

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 123/2025
Data: 27/08/2025

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS DEVE SER SEM RESTRIÇÕES, DIZ PARECER DO TCU; SAIBA OS DETALHES	4
VEREADORES DE SANTOS COBRAM COMPENSAÇÃO ALTA À CIDADE COM MEGATERMINAL; VEJA OS VALORES	4
LEILÃO NO PORTO DE PARANAGUÁ, QUE SERVIRÁ DE MODELO PARA SANTOS, TEM EDITAL PUBLICADO	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
NOVA USINA SOLAR REDUZIRÁ CUSTOS DE ENERGIA DA COMPESA	6
RAQUEL LYRA APRESENTA EM BRASÍLIA INVESTIMENTOS EM SANEAMENTO DE PERNAMBUCO	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
ANTAQ ABRE INSCRIÇÕES PARA O CURSO PROJETO CONCEITUAL DE CANAIS DE NAVEGAÇÃO	8
AGÊNCIA REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA CONCESSÃO PARCIAL DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CODEBA	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
QUATRO AEROPORTOS DO SUL BATEM RECORDE HISTÓRICO DE PASSAGEIROS NO ACUMULADO DE 2025	10
COM DESEMPENHO HISTÓRICO, O PORTO DO ITAQUI REGISTRA RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM JULHO	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	13
GOVERNO FEDERAL DISCUTE ESTRATÉGIAS PARA APRIMORAR INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NA REGIÃO SUL	13
PORTAL PORTO GENTE	15
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TERÁ FAIXA PARA VLT, CICLOVIA E PASSARELA DE PEDESTRES	15
INOVAMOTION RECEBE APOIO DE R\$ 3 MILHÕES E MIRA NA INTERNACIONALIZAÇÃO DE SUAS SOLUÇÕES MÉDICAS	15
TEREOS REALIZA EXPORTAÇÃO RECORDE DE AÇÚCAR VHP EM PARCERIA COM A VLI	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL – A VEZ DA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO	17
NACIONAL - HUB – CURTAS - EQUIPE TÉCNICA DO TCU DEFENDE LEILÃO ABERTO PARA O TECON SANTOS 10	18
<i>Parecer recomenda disputa sem restrições, permitindo participação de todas as empresas, inclusive as que já operam terminais de contêineres no Porto de Santos</i>	18
<i>Ampla participação</i>	18
<i>Falha de comunicação</i>	18
<i>Expectativa</i>	18
PORTO DE SANTOS - LEILÃO DO TECON SANTOS 10 DEVE TER FASE ÚNICA, INDICA ÁREA TÉCNICA DO TCU	18
NACIONAL - TCU DETERMINA AJUSTES À APS PARA REALIZAR LEILÃO DO STS08	20
NACIONAL - UNIÃO VAI LEILOAR PARTICIPAÇÕES EM ÁREAS DE MERO, TUPI E ATAPU	21
NACIONAL - GOVERNO AUTORIZA ESTUDOS PARA REATIVAR A HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO	22
BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT GANHA NOVOS CONSELHEIROS	23
REGIÃO SUL - SANTA CATARINA GANHARÁ NOVO PORTO COM INVESTIMENTO DA COAMO	24
REGIÃO SUDESTE - DELEGAÇÃO CHINESA VISITA PORTO DO RIO E SELA ACORDO DE COOPERAÇÃO	25
C O N E X Ã O – NORDESTE - PRODUÇÃO INDUSTRIAL POTIGUAR CRESCE EM JULHO, APONTA FIERN	26
C O N E X Ã O – NORDESTE - EVOLUÇÃO MENSAL DA INDÚSTRIA	26
C O N E X Ã O – NORDESTE - ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA CONCESSÃO PARCIAL DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CODEBA	27
C O N E X Ã O – NORDESTE - RN GANHA PLATAFORMA DE ENERGIAS E NOVA PUBLICAÇÃO SOBRE O SETOR ELÉTRICO	28
C O N E X Ã O – NORDESTE - COM DESEMPENHO HISTÓRICO, O PORTO DO ITAQUI REGISTRA RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM JULHO	29
OPINIÃO – ARTICULISTA - COP30: IMPULSIONANDO O PROGRESSO E A LOGÍSTICA DA AMAZÔNIA	30
PORTO DE SANTOS - TCU RECOMENDA LIVRE CONCORRÊNCIA NO LEILÃO DO TECON SANTOS 10	31
JORNAL O GLOBO – RJ	32
GILMAR MENDES CRITICA CLT E DIZ QUE JUSTIÇA NÃO PODE PRESERVAR VÍNCULOS QUE JÁ DESAPARECERAM DO MERCADO	32
PETROBRAS: TESTE PARA PERMITIR EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS É BEM-SUCEDIDO	33
FUNDAÇÃO GATES RETIRA APOIO FINANCEIRO A REDE DE PROJETOS LIGADA A DEMOCRATAS, QUE VIROU FOCO DE TRUMPISTAS	35
JUROS DEVEM SE MANTER NO MESMO PATAMAR POR PERÍODO PROLONGADO, DIZ GALÍPOLO	36
EXPORTAÇÕES DE MÁQUINAS PARA OS EUA TENDEM A CAIR A ZERO A PARTIR DE SETEMBRO, COM PERDA DE US\$ 300 MILHÕES/MÊS	37



