo e gás no Senado, ao lado de Eduardo Braga. Segundo ele, Laércio ganhou projeção a partir da “lei do gás” e mantém interlocução constante com entidades como o Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP).

“Eu sou amigo pessoal de Laércio há mais de 30 anos. Quando ele pegou a relatoria da lei do gás, pediu para que estudássemos o tema juntos. De lá para cá, temos trabalhado muito próximos e alinhados. Hoje ele é reconhecido como uma autoridade nesse setor”, frisou o superintendente.

A expectativa é que a Petrobras avance na decisão de investimento, já que o projeto Sergipe Águas Profundas está no radar da estatal. Menezes ressaltou que, diferentemente de tentativas anteriores, há agora maior competitividade entre fornecedores de navios-plataforma, com simplificações que reduziram custos.

“Estamos no melhor momento para que esse projeto saia do papel. Sergipe pode se consolidar como polo logístico de petróleo e gás, atraindo investimentos, infraestrutura e novas atividades econômicas para o estado”, afirmou.

Além da pauta energética, Menezes destacou que Sergipe também busca se inserir na agenda de data centers. “A demanda de energia é enorme e o desafio não é simples, mas Sergipe quer se posicionar também nesse segmento”, concluiu.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/08/2025

SHOPEE INAUGURA SEU TERCEIRO CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO EM ALAGOAS

Novo Centro de Distribuição da Shopee vai funcionar na cidade de Arapiraca e gerar cerca de 150 empregos diretos

Por Vanessa Siqueira De Alagoas - vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br



Novo Centro de Distribuição da Shopee vai funcionar na cidade de Arapiraca e gerar cerca de 150 empregos diretos. Foto: Divulgação

A Shopee colocou em funcionamento, nesta segunda-feira (25), o seu terceiro centro logístico em Alagoas, localizado em Arapiraca. A unidade se soma a outros dois polos já instalados em Maceió e vai ampliar a presença da plataforma no estado, com impacto direto na geração de mais de 150 empregos e no

fortalecimento do setor logístico local.

Durante encontro com representantes da empresa, no Palácio República dos Palmares, o governador Paulo Dantas reafirmou o apoio do Estado à expansão. “O Governo de Alagoas vai estar sempre de portas abertas para o setor produtivo, e não é diferente com a Shopee. O hub em Arapiraca vai trazer mais eficiência, mais agilidade na entrega das mercadorias e gerar mais postos de trabalho e oportunidades aos alagoanos”, declarou.

Ele ressaltou ainda que a presença da plataforma consolida a confiança de grandes empresas em investir em Alagoas. “A Shopee alegra o povo de Alagoas – sobretudo do Agreste e do Sertão – acreditando no nosso estado e promovendo, cada vez mais, um serviço com eficiência e qualidade”, reforçou o governador.

Para a Shopee, Alagoas é considerado um mercado estratégico. O head de Expansão Logística da empresa, Rafael Flores, destacou que a abertura em Arapiraca acompanha o crescimento do e-commerce no Brasil.



Governador Paulo Dantas se reúne com representantes da Shopee. Foto: Edvan Ferreira/ Agencia Alagoas

“A ampliação da nossa infraestrutura logística na região acompanha o crescimento contínuo da Shopee em todo o Brasil e reforça nosso compromisso com o desenvolvimento da economia local. Estamos investindo para oferecer um serviço de entrega cada vez mais eficiente, beneficiando vendedores e consumidores, e impulsionando o avanço do e-commerce no estado”, afirmou.

Estrutura da Shopee no Nordeste e no Brasil

No Nordeste, a Shopee conta com um centro de distribuição (CD) no modelo fulfillment em Pernambuco, dois CDs no modelo cross-docking nas regiões metropolitanas de Recife (PE) e Salvador (BA), além de mais de 30 hubs espalhados pelo território. Com essa rede, a empresa garante presença em todas as capitais da região, reduzindo prazos de entrega e ampliando as oportunidades para empreendedores locais.

No Brasil, a operação já soma 13 centros de distribuição (11 em cross-docking e 2 fulfillment) e mais de 150 hubs de primeira e última milha, que recebem e roteirizam os pedidos. A logística da companhia é apoiada por 25 mil colaboradores e mais de 45 mil motoristas parceiros, responsáveis pelas entregas aos consumidores.

A Shopee iniciou sua atuação no país em 2020 e atualmente conecta mais de 3 milhões de vendedores brasileiros, que respondem por mais de 90% das transações na plataforma. Entre os diferenciais logísticos, estão as Agências Shopee, pontos de coleta espalhados em todo o país, que já passam de 2.800 unidades e permitem que os lojistas tenham maior agilidade para enviar seus produtos.

E-commerce cresce no Nordeste e atrai grandes players

Além da Shopee, outras gigantes do comércio eletrônico estão reforçando sua presença no Nordeste. A Amazon inaugurou recentemente em Recife o maior centro de distribuição do país, um polo de 70 mil m² que criou mais de 1.100 empregos diretos e indiretos, e já conta com 17 polos logísticos na região, entre centros e estações de entrega. O Mercado Livre, por sua vez, estabeleceu um centro de distribuição em Pernambuco, expandindo ainda mais sua capacidade logística no Nordeste.

Esses movimentos refletem a consolidação de um setor em forte expansão: o e-commerce no Nordeste cresce aceleradamente, impulsionado pela maior conectividade digital, pela aproximação dos mercados consumidores e pela modernização da infraestrutura. A chegada do novo hub da Shopee em Arapiraca, portanto, se insere em um momento de transformação logística e econômica, em que Alagoas se torna um dos estados mais estratégicos para o varejo digital no país.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/08/2025

FERROVIA, PORTO SECO E GÁS MOBILIZAM PREFEITOS E LIDERANÇAS EM ARARIPINA

No seminário Conexões Transnordestina, realizado nesta sexta em Araripina, o debate girou em torno das necessidades mais urgentes do polo gesseiro

Por **Patrícia Raposo De Recife** patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



Conexões Transnordestina chegou nesta sexta-feira a Araripina, numa ação promovida pelo portal Movimento Econômico/Foto: ME

O seminário Conexões Transnordestina foi marcado por ampla mobilização política, empresarial e social em Araripina, nesta sexta-feira (15). As discussões se concentraram na implantação de um porto seco no Araripe e nos impactos que o trecho Salgueiro–Suape da Transnordestina pode gerar para o polo gesseiro. Esta foi a terceira edição do evento, que já passou por Salgueiro e Petrolina, e seguirá para mais quatro cidades

pernambucanas. Realizado no Centro Tecnológico do Araripe, o encontro reuniu cerca de 150 participantes, numa promoção do portal Movimento Econômico, com apoio da Sudene e do Governo de Pernambuco.

Estiveram presentes os prefeitos de Araripina, Evilásio Mateus, e de Trindade, Elbinha Rodrigues, além de representantes da Sudene, do Governo do Estado, da Infra S.A., da Copergás, da Fiepe, do Sindusgesso e da Adesa, entre outros. A mobilização reflete a preocupação com a competitividade do polo gesseiro, que enfrenta concorrência internacional, como a dos espanhóis, capazes de vender gesso mais barato no Brasil graças a custos logísticos inferiores. “O polo gesseiro poderia produzir dez vezes mais se tivesse eficiência logística”, afirmou o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti.

De acordo com o coordenador de Estudos, Pesquisa e Inovação da Sudene, José Farias, a conclusão do trecho Salgueiro–Suape reduzirá o chamado “Custo Brasil” e aumentará a competitividade local, especialmente no Araripe. A troca do modal rodoviário pelo ferroviário pode resultar em queda de até 30% nos custos de transporte.

Disputa pelo Porto Seco

O presidente da Agência de Desenvolvimento Econômico e Social do Araripe (ADESA), Daniel Torres, defendeu que o porto seco seja instalado no Sítio Abóbora, em Trindade, a seis quilômetros do distrito de Lagoa do Barro, em Araripina, e próximo à BR-316. A localização estratégica, segundo ele, atenderia diretamente áreas de extração de calcário e facilitaria o escoamento da produção, conectando o Sertão do Araripe à Transnordestina e aos portos marítimos.

Torres destacou que a divisa entre Pernambuco, Piauí e Ceará pode se consolidar como hub logístico nacional, graças à concentração de 95% da produção brasileira de gipsita e às reservas de calcário e mármore. A infraestrutura também beneficiaria a cadeia leiteira, a segunda maior do Estado, e setores como fruticultura, avicultura e pecuária, especialmente se avançar o projeto de irrigação do Canal do Sertão, que pode irrigar 120 mil hectares e movimentar até R\$ 15 bilhões anuais.

Competitividade do polo gesseiro

O diretor regional da Fiepe, Fábio Monteiro, apresentou o trabalho do Fórum Permanente de Infraestrutura, criado para monitorar obras estratégicas como a Transnordestina. Ele destacou que o polo, formado por cerca de 510 empresas, poderia reduzir o custo do frete para o Recife de R\$ 65 para R\$ 15–20 por tonelada, fortalecendo a concorrência com o produto importado. O transporte ferroviário abriria novas possibilidades de exportação para mercados como Paraguai, Chile e



Colômbia, além de facilitar a criação de um porto seco e a expansão agrícola na Chapada do Araripe.

Fabio Monteiro apontou para as perdas que a região ver sofrendo. “Já não somos responsáveis por 95% do gesso produzido no Brasil. O Maranhão vem avançando com oferta, apesar de termos muito mais empresas aqui. No entanto, estamos perdendo competitividade”, disparou. O diretor ressaltou que as empresas estão indo buscar lenha a 600 km de distância.

O secretário de Desenvolvimento Econômico de Araripina, Alexandro Grande, apontou como principais gargalos da região o alto custo do transporte e da energia. “O nosso transporte é mais caro que o nosso produto. Se a Transnordestina virar realidade, isso aqui vai se tornar uma ilha de desenvolvimento”, afirmou. Ele acrescentou que o gesso agrícola pode aumentar em 8,27% a produtividade da soja e que 11 cidades dependem economicamente do polo gessífero. “Mas precisamos de gás. Não podemos seguir usando lenha para a produção de gesso”, disse.

Anúncio da Copergás para Araripina

No evento, o presidente da Copergás, Bruno Costa, anunciou que a companhia vai implantar uma estação de regaseificação em Araripina. O investimento faz parte de um projeto que já conta com 16 pré-contratos assinados com empresas interessadas e prevê a criação de um fundo, por meio da Agência de Fomento do Estado (AGE), para garantir empréstimos voltados à expansão do uso de gás natural na região.

Atualmente, o abastecimento de gás é feito por caminhões, e a nova infraestrutura promete ampliar a competitividade industrial e reduzir custos energéticos. Bruno Costa também anunciou a criação de um fundo de apoio ao setor. “Mas ainda é cedo para falarmos de transportar gás pelos trilhos. Ainda precisamos nos debruçar mais sobre esse tema”, ponderou.

O diretor da Infra S.A., André Luis Ludolfo, informou que todos os estudos para adequar o projeto às futuras licitações estão em andamento, incluindo sondagens com aerolevanteamento para maior precisão. A previsão é lançar a licitação no segundo semestre deste ano, com custo estimado em R\$ 3,5 bilhões e conclusão prevista para 2029.

A prefeita Elbinha Rodrigues ressaltou que “o gesso é o grande empregador da região” e que a economia de Trindade depende diretamente do setor. Dados da Fiepe mostram que, em 2018, o polo gerou 15 mil empregos e R\$ 420 milhões em receita. O futuro presidente do Sindusgesso, Jorberth Granja, alertou que, sem ganhos logísticos, há risco de perda de empregos, restando apenas a atividade de mineração.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/08/2025



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PORTO DO RIO CRESCE 24,9% NO SEMESTRE COM DESTAQUE PARA MOVIMENTAÇÃO DE TRIGO E SIDERURGIA

Foram mais de 8 milhões de toneladas de cargas diversificadas movimentadas no período

O Porto do Rio de Janeiro teve o melhor resultado da Região Sudeste e foi destaque no primeiro semestre de 2025. De acordo com o balanço semestral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o terminal carioca movimentou 8,4 milhões de toneladas no período, um aumento de 24,9% sobre o ano passado.



Porto do Rio cresce 24,9% no semestre com destaque para movimentação de trigo e siderurgia - Foto: Divulgação

Regionalização Sudeste

O crescimento foi puxado por cargas como trigo, que avançou 61,9%, além de ferro e aço (+50,4%), outras cargas (+40%) e contêineres (+13%). Os números refletem a diversificação da matriz de cargas e a importância do terminal especializado no recebimento e distribuição de trigo a granel.



Em São Paulo, o Porto de Santos registrou leve retração de 1,1% no semestre, mas bateu recorde de movimentação em julho, reforçando sua posição como maior complexo portuário da América Latina. O Porto de São Sebastião teve queda de 9,9%, e o de Vitória (ES), recuo de 17,8%.

Infográfico - Regionalização dos dados aquaviários do 1º semestre da região Sudeste (1).png

“O crescimento da movimentação mostra o protagonismo dos portos públicos e o compromisso do Governo Federal com o fortalecimento da infraestrutura portuária, atraindo investimentos e garantindo mais eficiência logística para atender ao setor produtivo e gerar oportunidades para os brasileiros”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho

Mesmo com variações distintas entre os portos do Sudeste, o semestre evidencia a força da região na logística nacional. O desempenho expressivo do Rio de Janeiro, aliado à solidez de Santos e ao papel de Vitória e São Sebastião, confirma o protagonismo do eixo sudestino na movimentação de cargas e no abastecimento do país.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 25/08/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ANTAQ E OAB, UMA IMPORTANTE PARCERIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (CFOAB) firmaram um Acordo de Cooperação Técnica que aponta para um futuro de maior eficiência e transparência, na regulação do transporte aquaviário. A parceria, que confere à agência reguladora acesso direto ao Cadastro Nacional de Advogados, é um passo fundamental para modernizar os processos administrativos, garantindo maiores segurança e tempestividade nas comunicações e análises.

O acordo, com vigência inicial de cinco anos, prevê uma integração automatizada entre a nova Plataforma Unificada de Regulação Aquaviária (Proa), da Antaq, e as bases de dados da OAB. Essa sinergia tecnológica, com uma meta de eficiência superior a 95%, é um exemplo de governança pública alinhada à inovação digital e à proteção de dados. A iniciativa, além de agilizar a representação de empresas, reforça a confiabilidade dos dados e contribui para a proteção dos usuários e regulados.



A importância da parceria entre a Antaq e o Conselho Federal da OAB reside na busca por maior transparência e agilidade em processos da agência reguladora. Em um setor tão vital para a economia brasileira, a demora e a burocracia podem gerar incertezas e custos desnecessários. O acesso direto e confiável aos dados de advogados inscritos na OAB permite que a Antaq valide as informações de forma mais rápida, tornando os processos mais céleres e menos suscetíveis a fraudes.

A iniciativa de fortalecer a segurança jurídica e a integridade dos processos não beneficia apenas a Antaq, mas todo o ecossistema do transporte aquaviário. Empresas reguladas, advogados e usuários podem ter a garantia de que as comunicações e as análises são conduzidas com base em informações confiáveis e em um ambiente de transparência.

O acordo entre a Antaq e a OAB demonstra um compromisso conjunto com a ética, a legalidade e o fortalecimento da regulação no Brasil. Essa colaboração entre um órgão do Estado e uma entidade de classe mostra que o diálogo e a tecnologia são ferramentas poderosas para superar desafios e construir um ambiente de negócios mais eficiente e confiável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO FEDERAL RECUSA PEDIDO DA ONU PARA SUBSIDIAR HOSPEDAGEM NA COP-30

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

A CONFERÊNCIA TEM GERADO CRÍTICAS INTERNACIONAIS DEVIDO AOS PREÇOS ABUSIVOS PRATICADOS PELOS HOTÉIS EM BELÉM

O Governo Federal recusou, na última sexta-feira, dia 22, um pedido da Organização das Nações Unidas (ONU) para subsidiar a hospedagem de diplomatas na COP-30, em Belém. A conferência, que ocorrerá em novembro, tem gerado críticas internacionais devido aos preços abusivos praticados pelos hotéis na capital paraense. “Não há como subsidiar delegações de países, inclusive de países mais ricos que o Brasil”, declarou Miriam Belchior, secretária-executiva da Casa Civil, após uma reunião com representantes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC).

AUXÍLIO FINANCEIRO

Em vez de arcar com os custos, o governo brasileiro solicitou que a própria ONU aumente o auxílio financeiro que já oferece para as diárias de diplomatas. Atualmente, o valor do auxílio para hospedagens em Belém é de cerca de US\$ 150 (R\$ 813), enquanto em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro o montante chega a aproximadamente US\$ 250 (R\$ 1.355).

COMPROMISSO POLÍTICO

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, reforçou nesse domingo, dia 24, seu compromisso político com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e com o prefeito do Recife, João Campos, nas eleições do próximo ano. O compromisso foi destacado durante a posse do deputado federal Carlos Veras como novo presidente estadual do Partido dos Trabalhadores (PT) de Pernambuco. Em seu discurso na cerimônia, Costa Filho lembrou sua relação histórica com o PT e o presidente Lula.

TRABALHAR JUNTO

Sílvio Costa Filho afirmou que estará junto “com todas as forças do campo progressista trabalhando pela reeleição do presidente Lula e pelo apoio, se Deus quiser, à eleição do nosso futuro governador João Campos. Vamos juntos trabalhar por Pernambuco e pelo Brasil buscando um estado mais forte, mais justo, mais solidário e um estado com crescimento econômico e com geração de emprego e renda para o povo brasileiro”.