REFORMA ADMINISTRATIVA: RELATOR DIZ QUE VÊ 'MUITA VIABILIDADE' PARA APROVAÇÃO DE MEDIDAS DE COMBATE A PRIVILÉGIOS DO JUDICIÁRIO	38
MOTTA DIZ QUE GOVERNO DOS EUA PRECISA VOLTAR À 'REALIDADE' E QUE TARIFAÇÃO DEVE SER NEGOCIADO VIA DIPLOMACIA	40
CONFIRMA O RANKING DE VULNERABILIDADE DOS ESTADOS AO TARIFAÇO AMERICANO.....	40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	42
BARROSO DIZ QUE REFORMA ADMINISTRATIVA PODE REDUZIR LITÍGIOS CONTRA O PODER PÚBLICO	42
HADDAD: TARIFAÇÃO MACHUCA UM POUCO, MAS BRASIL TEM CONDIÇÕES MACROECONÔMICAS DE ENFRENTAR	43
TCU QUER PLANO DE AÇÃO PARA O PÉ-DE-MEIA, COM AVALIAÇÃO DE EFEITOS E CONTROLE DE IRREGULARIDADES	44
TARIFAÇÃO DEVE ZERAR EXPORTAÇÃO DE MÁQUINAS DO BRASIL AOS EUA EM SETEMBRO, DIZ DIRETORA DA ABIMAQ	45
BRASIL TEM DE RESOLVER PROBLEMA FISCAL PARA PODER DISCUTIR OUTRAS AGENDAS, DIZ VESCOVI, DO SANTANDER	47
TECNOLOGIA GARANTE TRÊS SAFRAS POR ANO E PRODUÇÃO RECORDE NO CAMPO	49
GARGALOS DE LOGÍSTICA DESAFIAM SAFRA RECORDE BRASILEIRA	51
VALOR ECONÔMICO (SP).....	52
SOB TARIFAÇÃO, EXPORTAÇÕES DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS PARA OS EUA DEVEM CAIR 30% EM 2025, DIZ ABIMAQ.....	52
MOTTA SUGERE REUNIR NA MP DO BRASIL SOBERANO TODAS AS PROPOSTAS SOBRE COMBATE AO TARIFAÇO	52
CHEFE DA AIE MANIFESTA PREOCUPAÇÃO COM DOMÍNIO DA CHINA SOBRE MINERAIS ESTRATÉGICOS	54
ESTADOS DO SUL SE MOVIMENTAM PARA SOLUCIONAR GARGALOS LOGÍSTICOS.....	54
VENEZUELA ENVIARÁ NAVIOS PARA CENTRO DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO APÓS MOVIMENTO DOS EUA	56
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	57
GOVERNO FEDERAL AUTORIZA ESTUDOS PARA REATIVAÇÃO DA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO	57
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	58
PRIMEIRA ETAPA DA DRAGAGEM DO CANAL DE SÃO LOURENÇO ESTÁ 85% PRONTA	58
VAST INICIA CONSTRUÇÃO DO PARQUE DE TANCAGEM DO TERMINAL DE LÍQUIDOS DO AÇU	59
MPOR AUTORIZA ESTUDOS TÉCNICOS PARA REATIVAÇÃO DA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO	60
ROTA DIRETA PECÉM-Ásia CRESCE 48% EM 7 MESES.....	60
CITROSUCO INICIA USO DE B24 NO NAVIO 'CARLOS FISCHER'	61
PUBLICADO EDITAL DO LEILÃO DO CANAL DE ACESSO DE PARANAGUÁ	62
LEILÃO DE ÁREAS NÃO CONTRATADAS NO PRÉ-SAL SERÁ EM DEZEMBRO.....	62
FRAGATA TAMANDARÉ É APROVADA EM TESTES DE MAR	63
MACNOR REPRESENTARÁ MELCAL, FABRICANTE ITALIANA DE GUINDASTES OFFSHORE	64
NOVOS PETROLEIROS DA TRANSPETRO MARCARÃO RETOMADA DE GRANDES CONSTRUÇÕES NO SETOR NAVAL.....	65
FMM PRIORIZA QUASE R\$ 30 BILHÕES PARA A INDÚSTRIA NAVAL E INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA EM 7 MESES.....	68
FORNECEDORES DESTACAM BOM MOMENTO DA CONSTRUÇÃO NAVAL E ESPERAM MAIS CELERIDADE NAS CONTRATAÇÕES ..	70
INTERESSE POR EÓLICAS OFFSHORE VOLTA A CRESCER. SEGMENTO TEM POTENCIAL DE GERAR 4 VEZES A ENERGIA HOJE DISPONÍVEL	73
REGRAS DA IMO PRESSIONAM SETOR MARÍTIMO A INVESTIR EM TECNOLOGIAS E INFRAESTRUTURA PARA NOVOS COMBUSTÍVEIS	81
ESTUDO VÊ ESFORÇOS PARA AUMENTAR QUADROS, MAS DÉFICIT CHEGA A 500 OFICIAIS MERCANTES EM CINCO ANOS.....	87
LIVRE ACESSO COMPARTILHADO É DESAFIO REGULATÓRIO PARA TERMINAIS DE REGASEIFICAÇÃO NO BRASIL	91
PRODUTOS E SERVIÇOS 748.....	99
EDITORIAL 748.....	102
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	103
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	103