ROADSHOW DA MINERAÇÃO

O Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) prepara um roadshow de empresas do setor pelos Estados Unidos, a fim de divulgar o potencial do mercado nacional e atrair investimentos estrangeiros. O projeto foi debatido na última semana entre representantes da entidade, o vice-presidente do Citibank, Shawn F. Sullivan, e representantes da Câmara de Comércio Brasil-Estados (Amcham Brasil). No encontro, executivos do Ibiam destacaram o balanço semestral do setor – que teve um faturamento de R\$ 139,2 bilhões no primeiro semestre do ano – e o elevado potencial do subsolo brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2025

NACIONAL - BNDES ANUNCIA CRÉDITO EMERGENCIAL PARA SETORES AFETADOS PELO TARIFAÇÃO

Medida do Plano Brasil Soberano busca compensar perdas com a alta de impostos norte-americanos e preservar empregos em setores exportadores

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Segundo o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, o modelo seguirá parâmetros semelhantes ao que foi aplicado no Rio Grande do Sul após as enchentes de 2024

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou a liberação de R\$ 40 bilhões em crédito para apoiar empresas afetadas pelo aumento das tarifas de exportação dos Estados Unidos. A medida, inserida no Plano Brasil Soberano, busca reduzir os impactos do tarifação norte-americano sobre a

indústria brasileira e proteger empregos nos setores atingidos.

Desde 6 de agosto, o governo dos Estados Unidos elevou para 50% a alíquota de exportação incidente sobre produtos brasileiros, decisão que afeta diretamente segmentos com forte presença no comércio internacional. Para compensar as perdas, o BNDES estruturou uma linha de apoio financeiro que será dividida em duas frentes: R\$ 30 bilhões provenientes do Fundo Garantidor de Exportações e R\$ 10 bilhões com recursos próprios do banco.

Os financiamentos poderão ser utilizados para capital de giro, investimentos em adaptação da atividade produtiva, compra de máquinas e equipamentos, além da abertura de novos mercados consumidores.

Segundo o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, o modelo seguirá parâmetros semelhantes ao que foi aplicado no Rio Grande do Sul após as enchentes de 2024. “Guarda uma certa similaridade com o que aconteceu no Rio Grande do Sul. No Rio Grande do Sul, nós injetamos R\$ 29 bilhões na economia, na forma de crédito direto do BNDES, de crédito indireto dos bancos e com fundo garantidor. E a economia do Rio Grande do Sul, com toda a tragédia, respondeu de forma muito eficaz”, afirmou.

Mercadante destacou ainda que haverá prioridade para empresas que sofreram perdas relevantes em suas vendas externas. “A prioridade, nesse momento, é crédito incentivado pra todas as empresas que tiveram um prejuízo na perda dessa capacidade de exportação, que foi abrupta e sem nenhum tipo de negociação ou previsibilidade, e perderam acima de 5% do seu faturamento”, explicou.



O programa prevê contrapartidas. As empresas interessadas em obter os recursos terão que comprovar a manutenção do número de empregados. Além disso, o BNDES recomenda que os empresários iniciem os contatos com os bancos de relacionamento já a partir de 4 de setembro, data em que o crédito estará disponível.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/08/2025

NACIONAL - ANTAQ E OAB FIRMAM ACORDO PARA AGILIZAR PROCESSOS ADMINISTRATIVOS

Parceria permitirá acesso direto ao cadastro nacional de advogados e integração de sistemas, aumentando confiabilidade e rapidez nas decisões da agência

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

“ESSA MEDIDA TRAZ MAIS CONFIABILIDADE E TEMPESTIVIDADE ÀS ATIVIDADES DA AGÊNCIA, PRESERVA A INTEGRIDADE DOS PROCESSOS E CONTRIBUI PARA A PROTEÇÃO DOS USUÁRIOS E REGULADOS”

CAIO FARIAS

diretor-geral substituto da Antaq

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (CFOAB) firmaram um Acordo de Cooperação Técnica que prevê medidas para modernizar os fluxos internos da Agência, aumentar a segurança jurídica e dar mais rapidez aos processos administrativos sob sua responsabilidade.

Com o novo instrumento, a Antaq terá acesso direto ao Cadastro Nacional de Advogados da OAB, recurso que deve garantir a autenticidade dos dados de profissionais habilitados a representar empresas reguladas. A medida busca conferir maior confiabilidade às informações utilizadas em processos administrativos e agilizar o trâmite das comunicações oficiais.

“Essa medida traz mais confiabilidade e tempestividade às atividades da agência, preserva a integridade dos processos e contribui para a proteção dos usuários e regulados”, afirmou o diretor-geral substituto da Antaq, Caio Farias.

O acordo terá vigência inicial de cinco anos e prevê a integração entre a Plataforma Unificada de Regulação Aquaviária (PROA) e as bases de dados da OAB. O sistema contará com monitoramento contínuo e meta de eficiência superior a 95%. Segundo a Antaq, a iniciativa está alinhada às práticas de governança pública, inovação digital e proteção de dados previstas na Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).

O documento também estabelece a elaboração de um Plano de Trabalho, o acompanhamento dos resultados obtidos e a troca de informações entre a Agência e a OAB ao longo da execução do acordo.

De acordo com a Antaq, a parceria representa mais do que um avanço tecnológico, configurando-se como um compromisso conjunto pela ética, pela legalidade e pelo fortalecimento da regulação do transporte aquaviário no Brasil.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/08/2025

NACIONAL - AUTORIDADES VISITAM OBRAS DA BR-080/GO E DA PONTE SOBRE O RIO ARAGUAIA

Estrutura já tem 90% de execução e integra pacote de investimentos do Novo PAC, que prevê também 98 km de novos trechos em Goiás

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O ministro Renan Filho esteve no local acompanhado do vice-governador de Goiás, Daniel Vilela, e do superintendente regional do Dnit de Goiás/Distrito Federal, Flávio de Oliveira

Uma comitiva do Ministério dos Transportes, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e do Governo de Goiás realizou na sexta-feira (22) uma visita técnica a dois empreendimentos considerados estratégicos para a logística do estado: a implantação de 98 quilômetros de novas pistas e a construção da ponte sobre o Rio

Araguaia, ambos localizados na BR-080/GO. As obras contam com investimento total de R\$ 362 milhões do Governo Federal, por meio do Novo PAC.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, acompanhado do vice-governador de Goiás, Daniel Vilela, e do superintendente regional do Dnit de Goiás/Distrito Federal, Flávio de Oliveira, acompanhou de perto o andamento dos acessos à ponte estaiada sobre o Rio Araguaia, em Luiz Alves. O empreendimento está 90% concluído e recebe investimento de aproximadamente R\$ 204 milhões.

Com 1.031 metros de extensão, a Obra de Arte Especial (OAE) do tipo estaiada possui dois passeios e quatro mastros de 31 metros de altura, responsáveis pela sustentação dos estais. A travessia já foi concluída, e os trabalhos atuais concentram-se nos acessos, que somam 5,77 quilômetros.

As equipes executam a terraplenagem no lado goiano, etapa necessária para posterior aplicação do Tratamento Superficial Duplo (TSD). No Mato Grosso, está prevista para o início de setembro a realização da mesma etapa, dando continuidade ao acesso no sentido da BR-080/MT.

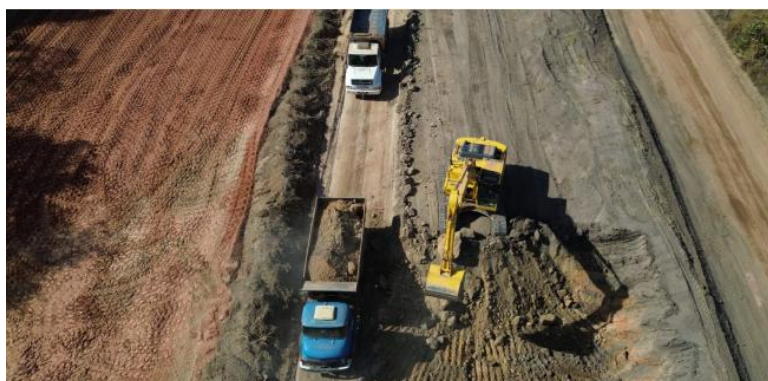
Também foi finalizado o processo de desapropriação da área, incluindo a instalação de cercas de delimitação da faixa de domínio, medida que contribui para a segurança viária. No lado mato-grossense, já começou a montagem dos dispositivos de Obra de Arte Corrente, conhecidos como bueiros, que integram o sistema de drenagem da rodovia.

Durante a execução dos serviços, os desvios em trechos não pavimentados que dão acesso às regiões de Benvidinha e Luiz Alves permanecem sinalizados com placas, cones e barreiras, de forma a orientar os usuários e garantir segurança e fluidez no tráfego.

A ponte sobre o Rio Araguaia é considerada mais do que uma ligação física entre comunidades. O empreendimento se consolida como corredor estratégico para o escoamento da produção agrícola, fortalecendo o agronegócio e impulsionando o turismo regional. O objetivo é assegurar mais conforto, segurança e eficiência no transporte, tornando-se um marco para a logística e o desenvolvimento socioeconômico da região.

A comitiva também sobrevoou as obras de implantação da BR-080/GO, entre os municípios de Bonópolis e Amaralina. No local, verificaram o avanço do empreendimento e receberam informações de que o processo de licitação para continuidade da rodovia até a BR-153/GO, próxima a Uruaçu, está em estágio avançado. A previsão é que a obra, que soma R\$ 158 milhões em investimentos do Governo Federal, seja finalizada até o final deste ano.

Com recursos do Novo PAC, as atividades conduzidas pelo Dnit vão conectar o distrito de Luiz Alves, na divisa entre Goiás e Mato Grosso, à rodovia Transbrasiliana, um dos principais corredores logísticos do país. A ligação deverá promover maior integração regional e estimular o desenvolvimento sustentável.



No segmento da rodovia em execução, o Dnit atua em frentes de terraplenagem, drenagem e pavimentação, além de supervisionar os aspectos ambientais

No segmento em execução, o Dnit atua em frentes de terraplenagem, drenagem e pavimentação, além de supervisionar os aspectos ambientais do empreendimento.

Dos 98 quilômetros em obras, 80 já foram concluídos, incluindo todas as pontes previstas no trecho.

De acordo com o Dnit, a entrega da ligação busca aprimorar a integração entre Mato Grosso, Goiás e Brasília, além de facilitar o escoamento da produção agropecuária e o transporte de bens e serviços. A expectativa é também beneficiar diretamente o turismo local, que tem na temporada do Araguaia um de seus pontos altos, atraindo visitantes de diversas partes do país para atividades como pesca esportiva e lazer nas praias de rio.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/08/2025

REGIÃO NORDESTE - BAHIA AMPLIA CONECTIVIDADE AÉREA COM 880 VOOS EXTRAS DA AZUL

Parceria com governo estadual e Salvador Bahia Airport garante 132,4 mil novos assentos entre dezembro deste ano e fevereiro de 2026

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo a companhia, a operação especial na Bahia representa crescimento de 26% no número de voos e de 28% no volume de assentos em comparação com a malha regular

A malha aérea da Bahia terá um reforço expressivo durante a alta temporada do verão. Entre 13 de dezembro deste ano e 1º de fevereiro de 2026, a Azul Linhas Aéreas vai operar 880 voos extras no estado, acrescentando 132,4 mil assentos ao mercado.

O aumento é resultado de uma parceria entre a companhia, o Governo do Estado, por meio da Secretaria de Turismo (Setur-BA), e o Salvador Bahia Airport, administrado pela Rede Vinci.

Segundo a companhia, a operação especial representa crescimento de 26% no número de voos e de 28% no volume de assentos em comparação com a malha regular. Do total, Salvador receberá 432 pousos e decolagens adicionais, Porto Seguro terá 300 e Ilhéus contará com 148. Os voos extras terão como origem aeroportos de São Paulo, Minas Gerais e Goiás, considerados polos emissores relevantes para o turismo baiano.

Além do incremento na malha regular, a Azul Viagens, operadora de turismo da companhia, vai ampliar sua oferta de pacotes no estado. Durante a temporada, serão 69 voos semanais conectando Salvador, Ilhéus, Porto Seguro e Una (Comandatuba) a diferentes cidades brasileiras. Entre os mercados atendidos estão Bauru, Campinas, Congonhas, Presidente Prudente, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, em São Paulo; Confins/Belo Horizonte e Uberlândia, em Minas Gerais; Goiânia, em Goiás; e Cascavel, no Paraná.

A head da Azul Viagens, Giulliana Mesquita, destacou a relevância do estado para a companhia. “Com os nossos voos para Salvador, Ilhéus e Porto Seguro, que estão entre os destinos mais procurados por nossos clientes, na alta temporada, reforçamos a importância estratégica da Bahia no planejamento da companhia. E a nossa resposta ao crescimento anual da demanda de lazer no destino é não só oferecer mais opções de acesso às belezas locais, como também uma experiência ainda mais completa de conforto, férias e diversão”, afirmou.

O secretário de Turismo da Bahia, Maurício Bacelar, ressaltou a conexão entre a ampliação das operações e o esforço do governo estadual no fortalecimento do setor. Para ele, “a ampliação de operações da Azul na Bahia é o reconhecimento da liderança do estado no mercado brasileiro do turismo, alcançado com investimentos estaduais em infraestrutura, inclusive aeroportuária, qualificação de empresários e profissionais, promoção dos destinos, além do trabalho constante de captação de voos regionais, nacionais e internacionais”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2025

REGIÃO CENTRO-OESTE - MS LANÇA LICITAÇÃO PARA RECUPERAR TRECHO ESTRATÉGICO DA MS-156

Obras previstas em Amambai, Coronel Sapucaia e Tacuru terão apoio do BNDES e visam reduzir custos de transporte e aumentar a segurança viária

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo os editais, o projeto foi dividido em dois lotes. O Lote 1 prevê a restauração de 32 quilômetros entre Amambai e Coronel Sapucaia, com valor estimado em R\$ 42,1 milhões

O Governo de Mato Grosso do Sul, por meio da Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (Agesul), anunciou na última semana a publicação de dois avisos de licitação para obras de restauração e adequação da rodovia MS-156, em trechos localizados nos municípios de Amambai, Coronel Sapucaia e Tacuru.

Segundo o governo estadual, os investimentos previstos somam aproximadamente R\$ 88 milhões e contam com apoio financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A administração do governador Eduardo Riedel (PP) aponta que a iniciativa faz parte da política de ampliar a infraestrutura do Estado.

De acordo com os editais, o projeto foi dividido em dois lotes. O Lote 1 prevê a restauração de 32 quilômetros entre Amambai e Coronel Sapucaia, com valor estimado em R\$ 42,1 milhões. Já o Lote 2 contempla a recuperação de 32,5 quilômetros entre Coronel Sapucaia e Tacuru, com investimento previsto de R\$ 45,9 milhões.

Ainda segundo informações do governo, a execução das obras tem como objetivo reduzir gastos com serviços de manutenção, como o tapa-buracos, além de aumentar a segurança da rodovia e adequá-la à demanda de tráfego. A expectativa é de que os trabalhos beneficiem motoristas, produtores e moradores da região sudoeste do estado.

As intervenções previstas incluem restauração completa do pavimento, melhorias de capacidade e reforço das condições de segurança viária. O processo licitatório será realizado em formato eletrônico, com critério de menor preço. O regime de execução adotado será o de empreitada por preço unitário.

O governo estadual destaca que a MS-156 é considerada um dos principais corredores rodoviários da região Sul de Mato Grosso do Sul, interligando áreas de produção agrícola e pecuária a pontos estratégicos na fronteira com o Paraguai. Além disso, a via também funciona como eixo central de circulação dentro dos municípios. Na avaliação da gestão estadual, a recuperação da rodovia é fundamental para reduzir custos de transporte, diminuir avarias em veículos e ampliar o acesso de produtores rurais a outras regiões.

O secretário de Infraestrutura e Logística, Guilherme Alcântara de Carvalho, reforçou a importância da parceria com o BNDES. “Estamos avançando na modernização da malha viária estadual com obras que trazem retorno direto para a economia e segurança para quem circula pelas estradas. A parceria com o BNDES é essencial para darmos escala a esse processo”, afirmou.

A abertura das propostas está marcada para 8 de setembro, em dois horários distintos: 8h30 para o Lote 1 e 9h30 para o Lote 2. Os editais podem ser consultados no portal da Agesul e no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2025

REGIÃO SUL - INSTALAÇÃO DE ESTAIS MARCA NOVA FASE DA PONTE DE GUARATUBA

Estrutura estaiada permitirá avanço do tabuleiro e reforça etapa decisiva da obra, que já tem 70% concluídos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Cada mastro da nova ponte terá 12 pares de estais, distribuídos para os dois lados. Cada cabo é formado por 61 cordoalhas de aço de alta resistência, protegidas contra corrosão

A Ponte de Guaratuba, no Paraná, entrou em uma etapa decisiva de construção com o início da instalação dos estais — cabos de aço que darão sustentação à parte central da estrutura. O procedimento começou na última semana e permitirá o avanço do tabuleiro, por onde passarão veículos e pedestres. Segundo o boletim mais recente, de julho,

as obras já alcançaram 70% de execução e seguem dentro do cronograma.

“Nós estamos iniciando a etapa de avanço sucessivo do tabuleiro da ponte e, para que esse avanço possa ocorrer e ser sustentado, dependemos dos cabos de estais. Já instalamos o primeiro par de estais, que é o primeiro conjunto responsável por suportar o tabuleiro da ponte”, explicou o engenheiro civil Rodrigo Marques, gerente de produção do Consórcio Nova Ponte.

Cada mastro da ponte terá 12 pares de estais, distribuídos para os dois lados. Cada cabo é formado por 61 cordoalhas de aço de alta resistência, protegidas contra corrosão. “Ao todo, serão 61 cordoalhas por estai. Cada cordoalha é tensionada a aproximadamente 10 toneladas. Portanto, um estai com 61 cordoalhas suporta cerca de 610 toneladas”, detalhou Marques, ressaltando a precisão exigida na montagem.

Segundo o engenheiro, a tecnologia utilizada em Guaratuba segue padrões internacionais aplicados em grandes obras na Europa, China e Estados Unidos. O sistema estaiado foi escolhido pela capacidade de vencer grandes vãos, garantir estabilidade e permitir um tabuleiro mais leve e econômico. “Muita gente pergunta ‘Por que uma ponte estaiada? É só pelo visual?’. A resposta é

não. Ela tem um apelo estético, mas, tecnicamente, permite vencer vãos maiores, proporciona economia de materiais e maior leveza estrutural”, acrescentou.