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS DEVE SER SEM RESTRIÇÕES, DIZ PARECER DO TCU; SAIBA OS DETALHES

Técnicos da Corte de Contas opinam sobre o tema

Por Maurício Martins 27 de agosto de 2025



Alvo de polêmicas, Tecon Santos 10, o maior do Brasil, tem investimento previsto de R\$ 6,45 bilhões (Alexsander Ferraz/AT)

A Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária (AudPortoFerrovia) do Tribunal de Contas da União (TCU) emitiu parecer final sobre a análise do leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10) opinando pelo certame em fase

única, aberto à participação de todos, sem restrições, conforme apurado por A Tribuna.

A opinião contraria a medida prevista pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que proibiu a participação de empresas que já possuem terminais de contêineres no cais santista. Isso só seria possível, decidiu a agência, em uma segunda etapa, caso a primeira não tivesse interessados.

O documento foi inserido no sistema do TCU às 19h48 de segunda-feira, mas está sob sigilo, sem acesso público. Ainda conforme apurou a Reportagem, a AudPortoFerrovia, área técnica do TCU responsável por fiscalizar e analisar esse tipo de empreendimento, recomenda que caso alguma empresa que já possua terminal em Santos ganhe o leilão, seja obrigada a fazer o “desinvestimento”, ou seja, vender o ativo atual para assumir o Tecon Santos 10.

É o caso da MSC e da Maersk, que controlam a BTP. Pela regra da Antaq, essas gigantes da navegação estão proibidas de participar do leilão.

Foi aberto um prazo de 15 dias para que a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Antaq se manifestem sobre o parecer. O objetivo da AudPortoFerrovia é dar subsídios técnicos para que os ministros do TCU decidam sobre a modelagem do leilão, o que deve acontecer nos próximos dias. A assessoria de imprensa do Tribunal informou para A Tribuna que não há data prevista.