A ponte contará com dois mastros principais e vão central de 160 metros, com canal de navegação de 19 metros de altura por 90 metros de largura. A estrutura terá 1.244 metros de extensão total, quatro faixas de tráfego, calçadas com ciclovia e guarda-corpo. O investimento é de R\$ 386,9 milhões, com previsão de conclusão para abril de 2026.

Acessos

Além da parte estaiada, avançam também os acessos viários: cerca de 940 metros no lado de Guaratuba e 880 metros em Matinhos, somando 3,07 quilômetros de extensão. Recentemente, foi concluída a concretagem das 64 estacas marítimas que compõem as fundações, etapa considerada uma das mais complexas devido às condições geológicas e à influência das marés na baía.

De acordo com o Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), a adoção de um único conjunto central de estais, em vez de dois laterais como previsto inicialmente, facilitará a manutenção futura da ponte. “Esta mudança facilita o acesso de equipes de manutenção, que irão inspecionar a ponte nas décadas futuras, realizando melhorias conforme a necessidade, e garante a mesma estabilidade estrutural”, afirmou o diretor-presidente do órgão, Fernando Furiatti.

As obras, que ocorrem em regime 24 horas por dia, podem ser acompanhadas em tempo real por meio de câmeras instaladas no site oficial da Ponte de Guaratuba.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2025

PORTO DE SANTOS - NAVIO JAPONÊS KASHIMA RECEBE VISITANTES HOJE NO CAIS DA MARINHA

Atividade faz parte das comemorações de 130 anos do Tratado de Amizade Brasil-Japão, que inclui ações culturais e esportivas

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



A esquadra, composta pelos navios JS Kashima e JS Shimakaze, chegou a Santos no domingo. Após a atracação, houve cerimônia de recepção feita pela Marinha brasileira

O público de Santos e região terá a oportunidade de conhecer de perto a Esquadra de Treinamento da Força Marítima de Autodefesa do Japão nesta segunda-feira (25). Das 14h às 16h, o navio-escola Kashima estará aberto para visita gratuita no Cais da Marinha, no Porto de Santos.

A chegada da esquadra, composta pelos navios JS Kashima e JS Shimakaze, ocorreu no domingo (24), por volta de 8h15, e foi marcada por uma salva de 21 tiros de canhão entre as embarcações japonesas e o Navio-Patrolha Maracanã, da Marinha do Brasil, nas proximidades da Ilha das Palmas. Após a atracação, houve cerimônia de recepção oficial conduzida pela Marinha brasileira.

À tarde, a programação incluiu um almoço oferecido ao comandante e aos capitães da esquadra na Associação Japonesa de Santos, e a deposição de flores no Monumento ao Marquês de Tamandaré, também na cidade. À noite, houve uma recepção a bordo para autoridades, diplomatas e convidados.

A visita integra as comemorações dos 130 anos do Tratado de Amizade, Comércio e Navegação entre Japão e Brasil, assinado em 1895, simbolizando a tradição do cruzeiro anual de treinamento

iniciado em 1957 e o fortalecimento dos laços históricos e culturais entre os dois países, segundo o Consulado-Geral do Japão em São Paulo.

Também nesta segunda-feira, a tripulação participa de um mutirão de limpeza de praia na orla do José Menino e de um intercâmbio esportivo com partida de futebol no estádio Ulrico Mursa, da Portuguesa Santista.

Os navios permanecem em Santos até o dia 28, quando seguem para as próximas escalas de treinamento. A agenda no Brasil ainda inclui concertos, atividades culturais e esportivas em São Paulo.

[GALERIA DE FOTOS DA CHEGADA DOS NAVIOS]



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/08/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - EU VOLTO ATRÁS. E VOCÊ?



HUDSON CARVALHO

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

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

“Só sei que nada sei.”

Sócrates, pai da Filosofia ocidental

Como escrevi no título, volto. Mas reconheço que – na hora da volta, e só nessa hora, dói fazê-lo. Logo depois, passa.

Um ou outro pode me chamar de turrão. Eu me considero um “convicto de minhas opiniões”. Não pelo prazer de sê-lo. Não há prazer nenhum nisso, mas por que considero muito e várias vezes cada fator envolvido antes de decidir, o que aumenta a sensação de estar certo, quando tomo uma decisão. Não é tarefa fácil, pois muitas vezes, tudo isso tem que ocorrer em poucos segundos.

Com exceção da minha mulher Silvia, pelo meu desejo e necessidade absolutos de preservar nosso casamento de 36 anos, meus demais interlocutores, não tem vida fácil, também. Precisam de fatos, dados e uma boa linha de argumentação para me convencer. Ela não. Frequentemente tem razão. Naturalmente.

Por paradoxal que pareça, confesso que sinto grande prazer quando conseguem me mostrar o contrário, me demover de uma posição. É quase impossível não pensar: O “cara” é bom.



Faço dessa autoanálise, uma atitude permanente por que quero fugir de ser um dos personagens mais perigosos para uma organização: os “donos da verdade”.

Você os reconhece por serem usuários frequentes da frase: “Eu sempre fiz assim”. Também por serem adeptos do monólogo ao invés do diálogo.

Olimpicamente ignoram as opiniões alheias por mais fundamentadas que sejam. Ignoram a realidade à sua volta, ignoram a necessidade imperiosa que temos de aprender tudo o que pudermos, continuamente, enquanto estivermos vivos. Ignoram o que gostamos de chamar hoje de longlife learning.

Mais do que tudo, ignoram o enorme benefício que é aprender com os próprios erros. Se fosse algo que afeta apenas o próprio “turrão”, já seria ruim, mas afetaria apenas a ele próprio.

Infelizmente o limite vai além. O profissional incapaz de reconhecer que outros à sua volta podem estar corretos, afeta toda a Equipe, corrói os relacionamentos e -em última análise, toda a organização e seus resultados.

Numa alusão que me parece exagerada, são chamados de “tóxicos”. Pode ser um exagero, mas a verdade é que, quando esse tipo de comportamento atinge níveis perigosos, é comum associá-los a assédios de várias naturezas.

Recentemente uma pessoa próxima me relatou o caso de uma associação de classe, presidida por um tipo “certo de estar sempre certo”, 100% do tempo, em que ela ouvia de profissionais e empresas que poderiam fazer parte da tal associação: “Enquanto Fulano estiver por aí, não contem comigo”.

Alguns podem dizer que há um fator de auto proteção na causa de agir desses indivíduos, mas, convenhamos, é inegável também que há uma certa dose de falta de humildade nesse comportamento, não?

Muito bem, então os senhores da razão, estão condenados a viverem assim para sempre? Não!

Sempre é tempo de mudar, e a contagem desse tempo só pode começar com o reconhecimento dessa necessidade. Eu tenho um Amigo que – alertado por pessoas próximas – passou a anotar as ocasiões em que viu-se tentando insistentemente provar que estava certo. Eram muitas e ele resolveu mudar de atitude. É outro homem hoje.

Outra boa ideia, para continuar o diagnóstico, é montar uma lista das situações, pessoas ou assuntos que dispararam em nós o sentimento de provar que estamos certos.

Caminhando na linha da solução, a minha melhor dica é praticar a Escuta Ativa. Ouça atentamente e, antes de provar o seu ponto de vista, pergunte: “Se entendi bem, você acha que, ...” ou “Como você enxerga isso?”. Funciona.

Outra ideia que funciona é desafiar as próprias crenças. Reserve um tempo para ler opiniões contrárias. Participe de conversas desafiadoras de seus pontos de vista, tomando o cuidado de falar alternadamente e respeitar a fala dos demais. Interromper, jamais.

Por último, a dica mais importante. Escolha alguém de sua confiança, que se preocupe de verdade com você e peça feedback. Ouvir verdades, vindas de alguém que você respeita, pode mudar tudo.

Vamos terminar? Um Provérbio Russo: “Voltar atrás é melhor do que perder-se no caminho”.

Sigamos. Sempre é possível ser e fazer diferente e melhor.

COM EXCEÇÃO DA MINHA MULHER SILVIA, PELO MEU DESEJO E NECESSIDADE ABSOLUTOS DE PRESERVAR NOSSO CASAMENTO DE 36 ANOS, MEUS DEMAIS



INTERLOCUTORES NÃO TÊM VIDA FÁCIL, TAMBÉM. PRECISAM DE FATOS, DADOS E UMA BOA LINHA DE ARGUMENTAÇÃO PARA ME CONVENCER. ELA NÃO. FREQUENTEMENTE TEM RAZÃO. NATURALMENTE.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/08/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS EM MEIO AO DEBATE DE SUA EXPANSÃO COM O TECON SANTOS 10

Por Vivian Ribeiro Madsen Figueiredo

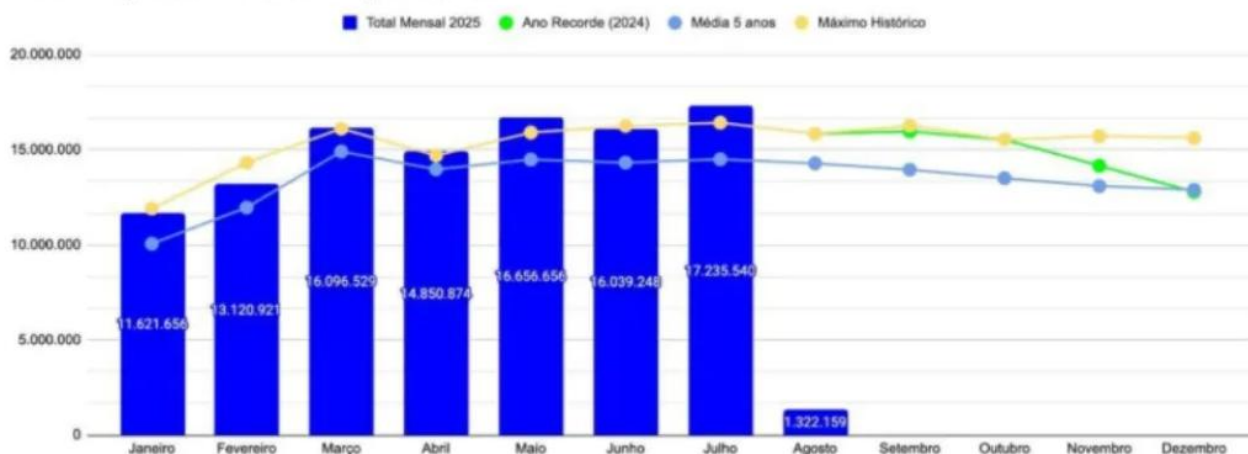
Dados preliminarmente divulgados pela Autoridade Portuária de Santos indicam que, no mês de julho, o Porto de Santos alcançou sua maior movimentação histórica, ultrapassando a marca de 17 milhões de toneladas de cargas movimentadas em um único mês em todos os terminais que formam o complexo portuário.

O aumento da movimentação no mês de julho foi consistente em diversos segmentos: crescimento de 10% em grãos sólidos, correspondendo a 900 mil toneladas; o de contêineres aumentou 4%, equivalente a 200 mil toneladas no mesmo mês; e o de cargas soltas cresceu 9%, referente a 85 mil toneladas. Parte desse acréscimo na demanda é atribuída às recentes divulgações de tarifação impostas pelo Governo Norte Americano sobre as importações brasileiras, de modo que os resultados alcançados confirmam a resiliência e a eficiência operacional do Porto de Santos.

Com efeito, os mencionados dados reforçam a relevância do leilão do terminal Tecon Santos 10, visto que o Porto de Santos está chegando no seu limite de movimentação de cargas, corroborando com a importância da ampliação de sua capacidade operacional. A infraestrutura atualmente instalada foi capaz de absorver esse incremento devido a vultosos investimentos realizados pelos operadores portuários para ampliar a sua eficiência nos últimos anos. Não obstante a influência do cenário internacional nos números de julho, a curva de crescimento das movimentações no Porto de Santos se mantém ascendente há anos, e novos recordes são atingidos com frequência, motivando alerta dos operadores portuários quanto ao risco de esgotamento.

O gráfico a seguir demonstra o crescimento das movimentações neste último mês em comparação com a movimentação média dos últimos cinco anos e com os recordes anteriormente atingidos, reforçando a informação anteriormente apresentada que o crescimento da movimentação é constante e carece de urgentes providências.

Movimentação 2025 X Movimentação Histórica



O fato de os terminais atuarem próximos ao limite de sua capacidade é uma condição que exige atenção imediata, sobretudo porque a implantação de novas instalações portuárias demanda anos de planejamento e execução antes de entrarem em operação. Por esse motivo, atualmente, todos os olhares do setor estão voltados para o andamento do projeto de arrendamento do mega terminal de



contêineres denominado Tecon Santos 10, cujo leilão está previsto para esse ano pelo Governo Federal.

Referido projeto, atualmente sob análise do Tribunal de Contas da União (TCU), prevê o aumento da capacidade do porto de Santos em 50% e encontra-se em sua segunda modelagem. Por esse motivo, a promessa de realização do leilão ainda esse ano está gerando grande expectativa entre os agentes do setor.

Entretanto, o senso de urgência e a celeridade com que os órgãos públicos estão conduzindo o andamento do Tecon Santos 10 contrastam com o grande debate concorrencial e regulatório, que está intrinsecamente relacionado às restrições de participação no leilão de atuais incumbentes no Porto de Santos, que foram adicionadas sem audiência pública pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e atualmente está sob análise do Tribunal de Contas da União.

Ora, a decisão da agência reguladora em instituir um leilão em duas etapas, sem atender às boas práticas regulatórias referentes à oitiva prévia do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), com o intuito de avaliar os aspectos concorrenciais que envolvem o arrendamento, já resultou em litígios judiciais e elevou a expectativa de revisão da decisão pelo órgão de contas ampliando a competição.

Suscitar controvérsias que resultem em judicialização não condiz com o propósito de celeridade, especialmente quando o compromisso do Governo Federal é de realizar o leilão ainda este ano e é reiteradamente explicitado pelos próprios órgãos responsáveis. Ademais, não é aderente ao interesse público, que já identificou a urgente e necessária ampliação da capacidade do maior porto da América Latina.

Deste modo, diversos agentes do mercado aguardam o posicionamento final do TCU com expectativa pela retirada das restrições concorrenciais que, se mantidas, poderão ensejar eventuais novos litígios, que podem resultar na suspensão do leilão por meses – ou até anos – retardando investimentos indispensáveis para atender ao crescimento da demanda. Diante do recorde histórico de julho, fica evidente que a capacidade atual do porto já opera sob forte pressão e que novos terminais são essenciais para evitar gargalos logísticos.

Conclui-se, assim, que uma decisão que garanta a aplicação do princípio constitucional da livre concorrência no arrendamento do maior terminal de contêineres do país é a medida que se aguarda para que o projeto do Tecon Santos 10 alcance, com a celeridade esperada, o melhor valor de outorga e inicie seus trâmites burocráticos para iniciar os necessários investimentos de ampliação do Porto de Santos, assegurando que a operação do terminal viabilize o seu crescimento operacional, fundamental para garantir o crescimento econômico do País.

Vivian Ribeiro Madsen Figueiredo é advogada, Mestre em Direito Político e Econômico, Pós-graduanda em Direito Regulatório e Concorrencial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CRESCE 10% NO 1º SEMESTRE. PORTO DE SALVADOR SUPERA ARATU E TORNA-SE O MAIOR PORTO DA BAHIA. VEJA DETALHES.

Redação - 24/08/2025 09:06 - Atualizado 25/08/2025

A movimentação de cargas nos portos da Bahia atingiu 6,1 milhões de toneladas no 1º semestre de 2025, um crescimento de 10% em relação ao mesmo período do ano anterior.



O destaque foi Porto de Salvador que movimentou 3,1 milhões de toneladas, um crescimento de quase 7% em relação ao mesmo período de 2024. Com isso, o Porto de Salvador foi responsável por 50,1% da movimentação portuária estadual, superando pela primeira vez a movimentação do Porto de Aratu e tornando-se o maior porto da Bahia. O Porto de Salvador é operado pela Tecon Salvador, que tem a concessão, e pela Intermarítima, arrendatária de 2 duas instalações portuárias

O Porto de Aratu movimentou 2,9 milhões de toneladas, um crescimento de 5,5% em relação ao ano passado, sendo responsável por 47,5% do total movimentado. Já o Porto de Ilhéus movimentou 112,7 mil toneladas, um crescimento de 2,2%

Os dados são da Companhia de Docas da Bahia, que sempre divulgou os dados do Complexo Portuário da BTS, e, inexplicavelmente, não divulgou os dados relativos aos terminais de uso privado.

Fonte: Bahia Econômica
Data: 25/08/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

REFORMA ADMINISTRATIVA PREVÊ FIM DE APOSENTADORIA COMPULSÓRIA COMO 'PUNIÇÃO' PARA JUÍZES

Proposta, que também vale para membros do MP, visa a "acabar com prêmio para quem comete má conduta", diz o deputado Pedro Paulo, relator do projeto. Texto deve ser apresentado na próxima semana

Por Ivan Martínez-Vargas — Brasília



Prédio do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), em Brasília. Texto da Reforma Administrativa reúne 70 medidas — Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

Relator da Reforma Administrativa na Câmara, o deputado Pedro Paulo (PSD-RJ) vai incorporar ao texto uma proposta que proíbe a aposentadoria compulsória como forma de punição a juízes e promotores. Ao mesmo tempo, irá abrir a possibilidade de demissão desses profissionais por meio de processo administrativo disciplinar.

Pelas regras atuais, juízes e membros do Ministério Público se tornam vitalícios e só perdem o posto por sentença judicial transitada em julgado. No caso dos magistrados, a aposentadoria compulsória é uma sanção aplicada pelo tribunal onde atuam. A decisão é por maioria absoluta dos membros ou também pode ser aplicada pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ).

Em ambos os casos, o juiz é afastado das suas funções, mas passa a receber aposentadoria. Há também punições administrativas, como advertência.

O texto de Pedro Paulo, que ainda não foi oficialmente apresentado, reúne 70 medidas distribuídas em quatro eixos: estratégia, governança e gestão; transformação digital; profissionalização do serviço público; e combate a privilégios.

Texto na próxima semana

O projeto deve ser apresentado pelo deputado na semana que vem, e o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB) tem dito que a pauta é uma de suas prioridades. O texto traz propostas em temas como regras para teletrabalho e concursos (leia mais no quadro abaixo).

O item que trata do fim da aposentadoria compulsória está no eixo de redução de privilégios, ao qual O GLOBO teve acesso. Pedro Paulo afirma que a intenção é corrigir algo que chama de “prêmio para quem comete má conduta”. A reforma vai aproveitar os termos de uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) já apresentada pelo ex-senador e ministro do Supremo Tribunal Federal Flávio Dino.

— Hoje se um juiz rouba e é condenado, sua punição é uma aposentadoria compulsória com vencimentos elevados. Não tem razão para ser assim, essa punição é praticamente um prêmio. A ideia é passar a instituir PAD (Processo Administrativo Disciplinar) e que uma decisão de colegiado do CNJ ou do CNMP (Conselho Nacional do Ministério Público) levem à demissão, sem remuneração — explica o relator.

Dos 135 magistrados punidos entre 2008 e abril de 2024, a maioria (59%) foi aposentada compulsoriamente, de acordo com levantamento da ONG Fiquem Sabendo com dados do CNJ. Nenhum deles foi demitido.

O relatório deverá propor, ainda, um período de desincompatibilização de seis meses a um ano para que membros de associações de classe possam se candidatar a vagas do CNJ e do CNMP. A medida, segundo o relator, visa a reduzir eventuais conflitos de interesses nos dois órgãos, que entre outras funções disciplinam os benefícios a que têm direito os integrantes do Judiciário e do MP.

— O CNJ e o CNMP são conselhos responsáveis por decisões que necessitam de independência, estipulam medidas correcionais, não deveriam ter a predominância de interesses corporativistas — defende o relator.

Essas propostas se somam a outras já anunciadas pelo deputado como a proibição de férias acima de 30 dias ao ano para servidores públicos (hoje, juízes e promotores têm 60 dias ao ano) e o fim da concessão de remuneração adicional de férias superior a um terço dos salários.

Teto salarial

Outra proposta no eixo de redução de privilégios é a intenção de “limitar a profusão de criação de verbas de caráter disfarçado de indenização para ultrapassar o teto e não pagar Imposto de Renda”. A ideia é colocar na legislação uma definição mais fechada do que seriam verbas indenizatórias pagas a servidores públicos.

A maioria dos chamados penduricalhos é instituída como verbas de caráter indenizatório. Esses benefícios não estão sujeitos ao teto constitucional dos salários públicos (equivalente à remuneração de ministro do STF, atualmente R\$ 46.366,19), e não incidem sobre eles o Imposto de Renda.

Há, ainda, a proposta de instituir um teto de gastos para essas verbas. A ideia é estipular como máximo as despesas realizadas no ano de 2020 corrigidas pela inflação do período.

Pedro Paulo também vai propor acabar com a possibilidade de que uma carreira do serviço público consiga a extensão de benefícios e vantagens específicas de outra carreira usando os argumentos de simetria constitucional e paridade.

Honorários públicos

O relatório também deve tratar de fundos para custear benefícios econômicos a categorias do funcionalismo. Uma das propostas é proibir a criação de novos fundos para pagamento de remunerações e benefícios.

Os existentes, contudo, continuariam. Também está previsto que todos os fundos com essa finalidade tenham caráter público. Com isso, passariam a ser fiscalizados pelos tribunais de contas e teriam seus dados públicos.

O recebimento de honorários de sucumbência — valores pagos pela parte que perde um processo aos advogados da parte que ganhou a ação — a advogados públicos também seriam disciplinados.

— Minha proposta mantém a possibilidade dos advogados públicos receberem honorários de sucumbência, mas desde que os critérios de distribuição desses valores sejam mais transparentes e efetivamente voltados aos advogados que trabalharam na causa que gerou os honorários — diz o relator.

Veja os principais pontos da proposta da Reforma Administrativa

- Aposentadoria compulsória: Não será mais permitida a aposentadoria compulsória como punição administrativa máxima a juízes e membros do Ministério Público.
- Verba indenizatória: Será estabelecido conceito fechado desse tipo de verba. Hoje, há muitas exceções ao teto salarial que ampliam a remuneração de servidores.
- Avaliação de desempenho: Serão definidos critérios de avaliação de desempenho que serão considerados na progressão de carreira. Também haverá bônus para metas atingidas.
- 60 dias de férias: Serão vedadas férias superiores a 30 dias, como ocorre na iniciativa privada. Hoje, algumas categorias de servidores, como juízes, podem gozar 60 dias.
- Teto salarial: O teto do funcionalismo, hoje fixado em R\$ 46.366,19 vai valer também para os funcionários de estatais não dependentes, como BNDES e Caixa.
- Retroatividade de benefícios: Decisões para retroatividade de concessão de benefícios terão de ser transitadas em julgado, reconhecidas pelo CNJ e individualizadas.
- Adicional de férias: Não será possível conceder adicional de férias superior a um terço. Hoje, algumas carreiras instituem adicionais de até 50%.
- Demissão por processo administrativo: Será possível a demissão de juízes e membros do MP por meio de processo administrativo, com garantia de defesa e contraditório.
- Home office: Será limitado a 20% da força de trabalho do órgão e restrito a um dia por semana. Exceções serão possíveis mediante justificativa.
- Tempo de serviço: Não serão permitidas progressões e licenças unicamente condicionadas ao tempo de serviço, prática que ainda existe em estados e municípios.
- Progressão na carreira: A ideia é que todas as carreiras tenham ao menos 20 níveis de progressão. Isso impede que servidores cheguem ao topo muito rapidamente.
- Serviços notariais e de registro: Haverá teto para remuneração líquida dos titulares dos serviços de notas e lei nacional para fixar emolumentos. Hoje, as cobranças nos cartórios variam muito.

LIRA QUER SE REUNIR COM LÍDERES PARA DEBATER MEDIDAS COMPENSATÓRIAS PARA ISENÇÃO DE IMPOSTO DE RENDA A QUEM GANHA ATÉ R\$ 5 MIL

Encontro deve ocorrer nesta terça-feira com a presença de Hugo Motta; oposição e partidos de centro apoiam revés ao governo

Por Luísa Marzullo e Lauriberto Pompeu — Brasília



Hugo Motta e Arthur Lira: atual presidente da Câmara e seu padrinho e antecessor — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ex-presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), deve se reunir com líderes partidários nesta semana para discutir as medidas de compensação propostas pelo governo para viabilizar a isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil. Segundo pessoas próximas ao parlamentar, a oposição e parte dos líderes de partidos de centro resistem a incluir no pacote a tributação de grandes fortunas, a taxa de 10% sobre dividendos

enviados ao exterior e a cobrança para quem ganha acima de R\$ 50 mil.

Esses dispositivos foram incorporados para equilibrar a perda de arrecadação provocada pelo reajuste da tabela do IR, uma pauta considerada prioritária para o governo federal por ser uma das promessas de campanha do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Procurado, o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), disse que o projeto será discutido na reunião de líderes, nesta terça-feira.

Como mostrou a colunista Malu Gaspar, a oposição vai trabalhar para desidratar o bônus eleitoral de Lula e derrubar todas as medidas compensatórias que cobririam o custo de R\$ 100 bilhões estimado pelo governo até 2028.

Deputados de diferentes partidos ouvidos pelo GLOBO avaliam que as medidas atingiriam setores econômicos que teriam que pagar a conta para que o petista cumpra sua promessa eleitoral. Para um líder do Centrão, que pediu para não ser identificado, o governo deveria apresentar uma solução que incluísse corte de despesas, e não aumento de impostos.

A derrubada das medidas compensatórias, contudo, não é consenso na Casa. O líder do Republicanos na Câmara, Gilberto Abramo (MG), apontou que a ampliação da cobrança para quem ganha mais é assunto não relacionado com a isenção do IR, mas diz que o Congresso também deve apresentar uma alternativa.

— São duas coisas distintas. Essa isenção do imposto de renda para quem ganha até R\$ 5 mil não tem nada a ver com pessoas que ganham supersalários — disse Abramo. — Você tem a compensação, que de uma forma ou de outra, não tem como avançar sem apresentar a fonte. Não podemos ser irresponsáveis querendo que o governo seja prejudicado sabendo que quem pagará é a população — completou ele.

Oposição mobilizada

A oposição, por sua vez, já se organiza em favor da derrubada das medidas compensatórias. Em reuniões internas, partidos da direita têm discutido estratégias para barrar os três eixos de compensação. Dois líderes presidentes de partido — Ciro Nogueira (PP-PI), do Progressistas, e Antonio Rueda, do União Brasil — estão engajados nesta articulação.

O deputado Evair de Melo (PP-ES) resume o clima entre os opositores:

— Com a fragilidade do governo, a falta de liderança e os ministros batendo cabeça, o clima é o melhor possível (para a derrubada das medidas compensatórias). Tem que atacar corte de despesas e não compensação — disse o parlamentar.

Deputados do PL, principal partido de oposição, também tratam o tema como prioridade. O entendimento é que a derrubada das compensações representaria uma vitória dupla: enfraquecer a política fiscal do governo e ao mesmo tempo preservar os interesses de empresários e investidores.

No Planalto, o discurso é que as medidas compensatórias foram incluídas justamente para afastar críticas de irresponsabilidade fiscal e atender às exigências da equipe econômica. Sem elas, o impacto da correção da tabela do IR poderia pressionar ainda mais o Orçamento de 2026.

A reunião convocada por Lira será decisiva para medir o tamanho da articulação. Se houver consenso entre líderes e relator, a expectativa é que as compensações sejam derrubadas na votação em plenário. O gesto importaria mais um revés ao governo na área fiscal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2025

GOVERNO LULA CONTRATA ESCRITÓRIO DE ADVOCACIA NOS EUA PARA TENTAR REVERTER SANÇÕES DE TRUMP

Atuação será feita junto a governo e também de forma judicial

Por Thaís Barcellos — Brasília



O presidente Lula e o americano Donald Trump
— Foto: Fotos da AFP

Sem avanço nas negociações com a Casa Branca, o governo de Luiz Inácio Lula da Silva está finalizando a contratação de um escritório de advocacia nos Estados Unidos para tentar reverter as sanções aplicadas pelo presidente americano Donald Trump ao Brasil. A ideia é atuar de forma administrativa, junto à gestão Trump, e também judicial. A informação foi revelada pelo Estadão e confirmada pelo GLOBO.

"A Advocacia-Geral da União (AGU) está finalizando a contratação de um escritório de advocacia para atuar nos Estados Unidos administrativa e judicialmente em defesa do Estado brasileiro no âmbito das sanções impostas pelo governo norte-americano", diz o órgão em nota oficial.

Desde o dia 6 de agosto, está em vigor uma sobretaxa de 50% sobre cerca de 55% da pauta exportadora brasileira aos Estados Unidos. Além disso, o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal, está sancionado pela Lei Magnitsky. Moraes, outros ministros do STF e membros do governo Lula também tiveram os vistos de entrada nos EUA cassados.

Todas essas medidas foram tomadas em meio à campanha do deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP) em território americano com o objetivo de pressionar as autoridades brasileiras devido ao processo contra o seu pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro.

Ainda em julho, logo após o anúncio de Trump sobre o tarifaço contra o Brasil, a AGU publicou uma portaria sobre a contratação de advogados para defesa de interesse do Estado brasileiro em "foro estrangeiro" sem a exigência de licitação.

A norma prevê que a defesa dos interesses brasileiros abrange a União, os estados e os municípios e que deverá ser prestada por profissionais ou empresas de "notória especialização". O processo de contratação pode ser iniciado pela AGU ou a pedido de um órgão ou entidade pública interessada.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2025

RELATOR DA REFORMA ADMINISTRATIVA SUGERE ALTERAR DEFINIÇÃO DE 'ERRO GROSSEIRO' PARA ESTIMULAR INOVAÇÃO NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Por Ana Carolina Diniz



Relator da proposta, deputado Pedro Paulo, afirma ainda que estão previstos veto a benefícios retroativos e fim das férias de 60 dias para juízes e magistrados. Texto final deve ser apresentado nos próximos dias — Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

O relator da Reforma Administrativa, Pedro Paulo, disse que um dos eixos da proposta que será apresentada é a transformação digital. Entre as medidas, ele destacou a melhor caracterização do chamado "erro grosseiro", para permitir a tentativa e

erro na inovação tecnológica dentro da administração pública, reduzindo o hiato que existe em relação ao setor privado.

- É preciso o surgimento e a expansão de mais "Gov.br" (portal do governo federal que reúne serviços digitais), trazer inteligência artificial para soluções de governo. O Pix é uma baita startup pública, uma solução reconhecida mundialmente, fruto do laboratório tecnológico do Banco Central. Precisamos de mais "Gov.br", mais "Pix" no serviço público. Os núcleos da administração pública precisam ter mais velocidade, agilidade e menos penalidades para inovar.

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB) anunciou nesta segunda-feira a realização de uma comissão para debater a reforma administrativa na próxima quarta-feira. O projeto deve ser apresentado pelo deputado na semana que vem. Segundo ele, o conjunto de 70 propostas alcança os três poderes e os três entes federativos.

- A participação do Hugo Motta, a liderança dele, toda essa estratégia que nós montamos, por exemplo, reunindo com as bancadas, é para que possamos construir um texto que seja abraçado pelos partidos e, assim, encurtar a tramitação para ir direto ao plenário.

Ele disse que o governo não está estabelecendo interdição, só há pontos de discordância. E sabe que mexer nos privilégios pode criar algumas tensões, como, por exemplo, o fim das férias de 60 dias para o judiciário.

- Meus amigos juízes, promotores, já me tiraram dos grupos de WhatsApp. Já fui desconvidado - brinca.

O primeiro eixo é governança e estratégia, que prevê que o Poder Executivo prepare em 180 dias um planejamento estratégico com metas, indicadores, a especificação do bônus para órgãos e secretarias que atinjam resultados e a possibilidade de o servidor receber até dois salários extras como reconhecimento pelo desempenho.

O segundo eixo é a transformação digital. O terceiro eixo, de RH, estabelece, por exemplo, concurso estatutário por tempo determinado, com prazo de 10 anos, além da regulamentação dos vínculos de contratações temporárias.

- Nós estamos disciplinando a contratação temporária, para que não seja uma coisa que cada ente, cada município, cada estado faça a sua.

Outra inovação é a tabela única remuneratória, que o deputado considera um ataque à desigualdade entre o topo e a base do serviço público. As diretrizes deverão ser editadas pelo governo federal, com prazo de 10 anos para implementação. Segundo o deputado, o modelo adotado se inspirou em Portugal, que tem uma tabela única para todo o país, e também nos Estados Unidos, onde no nível federal há uma tabela única que abrange mais de um milhão de servidores públicos.

- Cada ente, o governo federal, vai ter uma tabela remuneratória. Vão estar nela o porteiro, o ministro do Supremo, a enfermeira, a técnica de enfermagem, o porteiro da escola, a professora e o presidente.

O deputado considera também muito importantes as medidas de alongamento de carreira, com no mínimo 20 níveis de progressão até o cargo mais alto.

- Haverá redução do salário inicial de entrada para estimular carreiras longas e não carreiras curtas, que produzem desincentivo para o servidor. Também será proibida a progressão por tempo de serviço, passando a valer a avaliação de desempenho.

A proposta prevê ainda a implementação do Spending Review, modelo inglês de revisão anual de despesas, que tem o objetivo de otimizar a alocação de recursos, melhorar a eficiência e a eficácia dos programas governamentais e gerar economia orçamentária.

- Tem pequenos municípios que são dependentes de transferência de receita, que não têm receita própria, a ideia é ter limitação do número de secretarias, salários dos secretários. Então, é preciso colocar as balizas. Há balizas também para Assembleias Legislativas, Câmaras de Vereadores e deputados estaduais. A reforma vai produzir muita oportunidade de economia no curto prazo e muito no médio prazo.

Outra proposta é que as empresas estatais não dependentes e não listadas em bolsa, a exemplo do BNDES, se submetam ao teto remuneratório do serviço público.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2025

LULA ASSINA ACORDOS COM A NIGÉRIA APÓS TARIFAÇÃO DE TRUMP E CRÍTICA 'UNILATERALISMO E PROTECIONISMO'

Presidente brasileiro e nigeriano destacaram multilateralismo durante cerimônia no Planalto

Por Bernardo Lima — Brasília



Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante encontro com o Presidente da República Federal da Nigéria, Bola Tinubu — Foto: Ricardo Stuckert / PR

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou acordos de cooperação com o governo da Nigéria nesta segunda-feira. Segundo Lula, em meio a um momento de protecionismo e unilateralismo, os países trabalham juntos para construir um mundo "livre de imposições hegemônicas".

Lula recebeu, na manhã desta segunda, o presidente da Nigéria, Bola Tinubu, para uma

visita de Estado no Palácio do Planalto.

— Nesse momento, que ressurgem o protecionismo e unilateralismo, Nigéria e Brasil reafirma a sua aposta no livre comércio e integração produtiva. Seguimos empenhados na construção de um mundo de paz e livre de imposições hegemônicas — disse Lula durante a cerimônia de assinatura de acordos no Planalto.

A Nigéria é um dos dez membros parceiros do Brics — bloco que é alvo de críticas do presidente americano Donald Trump, que não foi citado nominalmente no discurso de Lula. As exportações nigerianas passaram a ser tributadas em 15% pelos EUA, enquanto parte dos produtos brasileiros receberam uma sobretaxa de 50% de Washington.

O governo dos dois países assinou acordos de cooperação nas áreas de ciências e tecnologia, agricultura, diplomacia, energia, e na aviação civil, com o anúncio de um voo direto entre a antiga capital nigeriana, Lagos, e São Paulo.

— O Brasil tem que ajudar a África transferindo tecnologia, transferindo conhecimento, tudo que a gente aprendeu no Brasil que deu certo, sobretudo na área agrícola. O Brasil tem a obrigação de ajudar o continente africano a ter o mesmo desenvolvimento que tivemos aqui — destacou o presidente Lula.

O presidente nigeriano, por sua vez, disse que a Nigéria tem uma grande reserva natural de gás, e citou uma possível parceria com a Petrobras para exploração do recurso.

— Nós temos o maior repositório de gás [da África], não vejo porque a Petrobras não entre como parceira da Nigéria o mais rápido possível, e agradeço a promessa do presidente Lula de que isso será feito assim que possível — afirmou Tinubu.

A elevação de tarifas cobradas sobre produtos importados pelos Estados Unidos era um dos pontos a serem tratados pelos dois líderes, que reforçaram a importância do multilateralismo.

No mês passado, Lula e Tinubu tiveram um encontro bilateral no Rio de Janeiro, à margem da cúpula de líderes do Brics. A reunião ocorreu um mês depois de o vice-presidente Geraldo Alckmin ter liderado uma missão a Abuja.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2025

MINISTRO DIZ QUE PAGARÁ VALORES TABELADOS DE PRODUTOS AFETADOS POR TARIFAÇÃO DE TRUMP: 'NÃO TEREMOS COMO PAGAR PREÇOS DE EXPORTAÇÃO'

Por Bruna Lessa — Brasília



Paulo Teixeira, Ministro do Desenvolvimento Social e Agrário do Brasil. — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar, Paulo Teixeira, afirmou nesta segunda-feira que os produtos agropecuários atingidos pelo tarifação imposto pelos Estados Unidos serão comprados pelo governo brasileiro a valores já definidos nos programas nacionais, sem equiparação ao preço de exportação.

— Nós não teremos como pagar preços de exportação, preços que são fixados em dólar. São preços que levam em consideração uma remuneração adequada ao produtor — afirmou o ministro.



Tarifaço: Compra de alimentos resolve o problema imediato e melhora qualidade da merenda escolar
Do dono da fábrica ao instrutor de autoescola: Piracicaba teme perda de empregos por tarifaço

O ministro ainda acrescentou que o governo seguirá adquirindo os produtos pelos preços já estabelecidos nos programas existentes, considerados adequados.

— Vamos comprar pelos preços que estão dentro desses programas, que são bons. Se precisar complementar as tabelas para incorporar novos produtos, faremos isso — disse em conversa com jornalistas.

Quais produtos entram

Dois dos principais itens da pauta exportadora brasileira — carne bovina e café — não foram incluídos na lista inicial de produtos que poderão ser adquiridos pela União, estados e municípios. Teixeira explicou que a exclusão ocorreu porque ambos não são perecíveis e ainda encontram forte demanda internacional.

— O café tem um mercado muito grande no mundo inteiro e há uma falta de café. Nós acreditamos que, em algum momento, eles (EUA) vão excepcionar o café e a carne — afirmou. Ainda assim, o ministro reconheceu que produtores desses setores pressionam o governo por negociações contínuas e monitoramento da situação.

A Portaria Interministerial nº 12 autorizou a compra de açaí, água de coco, castanha de caju, castanha-do-brasil, mel, manga, pescados e uva. Os alimentos abastecerão escolas públicas e formarão estoques de segurança alimentar.

Valor adicional: Linha de crédito do BNDES vai dar prioridade a quem perdeu mais de 5% do faturamento com tarifaço

Para participar, empresas deverão apresentar uma Declaração de Perda (DP) comprovando a interrupção de exportações aos EUA, enquanto produtores que fornecem indiretamente terão de apresentar uma Autodeclaração de Perda (AP).

Validade da medida

A MP 1.309/2025, que criou o Plano Brasil Soberano, estabelece validade inicial de 180 dias para as compras públicas. No entanto, segundo Teixeira, a vigência poderá ser prorrogada ou até transformada em lei pelo Congresso, tornando o mecanismo permanente.

Diplomacia busca alternativas: missão ao México

Em paralelo, o governo aposta na diversificação de mercados para reduzir a dependência dos EUA. O vice-presidente Geraldo Alckmin e o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, devem ir nesta semana a uma missão ao México (27 e 28 de agosto) para ampliar acordos comerciais.

O país se tornou o quarto principal destino da carne bovina brasileira em 2024, com exportações de US\$ 363 milhões entre janeiro e julho, alta de 250% em relação ao mesmo período do ano anterior. O café brasileiro também deve ser destaque nas negociações.

— É um pedido (a visita) da presidente do México, ela quer ampliar o comércio com o nosso país — disse Teixeira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SETOR PRIVADO DOS EUA PEDE QUE TRUMP INTERVENHA EM VENDA DE RESERVA DE NÍQUEL NO BRASIL PARA A CHINA

Instituto Americano de Ferro e Aço alerta que aquisição de operações da Anglo American no País por grupo controlado estatal chinesa pode concentrar acesso ao metal

Por Felipe Frazão

BRASÍLIA - O setor privado minerador dos Estados Unidos pediu que o governo Donald Trump intervenha junto ao governo Luiz Inácio Lula da Silva por causa de uma negociação privada do setor de minerais críticos no Brasil com a China.

O pedido consta em comentário enviado pelo Instituto Americano de Ferro e Aço (AISI), no processo aberto pelo Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR) contra supostas práticas comerciais desleais do Brasil, em meio ao tarifaço imposto por Trump aos produtos brasileiros.

O AISI apontou riscos de concentração do controle de acesso ao níquel pela China, caso seja concluída a venda das operações da Anglo American, em solo brasileiro, para a MMG Limited, empresa australiana controlada pela estatal chinesa China Minmetals Corporation.

O negócio pode chegar a US\$ 500 milhões (R\$ 2,7 bilhões), segundo a própria Anglo American anunciou quando acertou a venda total de suas operações para a MMG Singapore Resources Pte. Ltd, uma subsidiária da MMG Limited.

A empresa afirmou que a transação envolve dois ativos operacionais de ferroníquel em Goiás – Barro Alto e Codemin (Niquelândia) – e dois projetos minerais de níquel para desenvolvimento futuro - Morro Sem Boné (Mato Grosso) e Jacaré (Pará).



Minério de níquel extraído pela Anglo American em Goiás, usado na produção de ferro-níquel Foto: Anglo American

Segundo a instituição, se a anunciada aquisição dos ativos de níquel for bem sucedida, a “China obterá influência direta sobre uma parte substancial das reservas de níquel do Brasil, além de sua posição dominante na produção indonésia, exacerbando as vulnerabilidades existentes na cadeia de suprimentos para esse mineral crítico”.

Minerais críticos são aqueles considerados essenciais para setores estratégicos, como tecnologia, defesa e transição energética. Incluem elementos como lítio, cobalto, níquel e terras raras, fundamentais para baterias de veículos elétricos, turbinas eólicas, painéis solares e semicondutores.

A discussão sobre o setor voltou à tona em meio às negociações do tarifaço imposto ao Brasil por Trump, uma vez que os Estados Unidos demonstraram interesse pelo segmento (leia mais abaixo).

A AISI destacou que as reservas de níquel no Brasil e na Indonésia representam, juntas, quase a metade dos recursos totais do metal mundo - e que ficariam sob controle chinês.

A entidade afirmou ainda que as operações brasileiras da Anglo American corresponderam a aproximadamente 40 mil toneladas em 2023. A compra envolveria instalações de mineração e refino.



O negócio foi anunciado em fevereiro e teria, segundo a AISI, previsão de conclusão no terceiro semestre deste ano, envolvendo 100% das operações de níquel da Anglo American no País.

Os americanos manifestaram preocupação com o fornecimento de minerais críticos aos fabricantes domésticos, sobretudo, no atual contexto de disputas e restrição de exportação determinada por Pequim sobre terras raras, ímãs e minerais críticos. Eles sinalizaram que a negociação poderá afetar a cadeia de suprimentos.

“Este desenvolvimento ocorre em um momento em que os Estados Unidos já estão lidando com as consequências de políticas e práticas de distorção de mercado pela China e sua economia controlada pelo Estado, incluindo, em particular, na área de minerais críticos”, disse a entidade.

“O governo dos EUA já documentou distorções significativas no setor de matérias-primas da China, particularmente em torno de subsídios estatais, financiamento não mercadológico e restrições à exportação. Os produtores americanos de aço inoxidável veem a proposta de aquisição atual como um esforço da China para fortalecer ainda mais seu controle sobre os suprimentos globais de níquel.”

A entidade pediu que o governo Trump faça lobby junto ao governo Lula contra a negociação.

“O AISI respeitosamente insta o Escritório do Representante Comercial dos EUA a levantar essas preocupações com o governo brasileiro. É essencial que o governo do Brasil explore alternativas que preservariam a propriedade orientada para o mercado desses ativos estratégicos de níquel e garantam que o acesso futuro a esse mineral crítico permaneça aberto e justo”, diz uma carta datada de 18 de agosto, assinada por Kevin M. Dempsey, presidente e CEO da associação americana.

Dempsey afirmou que a questão é “crítica” para os produtores americanos de aço inoxidável, que responde por 65% da demanda global por níquel.

“As reservas globais de níquel estão concentradas em apenas alguns países, com a Indonésia possuindo as maiores reservas de níquel, seguida pela Austrália e Brasil. Como resultado de um investimento chinês substancial nas reservas e produção de níquel indonésio, a China já tem controle sobre uma parcela significativa da produção global de níquel”, alertou o executivo.

Minerais críticos na mira e ‘ingerência’ sobre o Brasil

Neste sábado, 23, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que a “ingerência” dos Estados Unidos na política brasileira - ao pedir o fim do julgamento do ex-presidente Jair como moeda de troca para o tarifaço - está ligada ao interesse estratégico do governo americano nas terras raras e minerais críticos do Brasil.

“Mesmo essa ingerência (dos EUA) na vida política brasileira tem a ver, na minha opinião, com isso (terras raras)”, disse Haddad, em referência ao tarifaço. Eles precisam de um governo entreguista, porque é estratégico para eles. Eles acham que a América Latina é o quintal dos Estados Unidos”, afirmou.

O ministro ressaltou que a definição do marco regulatório, em elaboração no Ministério de Minas e Energia, é essencial para organizar o setor e valorizar recursos escassos, que têm grande relevância geopolítica e econômica, além de potencial para gerar empregos, inovação e desenvolvimento sustentável.

“Eu tenho insistido com o presidente Lula que a gente precisa deixar pronto o marco regulatório do setor. Os Estados Unidos não têm 10% dos minerais críticos que o Brasil tem”, disse.

Como mostrou o Estadão, o governo Lula discute lançar uma política nacional voltada à atração de investimentos em minerais críticos antes da COP-30, em Belém (PA). Segundo apurou o Estadão/Broadcast, um dos eixos discutidos é a emissão de debêntures incentivadas no setor mineral.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/08/2025

ANÁLISE - NOVO SUBMARINO NUCLEAR, ARMAS EUROPEIAS E PARCERIA NO MERCOSUL: COMO DIMINUIR DEPENDÊNCIA DOS EUA

Estado-Maior das Forças mantém estudos sobre diminuição da interdependência com os EUA; Marinha quer transformar o Complexo de Itaguaí em uma Embraer do Mar e planeja vendas para mercado sul-americano; novos carros de combate do Exército devem vir da Europa

Por Marcelo Godoy

Consternação e expectativa de que o bom senso prevaleça, mas sobretudo que o Brasil assuma uma postura realista diante do novo cenário geopolítico que o envolve. O rápido estremecimento das relações entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos – uma escalada iniciada pela gestão de Donald Trump – levou de roldão a esperança dos militares de que a crise não atingiria as boas relações entre os militares dos dois países.



Os navios de assalto Albion e Bulwark, que a Marinha do Brasil vai comprar do Reino Unido; acordo foi assinado em abril Foto: GBN News

Na manhã de quarta-feira, quando a decisão do Ministério da Defesa de cancelar todos os exercícios militares conjuntos com forças estrangeiras no Brasil em 2025 ainda não havia sido anunciada, o Estado-Maior do Exército (EME) disparara telefonemas para os oficiais gerais que servem, atualmente, nos Estados Unidos.

O primeiro foi o general Maurício Vieira Gama, o adido que a Força Terrestre mantém em Washington. Em seguida, foi a vez de o general Flávio Moreira Matias, que ocupa um posto no US Southern Command, o Comando Sul dos EUA. Ambos garantiram que tudo estava tranquilo; não haveria nenhum desdobramento desde que os americanos cancelaram um exercício previsto para ser feito com a Força Aérea Brasileira.

Mas, como se sabe, não há seguro contra a história; não há apólice que nos proteja de infortúnios, mesmo quando o comandante do Exército, o general Tomás Miguel Ribeiro de Paiva, preparava-se para proclamar que sua espada não tem partido, o que ocorreria no dia seguinte, na solenidade do Dia do Soldado, em Brasília. Sua intenção era mostrar que “institucionalidade” estava preservada em meio aos contínuos abalos políticos.



O blindado Centauro em teste em um campo de provas do Exército: canhão de 120 mm na torre Foto: Exército Brasileiro

Na noite anterior, a Polícia Federal concluíra o inquérito sobre a tentativa de Jair Bolsonaro e seu filho Eduardo de obstruíram o processo no Supremo Tribunal Federal (STF), aliando-se aos interesses empresariais de Trump para submeter a economia do País a um colapso que pudesse pôr a nação de joelhos diante dos interesses da família.

Tudo demonstrava que a escalada dos EUA contra o Brasil tinha muito mais um aspecto político, não obedeceria, portanto, ao tradicional pragmatismo e racionalidade econômica que guiaram durante anos as ações da diplomacia americana. Era uma ação para solapar o governo de Luiz Inácio Lula da Silva com custos menores do que o envio de uma frota para a foz do Amazônia ou para o Rio.

Na quinta-feira, veio a primeira reação brasileira aos humores de Washington, ainda que disfarçada de contenção de gastos em meio a um déficit crescente do setor público: estavam canceladas a parte internacional da Operação Formosa, do Corpo de Fuzileiros Navais, e a Operação Core, do Exército, que se realizaria na caatinga.

Manter o Exército distante da efervescência política e evitar que seja tragado pela crise interna e pela externa enquanto espera sensibilizar as lideranças nacionais de que o silêncio não pode significar despreparo, dependência e insuficiência de recursos é o objetivo não só da Força Terrestre, mas também da FAB e da Marinha.



O submarino Tonelero no dia de seu lançamento no complexo naval de Itaguaí, no Rio Foto: Marinha do Brasil

É por isso e de olho na sensibilidade da opinião pública, que os oficiais gerais acreditam ter chegado a hora de discutir novos investimentos na Defesa. E querem aproveitar o fato de que, pela primeira vez, uma pesquisa de opinião – a Genial/Quaest divulgada no dia 20 – mostrou que 5% dos brasileiros estão preocupados com a possibilidade de uma guerra envolver o País.

E isso na mesma semana em que os EUA enviam uma força expedicionária para atuar nas proximidades da Venezuela com 4 mil fuzileiros navais embarcados. Tudo parece confirmar antigos temores. O mundo cada vez mais se distancia de Joseph Nye Jr e de suas elucubrações sobre o soft power e se aproxima de relações internacionais pautadas pelo realismo ofensivo de John J. Mearsheimer, para quem nenhum Estado pode ter certeza de que os outros vão se abster de usar suas capacidades militares ofensivas.

Já há na 7.^a Seção do Estado-Maior do Exército planos que repensam a interdependência excessiva da Força Terrestre com os EUA. Trata-se de um problema complexo, porque todos os fabricantes de material bélico do Ocidente dependem de peças e de conjuntos americanos. Exemplo disso, segundo um oficial explicou à coluna, são os rádios dos carros de combate e blindados brasileiros.



O general Tomás Miguel Ribeiro de Paiva, comandante do Exército durante inauguração da 1.^a Companhia Anticarro Mecanizada: 'Minha espada não tem partido' Foto: ALEX SILVA/ESTADÃO

O Brasil optou por equipar seus veículos com os rádios Falcon, da Harris, uma empresa americana. Quando decidiu pela compra dos blindados italianos Centauros, produzidos pelo consórcio Iveco-Oto Melara, os novos blindados tiveram de ser equipados com o mesmo aparelho para poderem “conversar” com as demais carros do Exército.

Para que essa dependência fosse quebrada seria preciso o País investir, como ocorreu quando se viu diante da necessidade de contar com mísseis anticarro e decidiu adotar o Max 1.2 AC e sua família, produzida pela brasileira Siatt, para equipar a Força. No caso dos rádios, também existe opção nacional. Ela foi construída pela Imbel e poderia estar operacional caso as lideranças políticas ouvissem os temores revelados pela pesquisa Genial/Quaest e ordenassem as encomendas na velocidade e na quantidade necessárias.

E a renovação dos blindados do Exército representam um dos caminhos dos que, dentro da Força terrestre, rejeitam cair nos braços da China, mas pensam que o Ocidente não se resume aos EUA.

As boas relações com governos europeus e empresas, como a italiana Iveco e a alemã Rheinmetall seriam prova disso. Ampliar as parcerias com países como Turquia, Suécia e França seria uma opção em momento em que o mundo se rearma?



Teste feito pelo Exército brasileiro com o míssil anticarro MSS 1.2 AC: produzido no Brasil, seu primeiro lote foi enviado para Roraima Foto: Exército Brasileiro

Mas esses fabricantes estarão nos próximos anos ocupados com seus governos e seus aliados europeus. O problema estaria mais no imediato do que no futuro. A Marinha do Brasil vive drama semelhante, mas está mais confortável em razão da escolha de suas parcerias na Europa. No caso do Prosub, foi na França que a Força Naval foi buscar sua nova frota de submarinos: quatro com propulsão convencional e um nuclear.

A parceria com as tropas anfíbias francesas cresce a cada dia. Já não é mais apenas a Diretoria Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM) que pretende levar adiante o Prosub e transformar o Complexo de Itaguaí em uma Embraer do mar. O comando da Força Naval espera apoio do BNDES para que, após o término da construção dos submarinos convencionais da classe Scorpène, o País construa e venda outros para países de seu entorno estratégico.

Mais. A Marinha sonha com um segundo submarino nuclear convencionalmente armado, o que daria à Armada um poder de dissuasão incontestável no Atlântico Sul - o primeiro, o Álvaro Alberto, deve estar concluído em 2033. E deve fechar em setembro a compra dos navios anfíbios ingleses Bulwark e Albion, em uma parceria do Ministério da Defesa com o Ministério da Integração Regional – é que as embarcações poderão ser usadas também em missões humanitárias.



A primeira versão do míssil Mansul, com alcance de 70 km, embarcado em uma fragata da Marinha durante testes Foto: SIATT

Além disso, a Força está desenvolvendo mais um produto da família do míssil Mansup; além do novo modelo antinavio, com alcance de até 200 quilômetros, a Força planeja uma versão mar-ar, o MarSup. Nada disso, porém, deve significar que o País pretende jogar pela janela instrumentos como o Foreign Military Sales (FMS), que permitiu adquirir nos Estados Unidos materiais como os novos helicópteros Black Hawk, do Exército.

Aumentar a autonomia na Defesa é um processo custoso, mas necessário diante da variação de humor de um aliado que, apesar de uma relação com 200 anos de história, mostra-se instável. O Brasil deve saber, segundo os militares ouvidos pela coluna, como lidar com os EUA, um país ávido por terras raras e por energia para a inteligência artificial. E buscar saídas em conjunto com seus parceiros da América do Sul, onde ele é um ator relevante.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/08/2025

INVESTIDORES PROCURAM A COSAN PARA COMPRAR FATIA MINORITÁRIA DA HOLDING

Movimento ocorre paralelamente à busca do grupo por um novo sócio para a Raízen
Por Talita Nascimento (Broadcast), Cynthia Decloedt (Broadcast) e Altamiro Silva Junior (Broadcast)



A decisão de aceitar um novo aporte e a escolha de um sócio cabem ao fundador, Rubens Ometto Foto: Divulgação/ Governo de São Paulo - 21/09/2020

Enquanto procura um sócio estratégico para fazer um aporte na Raízen, a Cosan, do empresário Rubens Ometto, foi procurada por investidores com interesse em comprar uma participação minoritária na holding, de acordo com fontes. A possibilidade não é descartada pela empresa, mas a decisão de aceitar um novo aporte, e de qual sócio eventualmente escolher, é do fundador do negócio.

O assunto chegou a ser abordado, de forma superficial, na última teleconferência de resultados da companhia. O analista do Citi, Gabriel Barra, perguntou à diretoria se no caso da falta de um terceiro sócio para Raízen, além da Shell, a empresa não consideraria a entrada de um investidor estratégico na Cosan, já visando a sucessão do negócio.

O CEO da companhia, Marcelo Martins, respondeu: “Uma coisa não tem nada a ver com a outra, ou seja, não trazer um terceiro player para Raízen, não criaria a necessidade de trazer alguém no capital da Cosan”. No entanto, ele disse que a questão sucessória é importante.

Sucessão é tema muito importante

“Com relação à sucessão em Cosan, sabemos muito bem que esse é um tópico muito importante. Para mim, esse é um tópico de primeiríssima urgência, juntamente com a questão da estrutura de capital, e teremos de, no decorrer do tempo, também endereçar isso”, afirmou Martins. Ele reforçou que o assunto é discutido, mas que a decisão é de Rubens e da família Ometto.

A Cosan é a holding que congrega os negócios de Ometto, com seis empresas, incluindo nomes como Raízen, Rumo e Compass, que atuam nos setores de biocombustíveis e distribuição de combustíveis, logística e gás.

A dívida do grupo cresceu após alguns passos, como a compra de uma participação na Vale no final de 2022, na época estimada em R\$ 22 bilhões, e que foi vendida em janeiro deste ano, com a ação na baixa, gerando R\$ 9 bilhões.

Endividamento caiu

O grupo fechou o segundo trimestre com uma dívida de R\$ 17,5 bilhões, queda de 20% em 12 meses. “A empresa ficou muito desconfortável com o aumento do endividamento e eles passaram a tomar medidas nos últimos meses para reduzir, como a venda de ativos não essenciais e também potenciais vendas de participação”, comenta o diretor de um banco.

Apesar da argumentação de que uma entrada de um sócio na holding não se relacionaria com a falta de um novo investidor para a Raízen, fontes afirmam que a holding é muito mais atraente do que a investida em parceria com a Shell. Ou seja, receber o aporte dessa maneira seria mais fácil.

Na Faria Lima, executivos de bancos de investimento têm mencionado a possibilidade de um sócio na holding, o que ajudaria a capitalizar a Raízen. Segundo o diretor de um banco, mais do que na Raízen, há investidores interessados em comprar outros ativos do grupo, principalmente a Compass, mas a sinalização é que não haverá venda de outras empresas.

Venda de ativos continua na Argentina

Na Raízen, o processo de venda de ativos continua, com as operações da Argentina em fase de recebimento de propostas não vinculantes, puxadas por empresas locais, segundo apurou a Coluna. Já no Brasil, a empresa segue se desfazendo de usinas. A última venda foi em julho, de 55 usinas de geração distribuída, por R\$ 600 milhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/08/2025

LEILÃO DE TRANSMISSÃO COM R\$ 7 BI DE INVESTIMENTOS JÁ TEM DUAS BAIXAS

Neoenergia e Energisa já indicaram como remota a possibilidade de participação

Por Ludmylla Rocha (Broadcast)



Serão leiloados 11 lotes para construção e manutenção de 1.178 quilômetros de linhas Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil - 26/06/2010

O leilão bilionário de linhas de transmissão previsto para em outubro não contará com a participação de dois nomes frequentes da disputa nesse mercado. A Neoenergia e a Energisa já indicaram como remota a possibilidade de disputarem o certame, que prevê investimentos de R\$ 7 bilhões. Entre as razões apontadas, está a elevada taxa de juros e a baixa perspectiva de retorno. Serão leiloados 11 lotes para construção e manutenção de 1.178 quilômetros de linhas, além de 4.400 megawatts (MW) em capacidade de transformação, em 13 Estados.

“O momento atual de taxa de juros faz aqui refletir um pouco sobre a necessidade de expansão nesse segmento”, disse o diretor Financeiro e de Relações com Investidores da Energisa, Mauricio Botelho, na divulgação de resultados da empresa relativos ao segundo trimestre.

O presidente da Neoenergia, Eduardo Capelastegui, disse, em teleconferência com investidores, que, embora a decisão não esteja 100% tomada, nenhum dos lotes “atinge, nem desde o ponto de vista estratégico, nem do ponto de vista de retorno, os mínimos que nós estamos requerendo”, em relação a um retorno de dois dígitos. Já empresas como Engie, ISA Energia Brasil e Alupar indicaram avaliar as condições.

CPFL confirmou presença

O nome mais provável na lista de candidatos é o da CPFL. “Acho que há algumas linhas que se encaixam na estratégia da CPFL, então estamos estudando, ainda em processo de aprovação, mas diria que há boa perspectiva de participarmos”, disse o presidente da companhia, Gustavo Estrella. A empresa, hoje nas mãos dos chineses da State Grid, já tem mais de 10 contratos de concessão.

Apesar do custo de capital, o leilão é uma possibilidade de as transmissoras renovarem seu portfólio dada a expectativa de uma queda de receita com o fim de algumas concessões a partir de 2030. O racional foi apresentado recentemente pela Taesa que, apesar disso, também não bateu o martelo sobre o certame deste ano. Mas está de olho nas oportunidades “de curto prazo”.

Parte dos lotes oferecidos no certame depende da decisão do Ministério de Minas e Energia (MME) sobre a extinção de contratos da MEZ Energia, que arrematou trechos em 2020 e 2021, mas não cumpriu os prazos. A Pasta acionou o Tribunal de Contas da União (TCU), que abriu um processo de solução consensual. A versão final do edital deve ser aprovada pela Aneel no fim de setembro, quando se espera um desfecho.

Rio Grande do Sul

Outro destaque é a reinclusão do lote no Rio Grande do Sul, que seria leiloado em 2024, mas foi retirado do certame por conta das enchentes que atingiram a região. A localização das subestações e de outros equipamentos foi alterada para segurança na futura operação.

As perspectivas do leilão já estão mapeadas por fornecedores. O presidente da Hitachi Energy no Brasil, Glauco Freitas, disse à Coluna que a empresa já está preparando as ofertas e as estratégias para o certame, e que o custo de capital deve ser a principal variável do investidor, dada a alta taxa

de juros do País. A Hitachi Energy está construindo uma nova fábrica de transformadores de olho no aumento da demanda do equipamento pelas transmissoras.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/08/2025

AGÊNCIAS REGULADORAS: LULA CONSEGUE APROVAR DIRETORES, MAS INDICADOS POR BOLSONARO AINDA SÃO MAIORIA

Das 54 vagas em 11 agências reguladoras, presidente foi responsável por 24 indicações, mas terá de conviver com maioria de diretores indicados no governo Bolsonaro e apadrinhados do Congresso; veja levantamento

Por Daniel Weterman e Mariana Carneiro

BRASÍLIA — O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) conseguiu aprovar, na última semana, as indicações para agências reguladoras e preencher as vagas de diretores e dirigentes que estavam abertas desde o início da gestão. Mesmo assim, ainda não conta com a maioria de indicados nesses órgãos.



Lula negociou com o presidente do Senado, Davi Alcolumbre, a nomeação de diretores de agências
Foto: WILTON JUNIOR

As sabatinas e as votações foram concluídas pelo Senado na última quarta-feira, 20, com a aprovação de nomes para as agências de mineração, transportes terrestres e transportes aquáticos. Na véspera, haviam sido sancionados os nomes para as agências de energia elétrica, petróleo, vigilância sanitária, telecomunicações, aviação civil, saúde suplementar e águas e saneamento básico.

Do total de 54 vagas em 11 agências reguladoras, Lula foi responsável por 24 indicações, incluindo as aprovadas pelo Senado antes da semana passada. Mas 29 diretores ainda são da época do governo Jair Bolsonaro (PL) e têm mandatos a concluir — o mandato dos diretores é de no máximo cinco anos e pode ser prorrogado, caso ele ascenda a diretor-geral. Uma vaga ainda está em aberto.

Agências reguladoras

Quantidade de diretores por período de nomeação

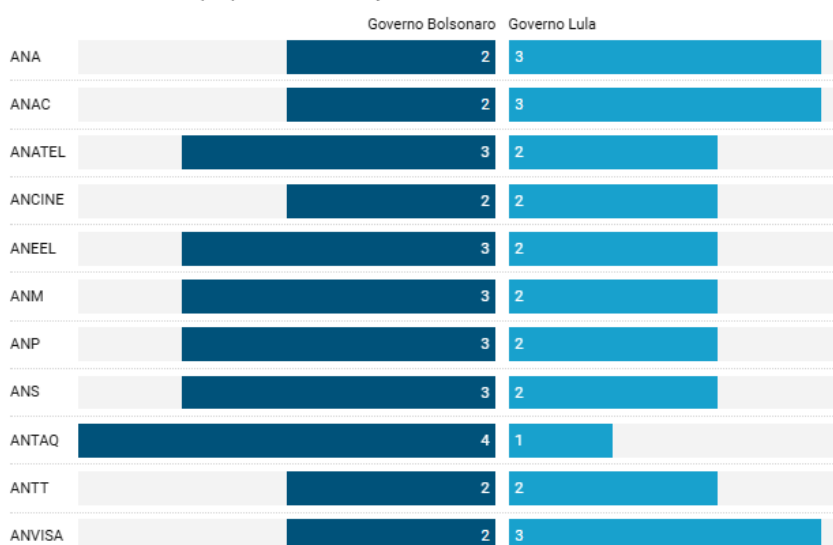


Gráfico: Estadão • Fonte: Agências reguladoras e Senado Federal • [Obter dados](#)



As agências reguladoras são responsáveis por fiscalizar e aprovar normas para diferentes setores da economia. Mesmo que tenham atuação formal independente, acabam sendo influenciadas por posicionamentos do governo, parlamentares e empresas de cada segmento, que inclusive são ouvidos durante os processos publicamente e nos bastidores.

De 11 agências, o governo Lula conquistou maioria em apenas três: Agência Nacional de Águas (ANA), Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel). As demais ainda serão ocupadas majoritariamente por dirigentes indicados no governo anterior, situação que deve se estender até o ano que vem, último ano do atual mandato do petista.

A renovação ocorre após conflitos entre o governo e essas agências, como críticas à atuação, falta de acordo para escolha de diretores e congelamento de gastos para manutenção dos trabalhos (leia mais abaixo).

“Os atritos que o governo tem com as agências acontecem mais em razão da falta de liderança de quem está à frente da política pública do que por qualquer problema de outra natureza. Então, pode ser que isso mude ou pode ser que não (com a aprovação dos novos nomes), porque quem está à frente é quem está perdido”, diz o senador Marcos Rogério (PL-RO), presidente da Comissão de Infraestrutura do Senado, que comandou as sabatinas da maioria das agências, incluindo a Aneel, a ANP e a ANTT. Marcos Rogério faz oposição ao governo e é crítico do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

O senador Rogério Carvalho (PT-SE), que assumiu interinamente a liderança do governo no Senado, minimiza a presença majoritária de indicados de Bolsonaro nas agências. “Mesmo nomeados em governos anteriores, todos os indicados podem ter desempenho que siga a orientação do serviço e do interesse público e podem até ser influenciados pelos que estão chegando agora.”

Na visão do petista, com as indicações aprovadas pelo Senado na última semana, as agências “estão voltando à normalidade”, uma vez que a maior parte delas estava funcionando com diretorias incompletas, o que dificultava enfrentar votações relevantes.

Senadores e ministro do TCU apadrinharam indicados

As indicações para as agências não são compostas por nomes escolhidos exclusivamente por Lula ou pelo Palácio do Planalto. A maior parte delas, na verdade, é de senadores e de autoridades com influência no Parlamento, como ministros do TCU, mas com a chancela do presidente.

Essa é uma das razões que atrasaram a votação no Senado e retardaram a entrada dos atuais diretores nas agências. Uma disputa pela ocupação destes postos entre governo e Senado, liderado por Davi Alcolumbre (União-AP), paralisou as votações, com o exemplo mais claro na Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Alcolumbre e o ministro Alexandre Silveira disputaram o comando da agência, e o impasse breiou a votação nos demais órgãos. Ao fim, prevaleceu a escolha do Senado: a indicação do diretor-geral da agência é atribuída ao senador governista Otto Alencar (PSD-BA), enquanto o nome de Silveira foi rebaixado a uma diretoria.

Nos bastidores, senadores e assessores parlamentares dizem que o impasse se reproduziu em outras agências, a exemplo da Aneel e da ANTT.

Lula tentou reverter o avanço que o Senado havia estabelecido no governo Jair Bolsonaro sobre o controle de cargos nas agências, mas não conseguiu. Após meses em duelo com Alcolumbre, cedeu para ver as votações avançarem.

A queda de braço criou situações como a da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que ficou sem um presidente efetivo por mais de dois anos. Na Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), além dos cargos vagos, o governo travou um embate político público, com Alexandre Silveira sugerindo uma “intervenção” na agência reguladora apontando omissão no apagão em São Paulo.

Lula terá agora duas vagas na diretoria da Aneel: uma ocupada por Willamy Moreira Frota, apadrinhado pelo senador Eduardo Braga (MDB-AM), e outra por Gentil Nogueira, que era secretário do Ministério de Minas e Energia e foi indicado por Silveira. Os outros três diretores ainda são do governo Bolsonaro.

Na Anac, os cargos foram entregues ao Republicanos, do presidente da Câmara, Hugo Motta (PB), e a Bruno Dantas, ministro do Tribunal de Contas da União (TCU). Na ANTT, prevaleceu a influência do ex-presidente do Senado Rodrigo Pacheco (PSD-MG). Já o PT emplacou nomes na Anvisa e na ANS.

Baixo orçamento e discurso da austeridade

Outro embate entre o governo e as agências foi a contenção de gastos que atingiu o orçamento dos órgãos de regulação. O congelamento diminuiu, mas algumas despesas ainda estão bloqueadas.

Além disso, as agências dizem que o orçamento disponível não é suficiente para bancar todas as despesas e manter os trabalhos de fiscalização e regulação em dia.

Mais do que indicações políticas, o “discurso da austeridade” vem vitimando as agências reguladoras, na visão do senador Rogério Carvalho.

Neste ano, elas tiveram as despesas congeladas em razão do crescimento acelerado de despesas obrigatórias, o que comprimiu os gastos públicos que não têm regras rígidas de desembolso (despesas discricionárias, ou seja, opcionais), e da arrecadação menor do que o esperado.

“A Anvisa precisa contratar três vezes o seu atual quadro. Faltam servidores também na ANM (Agência Nacional de Mineração) e na ANP. As agências precisam ter capacidade de ampliação e de crescimento de seus quadros para dar conta da demanda de regular os setores”, afirma.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/08/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DO RIO DE JANEIRO FIRMA PARCERIA COM CHINESES

Da Redação Portos e logística 25/08/2025 - 18:20



A PortosRio, administradora do Porto do Rio, e o grupo chinês Yichang Port Group Co assinaram na sexta-feira (22) memorando de entendimento e cooperação. O objetivo, segundo o presidente da PortosRio, Flavio Vieira, é estabelecer parceria para troca de conhecimentos visando à cooperação econômica e comercial e ao desenvolvimento de novas rotas logísticas.

O memorando foi assinado durante visita da delegação chinesa, da Província de Hubei. Liderado por Zhu Fang, vice-diretora da Comissão de Supervisão e

Administração de Ativos Estatais do Governo Popular Provincial de Hubei, o grupo conheceu as instalações do porto carioca e participou de reunião com representantes da PortosRio e da Câmara de Integração, Desenvolvimento e Comércio Brasil & China (Cidecom).

O presidente da PortosRio afirmou que a visita da delegação chinesa abre caminho para que se estabeleça intercâmbio entre os portos do Rio de Janeiro e da Província de Hubei. “Esse memorando

de entendimento reforça nosso compromisso em ampliar conexões globais, atrair investimentos e fortalecer a posição do Porto do Rio como um hub logístico internacional, contribuindo diretamente para o desenvolvimento econômico do Brasil e da China”, disse Vieira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2025

ARTIGO - A CLASSIFICAÇÃO FISCAL PARA FINS ADUANEIROS – POSSIBILIDADE DE DIVERGÊNCIAS

Por Álvaro Souza Daira Opinião 25/08/2025 - 18:32



Nos últimos 30 anos, a criação do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) transformou o processo de importação e exportação no Brasil. Com ele, foram criados os canais de parametrização (verde, amarelo, vermelho e cinza), que definem o tipo de fiscalização que uma mercadoria receberá.

A maioria das cargas é direcionada para o canal verde, onde são liberadas automaticamente, sem a necessidade de inspeção física ou documental. Se o sistema apontar alguma irregularidade menor, a operação é direcionada para o canal amarelo, que

exige apenas a conferência dos documentos.

Em casos de maior risco, a mercadoria é enviada para o canal vermelho, que demanda tanto a análise documental, quanto a inspeção física da carga. Já o canal cinza é acionado quando há suspeita de fraude. Nesse caso, a fiscalização é mais rigorosa e a mercadoria pode ficar retida por até 120 dias para uma investigação detalhada.

Vale dizer que a parametrização dependerá essencialmente da classificação adotada pelo contribuinte, que resumidamente deverá levar em conta os critérios indicados no Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias (SH), com base nos parâmetros das Notas Explicativas do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (Nesh) e aplicar a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) mais adequada à mercadoria que está importando.

Nesse contexto é que nasce há possibilidade de divergência entre a classificação fiscal adotada pelo contribuinte e àquela atribuída pela Receita Federal do Brasil (RFB) que decorre da própria natureza interpretativa do processo classificatório. Embora o SH forneça critérios objetivos, a aplicação prática dessas regras exige análise técnica das características do produto — como composição, uso, grau de elaboração e finalidade —, essa análise pode conduzir a entendimentos distintos entre o sujeito passivo da obrigação tributária e a autoridade fiscal, sobretudo em casos de bens com múltiplas funcionalidades, itens compostos ou produtos com nomenclatura comercial ambígua. A divergência, nesse contexto, é legítima e previsível, não caracterizando, por si só, má-fé ou tentativa de fraude por parte do contribuinte.

O ordenamento jurídico brasileiro reconhece o direito do contribuinte à autodeclaração no despacho aduaneiro (artigo 18 do Decreto nº 6.759/2009 – Regulamento Aduaneiro), cabendo ao Fisco a posterior fiscalização e eventual reclassificação do código NCM informado. Em caso de discordância, a atuação da administração tributária deve observar os princípios constitucionais do contraditório e da ampla defesa (artigo 5º, LV, da CF/88), garantindo ao contribuinte a possibilidade de impugnação administrativa ou judicial. Ademais, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) tem jurisprudência no sentido de que, havendo dúvida razoável sobre a classificação fiscal, a penalidade por erro deve ser afastada, salvo comprovada intenção dolosa. Assim, a divergência interpretativa, quando tecnicamente fundamentada, não apenas é juridicamente admissível, como integra a dinâmica natural da relação fisco-contribuinte no comércio exterior.



Não verificada a má-fé, a divergência pondera subjetividade entre o entendimento do contribuinte importador e do Fisco

No contexto aduaneiro, fraude, simulação e conluio configuram condutas ilícitas que visam reduzir ou suprimir tributos, burlar controles administrativos ou obter vantagens indevidas no comércio exterior, sendo tratadas com especial rigor pela legislação. A fraude caracteriza-se pela utilização de meios ardilosos para induzir a fiscalização a erro, como a declaração falsa sobre a natureza ou a classificação fiscal da mercadoria, o subfaturamento ou a alteração de documentos. Já a simulação, prevista no artigo 149, VII, do Código Tributário Nacional (CTN), consiste na criação de uma aparência jurídica diversa da realidade para mascarar a operação efetiva, seja de forma absoluta (operação fictícia) ou relativa (operação real, mas com elementos falsos). O conluio, por sua vez, envolve a atuação conjunta de duas ou mais pessoas para praticar essas condutas, agravando a penalidade pela demonstração de organização e intenção deliberada de lesar o erário.

No contexto das operações realizadas de boa-fé, verificada a divergência entre a classificação fiscal adotada pelo contribuinte e aquela almejada pelo Fisco, nada além de eventual fiscalização e avaliação da mercadoria com posterior lançamento em auto de infração, se o caso, seria cabível.

Apesar disso, o Supremo Tribunal Federal (STF), em setembro de 2020, considerou constitucional condicionar o desembaraço aduaneiro de mercadorias importadas ao pagamento diferenças de impostos e multas, verificadas no desembaraço aduaneiro em eventual interrupção do despacho aduaneiro.

A decisão foi tomada no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 1.090.591/SC (Tema 1.042), no qual o STF deu provimento ao recurso e reformou a decisão do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4).

Nos autos do referido RE, foi discutida a legalidade de reter mercadorias e exigir o pagamento de impostos e multas (tributárias e administrativas, de 100%) ou a prestação de garantia como condição para o desembaraço aduaneiro, ao final, prevalecendo a seguinte tese: “É constitucional vincular o despacho aduaneiro ao recolhimento de diferença tributária apurada mediante arbitramento da autoridade fiscal.”.

Ora, não restam dúvidas que não se mudou a dinâmica do lançamento, a autoridade aduaneira, nesse contexto, deveria tão somente liberar a mercadoria e, posteriormente, se entender cabível, lavrar o competente auto de infração para formalizar a cobrança dos valores que reputa devidos.

A permanência da mercadoria retida é medida abusiva que infringe diretamente os princípios constitucionais previstos nos artigos 1º, inciso IV, e 170, caput e parágrafo único, da Constituição Federal (CF), os quais asseguram a todos os cidadãos o direito ao exercício livre e regular de suas atividades econômicas:

Art. 1º. A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

(...)

IV – Os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. – grifamos.

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

(...)

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

A concretização desses preceitos se dá, justamente, pela liberdade conferida aos agentes econômicos para empreender, produzir, distribuir e prestar serviços, sem necessidade de autorização prévia do Estado. Em outras palavras, o princípio da livre iniciativa representa uma extensão da liberdade no âmbito econômico.



É evidente, portanto, que o ordenamento jurídico brasileiro protege a liberdade de atuação dos agentes econômicos, sendo inadmissível que autoridades administrativas imponham restrições ilegítimas que inviabilizem o desenvolvimento regular das atividades empresariais.

Não se admite que o agente fiscal condicione a liberação de mercadorias importadas ao pagamento de tributos supostamente devidos em razão de divergência na classificação fiscal. Isso porque a Administração Tributária dispõe de instrumentos legais próprios e menos gravosos para exigir o crédito que entende devido, como é o caso da lavratura de auto de infração.

Nos termos do artigo 142 do Código Tributário Nacional, é atribuição exclusiva da autoridade administrativa a constituição do crédito tributário por meio do lançamento, procedimento que compreende a verificação da ocorrência do fato gerador, a determinação da matéria tributável, o cálculo do montante devido, a identificação do sujeito passivo e, se for o caso, a aplicação das penalidades cabíveis:

“Art. 142. Compete privativamente à autoridade administrativa constituir o crédito tributário pelo lançamento, assim entendido o procedimento administrativo tendente a verificar a ocorrência do fato gerador da obrigação correspondente, determinar a matéria tributável, calcular o montante do tributo devido, identificar o sujeito passivo e, sendo o caso, propor a aplicação da penalidade cabível.

Parágrafo único. A atividade administrativa de lançamento é vinculada e obrigatória, sob pena de responsabilidade funcional”.

Dessa disposição legal extrai-se, com clareza, que a única forma legítima de exigência de tributo pelo Fisco é mediante o lançamento regular, e não pela imposição de medidas coercitivas, como a indevida retenção de mercadoria importada.

A atuação da Receita Federal em operações de importação tem ultrapassado, com frequência, os limites da legalidade e da razoabilidade. Mesmo na ausência de qualquer indício de fraude ou má-fé do importador, o Fisco tem retido mercadorias por dias, reclassificando produtos com base em critérios duvidosos, sem lavrar auto de infração e — pior — condicionando a liberação à prestação de caução. Essa prática, além de violar garantias constitucionais, compromete a previsibilidade e a segurança jurídica das operações de comércio exterior.

O Judiciário, por sua vez, tem legitimado esse comportamento ao se apoiar de forma automática na tese firmada pelo STF no Tema nº 1042. Embora o Supremo Tribunal Federal tenha reconhecido a constitucionalidade da vinculação do despacho aduaneiro ao recolhimento de tributos apurados por arbitramento, isso não autoriza retenções indefinidas nem dispensa o dever de autuar formalmente o contribuinte. A omissão em lavrar auto de infração nega ao importador o direito ao contraditório e à ampla defesa, transformando a retenção em um instrumento coercitivo — prática rechaçada pela própria Súmula 323 do STF. Quando a Receita Federal exige caução antes mesmo de formalizar a cobrança, está invertendo a lógica do devido processo legal: primeiro retém, depois pensa se autua.

Somente ao identificar indícios de fraude, simulação ou conluio, a Receita Federal poderia reter a mercadoria, lavrar auto de infração, exigir tributos e aplicar penalidades severas, como a multa de 100% prevista no artigo 88 da MP nº 2.158-35/2001, especialmente em casos de subfaturamento. Além disso, tais condutas podem ensejar responsabilização administrativa, tributária e até criminal, com tipificações como falsidade ideológica, contrabando ou descaminho.

Nessa hipótese, diferentemente da importação realizada de boa-fé e sem indícios dessas condutas, a retenção encontra amparo legal como medida cautelar para assegurar a apuração e a cobrança do crédito, diante da gravidade e da presunção de ilicitude, o Fisco está autorizado a condicionar a liberação ao pagamento ou à prestação de garantias.

Adotar esse tipo de conduta para toda e qualquer divergência entre a classificação do contribuinte e do Fisco, não apenas sufoca o fluxo comercial de empresas regulares como também mina a



confiança no sistema fiscal e judiciário. Em um ambiente econômico cada vez mais competitivo, submeter o contribuinte a medidas cautelares sem base legal sólida, sem risco fiscal evidente, e sem a devida formalização do lançamento tributário, é penalizar a boa-fé. A fiscalização não pode ser confundida com intimidação. O Judiciário, ao aceitar essa lógica, deixa de proteger o cidadão e passa a ser avalista de um Estado que, em nome da arrecadação, ignora a legalidade.

A simples existência de discordância quanto à classificação fiscal não legitima a retenção de bens importados. A exigência de recolhimento de diferenças tributárias, multas e encargos decorrentes de reclassificação fiscal — ainda que devida — não autoriza a utilização da mercadoria como instrumento de coerção para obrigar o pagamento.

Durante a análise do referido RE, a Corte Suprema afastou a incidência da Súmula 323[1] do STF. O entendimento predominante foi o de que o precedente que originou a súmula (RE 39.933) abordava a apreensão de mercadorias em circulação no território nacional com o objetivo de coagir o contribuinte.

Não se diga que o prosseguimento do despacho aduaneiro de importação, com a liberação da mercadoria somente se dá mediante recolhimento da diferença de tributos e multa respectiva ou prestação de garantia, pois seriam essas condições para o prosseguimento do despacho aduaneiro de importação e consequente desembaraço, uma vez que no momento da importação, realizada de boa-fé, os impostos devidos já foram todos devidamente recolhidos com base na interpretação e análise do contribuinte, que se presume legítima, até prova em contrário.

Quando os tributos incidentes na importação são devidamente recolhidos com base na classificação fiscal adotada pelo contribuinte, até o momento em que a autoridade aduaneira manifesta intenção de reclassificação, não há, no curso da conferência aduaneira, qualquer valor pendente de recolhimento. A eventual divergência entre a classificação informada e aquela pretendida pelo Fisco constitui uma disputa interpretativa ainda não consolidada, e, portanto, não gera, de imediato, inadimplência tributária. Tratar essa divergência como se fosse falta de pagamento legitima uma distorção da lógica processual aduaneira além de comprometer as garantias constitucionais do contraditório e da ampla defesa, previstas no artigo 5º, inciso LV, da Constituição Federal.

Ora, ainda que se diga que medidas nesse sentido não poderiam ser consideradas ilegais, tendo em vista que todos os tributos devidos devem ser recolhidos por ocasião do registro da declaração de importação, a divergência de interpretação da classificação fiscal, quando pautada em subjetividades, não gera presunção de validade do ato administrativo de lançamento das diferenças baseadas na divergência entra a classificação lançada pelo contribuinte a aquela almejada pelo fiscal, posto que se presume feito de boa-fé o exercício de classificação pelo contribuinte.

A retenção de mercadorias no despacho aduaneiro com fundamento exclusivo na existência de suposta diferença tributária decorrente de divergência na classificação fiscal é medida desproporcional e de duvidosa legalidade. Isso porque tal diferença, por si só, não justifica a imposição de um entrave ao exercício da atividade econômica do contribuinte, especialmente antes do esgotamento do contraditório administrativo. Impedir o acesso aos bens importados compromete a geração de caixa e, por consequência, a própria capacidade do sujeito passivo de cumprir com suas obrigações tributárias — inclusive aquela discutida. Tal prática revela uma contradição material, pois, ao buscar assegurar um crédito tributário supostamente devido, a administração tributária termina por inviabilizar a própria fonte de adimplemento, em clara ofensa aos princípios da proporcionalidade, razoabilidade e eficiência (artigo 37, caput, da CF/88).

É igualmente inaceitável, sob a ótica do devido processo legal, exigir o recolhimento imediato da diferença apurada com base em uma interpretação divergente e ainda em discussão, especialmente quando motivada por dúvida técnica e legítima. Não se trata, evidentemente, de legitimar tentativas de evasão fiscal, mas de reconhecer que o contribuinte, profundo conhecedor de seus próprios produtos, processos e tecnologias, muitas vezes adota classificação fiscal tecnicamente fundamentada e passível de prevalecer ao final da análise. Inclusive, nos moldes da Instrução Normativa RFB nº 2.086/2022, a própria Receita Federal pode designar peritos para avaliar a

natureza das mercadorias — inclusive em canais sem conferência física — e, mesmo diante de laudos que corroboram a classificação fiscal informada pelo importador, não são raros os casos em que o órgão fiscalizador insiste na reclassificação e na retenção indevida dos bens. Tal postura evidencia a fragilidade da imposição e o desequilíbrio da relação entre Fisco e contribuinte, especialmente quando decisões administrativas desconsideram pareceres técnicos que favorecem o particular.

Conclusão

Claro, não se pode esquecer que, nos termos do artigo 7º, itens 3.1 e 3.2, do Decreto nº 9.326/2018, que internaliza as diretrizes do Acordo sobre Facilitação do Comércio da Organização Mundial do Comércio (OMC), o desembaraço aduaneiro está condicionado ao pagamento dos tributos e encargos apurados até o momento da chegada dos bens. Portanto, tendo o contribuinte recolhido integralmente os tributos com base na classificação fiscal por ele adotada, até o momento da eventual divergência suscitada pela autoridade fiscal, não há que se falar em saldo tributário pendente. Não é viável ou razoável exigir que o contribuinte de boa-fé anteveja a prestação de garantia para eventuais valores ainda não determinados e sequer conhecidos, que passam a ser exigidos apenas quando a autoridade fiscal eventualmente entende por uma classificação divergente.

A eventual pretensão de reclassificação por parte do Fisco representa hipótese de lançamento por homologação ainda não questionado formalmente, razão pela qual o crédito tributário correspondente ainda não se encontra definitivamente constituído, mesmo que o entendimento da classificação seja divergente. Assim, não é legítima a exigência de pagamento ou mesmo de garantia imediata enquanto não superado o contraditório administrativo ou judicial – dada sua inafastabilidade – quando e se confirmada a procedência da nova classificação. O próprio item 3.4 do artigo 7º do Decreto 9.326/2018 reforça essa lógica, ao prever que a exigência de garantias relativas a penalidades pecuniárias somente se justifica nos casos em que já tenha sido identificada infração passível de sanção.

Exigir o recolhimento ou a prestação de garantia antes da constituição formal do crédito viola o devido processo legal e inverte indevidamente a presunção de legitimidade das declarações prestadas pelo contribuinte pautado de boa-fé. Aplicar esse entendimento é inadvertidamente imputar presunção de má-fé no lançamento realizado pelo contribuinte.

Não se diga, como afirmado no julgamento do Tema nº 1.042, que crédito tributário exigido com base em divergência de classificação fiscal entre o contribuinte e a Receita Federal possui natureza definitiva, líquida, pois sobre nele pairam dúvidas e incertezas enquanto não houver decisão final no âmbito do processo administrativo ou judicial competente. A esse respeito, o artigo 51, §1º, do Decreto-Lei nº 37/66 faz menção à “exigência fiscal”, enquanto o artigo 571, §1º, do Decreto nº 6.759/2009 (Regulamento Aduaneiro), citado inclusive no voto do ministro Marco Aurélio Mello, refere-se expressamente à “exigência de crédito tributário no curso da conferência aduaneira”. O legislador ao regulamentar o Decreto-Lei, o Regulamento Aduaneiro, deixou claro que se trata de crédito ainda em constituição, dependente da conclusão da conferência e do contraditório.

Além disso, o artigo 39 do Decreto-Lei nº 1.455/76 admite a exigência de garantia apenas no contexto de “litígios fiscais”, reconhecendo, assim, a existência de dúvida objetiva sobre a existência ou o montante do crédito discutido. Nessas hipóteses, o crédito tributário encontra-se sob questionamento e, portanto, não atende aos requisitos legais de certeza, liquidez e exigibilidade exigidos para configurar dívida tributária. A exigência de pagamento ou garantia imediata, sem a prévia constituição definitiva compromete o direito ao contraditório, especialmente quando se trata de interpretação técnica e controvertida sobre a correta classificação fiscal de bens importados, notadamente nas situações em que os bens são objetos de avaliação por peritos designados pela própria RFB, sendo convergente a opinião do expert e a classificação adotada pelo contribuinte.

Surge dúvida quanto à extensão da decisão proferida no julgamento do Tema 1.042 da repercussão geral pelo Supremo Tribunal Federal, posto que o caso ali examinado tem conotação correlata à aplicação da multa de 100% prevista no artigo 88 da Medida Provisória nº 2.158-35/2001[2]. Tal penalidade, aplicada em razão de infração ao controle aduaneiro — notadamente o subfaturamento



—, não possui natureza tributária, nos termos do artigo 3º do Código Tributário Nacional, que expressamente estabelece que tributo não constitui sanção por ato ilícito. Trata-se, portanto, de multa administrativa de caráter extrafiscal, cujo valor, embora possa ser inscrito em dívida ativa, não se caracteriza como crédito tributário, conforme o artigo 39, §2º, da Lei nº 4.320/64.

Embora à luz do entendimento firmado pelo STF no Tema 1.042 fosse possível, em tese, exigir o pagamento ou a prestação de garantia para fins de desembaraço aduaneiro, tal interpretação carece de melhores esclarecimentos quando se trata interrupção do despacho aduaneiro eventual exigência de IPI, juros de mora e multa proporcional, não versando sobre eventuais ilícitos.

Mesmo no âmbito do Direito Aduaneiro as multas devem ser constituídas mediante lançamento por auto de infração e submetidas a processo administrativo fiscal, nos termos do Decreto nº 70.235/72, antes de se tornarem exigíveis. Assim, ainda que o Tema 1.042 tenha sido aplicado pelo Fisco para abarcar a multa do artigo 88 da MP nº 2.158-35/2001, sua aplicação não pode ser automática a toda e qualquer operação de importação, não sendo possível imaginar colocar o importador de boa-fé no mesmo patamar daquele que indevidamente se utilizou de subfaturamento, na medida em que a fraude, simulação, e conclui são passíveis de penalizações mais gravosas e diferentemente da mera divergência entre as classificações do contribuinte e a almejada pelo Fisco pautada em questões técnicas.

A exigência de pagamento ou garantia prévia não deveria obstar o desembaraço aduaneiro, devendo o precedente limitar-se a hipóteses de diferença de tributos e respectivas penalidades tributárias previstas no artigo 88 da Medida Provisória nº 2.158-35/2001 e 44 da Lei nº 9.430/96, ou seja, quando eventualmente verificada a ocorrência de fraude, sonegação ou conluio, e não a toda a qualquer divergência entre Fisco e contribuintes.

Assim, temos:

Retenção legítima: A retenção de mercadorias no despacho aduaneiro somente se justifica em hipóteses de indícios concretos de fraude, simulação ou conluio nos termos do Decreto-Lei nº 37/66 e da MP nº 2.158-35/2001, especialmente quando houver evidências de subfaturamento ou de condutas dolosas voltadas à supressão de tributos ou à burla de controles aduaneiros. Nessas situações, a medida cautelar encontra respaldo legal e pode ser condicionada ao pagamento ou à prestação de garantia;

Retenção ilegítima: É abusiva e desproporcional a retenção baseada exclusivamente em divergência técnica de classificação fiscal, quando não verificada má-fé do importador. Nessas hipóteses, os tributos já recolhidos com base na autodeclaração gozam de presunção de legitimidade até decisão final administrativa ou judicial. O crédito decorrente da reclassificação pretendida pelo Fisco não é líquido, certo ou exigível antes de constituído por meio de lançamento regular, não podendo servir de fundamento para medidas coercitivas.

Diante de retenção indevida, é possível dizer que o contribuinte pode:

Impugnar o ato no âmbito administrativo, requerendo a liberação imediata da carga;

Interpor recurso ao CARF, se lavrado auto de infração;

Manejar medida judicial (Mandado de Segurança ou ação ordinária) para assegurar a liberação das mercadorias e afastar a exigência de garantia ou pagamento prévio, invocando os princípios da legalidade, proporcionalidade, livre iniciativa e devido processo legal, além de precedentes como a Súmula 323 do STF e invocando a boa-fé visando afastar o alcance do Tema nº 1.042.

De todo modo, independentemente da via eleita, deverá o contribuinte usufruir livremente de suas mercadorias, quando não verificado qualquer indício de má-fé ou dolo.



Álvaro Souza Daira é advogado especialista em Direito Tributário e Empresarial na Leite Alencar Sociedade de Advogados

[1] Súmula 323: “É inadmissível a apreensão de mercadorias como meio coercitivo para pagamento de tributos.”

[2] Art. 88. No caso de fraude, sonegação ou conluio, em que não seja possível a apuração do preço efetivamente praticado na importação, a base de cálculo dos tributos e demais direitos incidentes será determinada mediante arbitramento do preço da mercadoria, em conformidade com um dos seguintes critérios, observada a ordem sequencial.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/08/2025

ITAJAÍ ATINGE 1,7 MILHÃO DE TONELADAS MOVIMENTADAS NO SEMESTRE

Da Redação Portos e logística 25/08/2025 - 16:45



A administração do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, informou que o volume de cargas movimentadas no terminal cresceu 1.494% no primeiro semestre de 2025 e chegou a 1,7 milhão de toneladas. As operações de exportação aumentaram 8.599%, e as de importação, 496%.

Segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), 85% do volume total foram de cargas contêineres. Foram mais de 180 mil TEUS, com destaque para carnes e miudezas comestíveis (22%), madeiras, carvão vegetal e obras de madeira (20%), plásticos e suas obras (7%), alimentos preparados para animais (7%) e máquinas e aparelhos (7%). A maior parte dos produtos foi enviado para a China, que foi o principal destino das mercadorias exportadas, seguida por Estados Unidos, União Europeia e países da América Latina.

A JBS, que administra o porto desde outubro de 2024, creditou o crescimento a investimentos de R\$ 130 milhões que fez em Itajaí. De acordo com a empresa, estão previstos gastos de mais R\$ 90 milhões em obras para melhorar a infraestrutura, aumentando a capacidade de armazenamento, e em equipamentos, entre eles os de movimentação nos pátios, para dotar o terminal, que atende mais de 1,7 mil clientes, de tecnologia moderna.

O Porto de Itajaí, informou a empresa, conta com 1.030 metros de cais, quatro berços de atracação e calado operacional de 14 metros, o que permite a atracação de navios de grande porte com maior volume de carga. Além disso, há no terminal 1.750 tomadas para contêineres refrigerados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/08/2025

MOEGÃO TEM QUASE 70% DAS OBRAS TERMINADAS EM PARANAGUÁ

Da Redação Portos e logística 25/08/2025 - 17:49



A Portos do Paraná, empresa que administra os portos de Paranaguá e Antonina, anunciou nesta segunda-feira (25) que foram concluídos 78,6% das obras civis, 71,7% das instalações mecânicas e 35,6% das instalações elétricas do Moegão. No geral, já foram terminados 67% de todos os serviços para a conclusão do terminal, que vai conectar 11 terminais portuários, reduzirá cruzamentos de linhas férreas em Paranaguá e terá capacidade para descarregar até 180 vagões a cada cinco horas. A previsão da entrega do

Moegão é dezembro de 2025, com operação prevista para o início de 2026.

Segundo a Portos do Paraná, o Moegão poderá receber 24 71,7% milhões de toneladas de grãos e farelos por ano para atender os terminais do Corredor de Exportação Leste (Corex). O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, explicou que esse volume é superior à média anual de exportação do Corex, pois o projeto já levou em conta a ampliação da chegada de cargas pelo modal ferroviário pela nova Ferroeste e dos investimentos na Malha Sul.

Além disso, de acordo com a administração portuária, o Moegão exercerá papel importante para os novos terminais que fazem parte das áreas arrendáveis do Porto de Paranaguá já leiloadas. Parte dos R\$ 1,1 bilhão que será investido pelos arrendatários será para a construção da primeira fase do Píer em "T", com quatro berços, e mais R\$ 1 bilhão será aplicado pelo governo do estado.

A expectativa é de que a velocidade média de carregamento dos navios passe de três mil para oito mil toneladas movimentadas por hora. A previsão é de que, com entrada em operação do Moegão, o número de vagões que podem ser descarregados diariamente no Corex suba dos 550 atuais para 900.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2025

A TCP, ANUNCIOU, QUE O EXECUTIVO JACKY SONG ASSUMIU O CARGO DE CEO DA EMPRESA EXECUTIVOS



A TCP, que administra o Terminal de Contêineres do Porto de Paranaguá, no Paraná, anunciou, na última semana, que o executivo Jacky Song assumiu o cargo de CEO da empresa. Segundo a companhia, o profissional é formado em contabilidade internacional por uma universidade chinesa e tem 22 anos de experiência no setor portuário, tendo trabalhado na China, em Djibouti e na Nigéria, antes de ser nomeado, em 2024, para o posto de diretor comercial da própria TCP.

O novo CEO informou que uma de suas metas à frente do terminal paranaense será ampliar o uso de energia limpa nas operações portuárias para contribuir no enfrentamento às mudanças climáticas e na redução da emissão de gases do efeito estufa. "Vamos enfrentar conjuntamente os desafios climáticos globais com o governo brasileiro e as empresas locais para alcançar o desenvolvimento sustentável", projetou.

Na nova função, Song vai comandar um terminal que conta com o maior parque de máquinas entre os similares brasileiros, incluindo 40 guindastes pórticos sobre pneus (RTG), e o maior pátio para armazenagem de contêineres refrigerados da América do Sul, com 5.268 tomadas. Além disso, o terminal paranaense é, segundo informações divulgadas pela TCP, o maior concentrador de linhas marítimas do Brasil, com 23 serviços.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2025

CUBO MARITIME & PORT COMPLETA 3 ANOS E ANUNCIA PROJETOS EM PARCERIAS COM STARTUPS

Da Redação Portos e logística 24/08/2025 - 09:13

O Cubo Maritime & Port, hub setorial do Cubo Itaú em parceria com a Wilson Sons, o Porto do Açu e a Hidrovias do Brasil criado com objetivo de conectar empresas, investidores e academia a startups em projetos que desenvolvam Inteligência Artificial (IA), aumento da eficiência operacional e uso de energias limpas e renováveis, completou três anos em agosto. A parceria anunciou que já trabalha

com 21 desenvolvedores de tecnologia para soluções em logística, navegação, automação e rastreabilidade que, em 2024, tiveram receita superior a R\$ 213 milhões.



O hub anunciou também como um dos exemplos de sucesso do empreendimento o abastecimento de rebocadores com HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), biocombustível de segunda geração que pode reduzir em até 90% as emissões de CO₂ em relação ao diesel marítimo. O experimento foi feito em parceria pela Wilson Sons, o Porto do Açu, a efen e a Vast. Foram usados 30 metros cúbicos de HVO para avaliar o desempenho mecânico e o consumo e medir a emissões em operação real. A meta é, a partir dos resultados, usar o combustível em toda a frota de rebocadores da Wilson Sons até 2026.

Outra importante iniciativa para descarbonização no setor marítimo e portuário anunciado pelo hub foi a parceria entre a Porto do Açu e a Repsol Sinopec Brasil no projeto DAC to SEA para uso da combinação da tecnologia de captura de dióxido de carbono (CO₂) diretamente do ar com a tecnologia de conversão deste CO₂ capturado em combustível de menor pegada de carbono para embarcações e aviação. O projeto tem o objetivo de transformar CO₂ em combustível renovável.

Além disso, o hub informou que foi desenvolvido o Smart Shipping, projeto criado em parceria com da Technomar e a Hidrovias do Brasil para uso de Inteligência Artificial e a automação em operações hidroviárias para aumentar a eficiência, a segurança e a previsibilidade dos serviços, conectando sistemas de sensoriamento e monitoramento de navegação.

Outro projeto destacado pelo hub foi o Speedbird Era, de uso de drones para entrega e coleta em embarcações que está sendo usado pela Wilson Sons desde janeiro no Porto de Salvador. Segundo o Cubo Maritime & Port, o sistema aumenta a eficiência e a segurança das operações e contribui para a descarbonização do segmento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/08/2025

A OCYAN ANUNCIOU, NA ÚLTIMA SEXTA-FEIRA (22), QUE O ENGENHEIRO VINÍCIUS DIAS ASSUMIU O POSTO DE DIRETOR DE FINANÇAS E INVESTIMENTOS DA EMPRESA

Executivos 24/08/2025 - 20:16



A Ocyan anunciou, na última sexta-feira (22), que o engenheiro Vinícius Dias assumiu o posto de diretor de Finanças e Investimentos da empresa. Segundo a companhia, o profissional é graduado em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e possui MBA Executivo em Finanças pelo IBMEC-Rio, além de mestrado em Administração Financeira pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ).

A empresa informou ainda que Dias acumula mais de 25 anos de experiência no mercado financeiro, com

forte atuação nos segmentos de finanças corporativas, estruturação de operações, M&A e gestão estratégica. Além disso, o executivo já esteve à frente de empresas como BroadSpan Capital, Sumitomo Mitsui e Votorantim. Também atuou em bancos, como ABN AMRO Real, Santander e Banco Real.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/08/2025

LEILÃO DE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO DE PARANAGUÁ SERÁ 22 DE OUTUBRO

Da Redação Portos e logística 24/08/2025 - 09:14



O Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor) anunciou na última sexta-feira (22) que será realizado no próximo dia 22 de outubro na B3, a bolsa de valores de São Paulo, o leilão para concessão do canal de acesso ao Porto Paranaguá, no Paraná. A outorga, que será a primeira relativa a um canal de acesso de um porto público brasileiro, envolve investimentos estimados em R\$1 bilhão. No mesmo dia e também na B3, informou o Ministério, serão leiloados três terminais portuários, um no Rio de Janeiro, um em Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, e outro em Maceió, em Alagoas.

Segundo o Mpor, o processo de licitação foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e encaminhado em junho para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). “Este será o primeiro leilão de canal de acesso de um porto público no Brasil, que vai ampliar a capacidade das operações e a movimentação portuária”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvano Costa Filho, lembrando que Paranaguá é o segundo maior porto do Brasil e da América Latina, depois do Porto de Santos.

Ele explicou que os critérios previstos para o leilão de Paranaguá servirão de modelo para outros leilões de canal de acesso que serão realizados ainda em 2025. Na lista, estão o do Porto de Santos, em São Paulo, o do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, o do Porto da Bahia e o do Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul. Segundo o Ministério, o processo do Porto de Itajaí está em processo de encaminhamento para a análise do TCU.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/08/2025

MARINHA PRIORIZA ESTALEIROS BRASILEIROS, DIZ DIRETOR NA NAVALSHORE

Por Nelson Moreira Especial Navalshore 24/08/2025 - 09:16



A Marinha do Brasil vai dar prioridade a estaleiros brasileiros na construção de embarcações para seu programa de reaparelhamento, anunciou na última quinta-feira (21) o vice-almirante Marcelo Silva Gomes, diretor de gestão de programas da Força, em palestra durante a Navalshore 2025. Na ocasião, o militar apresentou o plano de modernização da Esquadra, com destaque para as fragatas da Classe Tamandaré, que estão sendo construídas no TKMS Estaleiro Brasil, em Itajaí, em Santa Catarina.

O oficial informou que uma das embarcações, a Fragata Tamandaré, já passou por testes de mar e está prestes a entrar em operação. Além dela, a Fragata Jerônimo de Albuquerque foi lançada em 8 de agosto e uma terceira já está em construção. Segundo o vice-almirante, o projeto inicial é de construção de quatro embarcações do tipo, que serão entregues até 2029, mas há perspectiva de encomenda de mais quatro.

O projeto de construção das fragatas no Brasil, informou Gomes, em parceria com a Alemanha, foi incluído no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) do governo federal e representa investimento de R\$ 4,8 bilhões. Ele disse que, para executá-lo, foram gerados 23 mil



empregos e destacou que o empreendimento envolve ainda o desenvolvimento de tecnologia de ponta. “É a primeira vez no Brasil que três fragatas são construídas ao mesmo tempo”, disse.

Além das fragatas, segundo o vice-almirante, a Marinha do Brasil tem em andamento projetos para a construção do navio polar Almirante Saldanha, orçado em R\$ 750 milhões e que vai gerar 15 mil empregos, 10 navios-patrolha, também com recursos do Novo PAC e investimento total de R\$ 3,4 bilhões, dois barcos de apoio logístico, por R\$ 1,2 bilhão, uma embarcação de instrução para formação de aspirantes da Força e treinamento de oficiais da marinha mercante, ao custo de R\$ 150 milhões, e dois navios hidrográficos, por R\$ 1,2 bilhão.

Apesar do volume de encomendas já planejadas, o vice-almirante Marcelo Silva Gomes disse que haverá, nos próximos anos, necessidade de construção no Brasil de mais embarcações militares, já que uma parte significativa da Esquadra é de navios antigos que estão perto do limite de seu tempo de uso. E, segundo ele, é preciso investir para ter navios capazes de cumprir a missão da Marinha de defender a costa brasileira e a Amazônia Azul, área de 5,7 milhões de quilômetros quadrados, e os 60 mil quilômetros de rios do país. “Muitos dos nossos navios estão ultrapassados”, informou o militar.

Ele destacou a importância do mar para o Brasil, lembrando que mais de 90% da produção de petróleo do país e 80% da de gás são feitos a partir de instalações marítimas. Além disso, destacou que 95% do comércio exterior brasileiro é realizado por via marítima e que o país tem grande potencial ainda não explorado para desenvolver atividades de turismo e de pesca.

Gomes explicou que reaparelhamento da Esquadra é fundamental para a fiscalização do vasto litoral brasileiro e para a repressão a atividades como pesca e pesquisas ilegais no mar territorial do país, além do combate a atos de pirataria e ao tráfico de armas e de drogas. Ele destacou ainda a necessidade de fiscalização para impedir a poluição ambiental e a possibilidade de ações terroristas.

O vice-almirante anunciou ainda que, além da construção de embarcações, a Marinha investe na modernização do sistema de vigilância por radares, com equipamento de última geração. Um deles, para monitoramento da Amazônia Azul, tem capacidade de fiscalização em área de 100 milhas náuticas, correspondente a mais de 160 mil quilômetros, e outro, que será usado no monitoramento da margem equatorial, no Norte do país, terá alcance de 350 milhas, que representam mais de 560 mil quilômetros.

O militar ressaltou ainda que todos esses investimentos anunciados ainda são poucos diante da necessidade do Brasil, ainda mais quando se compara a força naval brasileira com a de outros países. “O Brasil tem a nona maior economia do mundo, mas nossa Força é a vigência quinta”, resumiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/08/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

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

Fonte : InforMS
Data: 25/08/2025