Os ministros, porém, não precisam acatar o que diz o documento, sendo mera recomendação. A Corte de Contas já contrariou outros pareceres do tipo.

O megaterminal terá 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.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/08/2025

VEREADORES DE SANTOS COBRAM COMPENSAÇÃO ALTA À CIDADE COM MEGATERMINAL; VEJA OS VALORES

Termo de repasses ao Município por conta de impactos é feito pela Prefeitura, mas Câmara deve fiscalizar

Por Ted Sartori 27 de agosto de 2025

A futura arrendatária do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos, precisará repassar uma quantia milionária à Prefeitura para compensar os impactos causados pelo empreendimento. O valor ainda será definido por estudos, mas os vereadores já cobram um retorno alto, devido à grandiosidade do ativo.



Maior terminal de contêineres da América do Sul ocupará 621,9 mil m² no cais do Saboó, na Margem Direita (Alexsander Ferraz/AT)

Para isso, a Administração Municipal deve assinar um Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) com a empresa responsável. O processo não passa pela Câmara, mas cabe aos parlamentares a fiscalização.

O presidente da Casa, Adilson Júnior (PP), projeta uma quantia substancial. “Seria razoável esperar um valor de R\$ 200 milhões a R\$ 500 milhões, que pode ser ainda maior se considerarmos grandes investimentos em mobilidade, acessos externos e sustentabilidade”, afirma.

O presidente ainda ressalta os aspectos ambientais e sociais, visando à população que fica no raio de influência do projeto. “A implantação de projetos sociais, culturais e ambientais, com apoio à educação e saúde, além da criação de espaços públicos como parques ou áreas de convivência”, acrescenta.

O vereador Rui De Rosis Júnior (PL) acha que o termo precisa ser robusto, tecnicamente sólido e sem brechas legais que prejudiquem a Cidade. “O objetivo é reduzir, de fato, os impactos, sem agravar problemas urbanos antigos. É um empreendimento de enorme impacto sobre mobilidade, drenagem e meio ambiente, o Trimmc deve garantir equilíbrio entre desenvolvimento econômico e qualidade de vida para o santista”, afirma. As contrapartidas, segundo De Rosis, devem ser aplicadas na área afetada. “Sem planejamento, até milhões viram pó”, dispara.

O vereador Alisson Sales (PL) diz que o Trimmc precisa ser proporcional ao impacto. “São mais caminhões, mais movimento e mais pressão sobre os serviços. O dinheiro tem que ir para onde o impacto é maior: melhorar o trânsito e a mobilidade, investir em meio ambiente e infraestrutura”.

Já o vereador Benedito Furtado (PSB) julga que a melhor destinação dos recursos seria para projetos como o Parque Palafitas, no Dique da Vila Gilda, na Zona Noroeste. “Precisamos acabar com esse cinturão de miséria que a Cidade tem e resolver o problema habitacional”.

Presidente da Comissão de Assuntos Portuários, Marítimos, Indústria e Comércio da Câmara, o vereador Chico Nogueira (PT) afirma que os maiores beneficiados devem ser os que estão próximos do megaterminal. “Como nos bairros São Manoel, Piratininga, Alemoa, Saboó e até o Centro. Eles vão ser atingidos pelo grande número de mercadorias que vão entrar e sair do Porto”, lista. “Acho que (o equivalente a) 20% dos investimentos que serão feitos ali é o patamar mínimo (que deve ser repassado à Prefeitura)”.

Para o vice-presidente da mesma Comissão, vereador Zequinha Teixeira (PP), deve-se priorizar intervenções na infraestrutura urbana, além de medidas ambientais e de qualificação paisagística.

“É pertinente destinar recursos a projetos estruturantes de desenvolvimento ou renovação urbana, articulados ao Plano Diretor, por meio do Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos, preservando o vínculo territorial dos benefícios às áreas afetadas”.

LEILÃO NO PORTO DE PARANAGUÁ, QUE SERVIRÁ DE MODELO PARA SANTOS, TEM EDITAL PUBLICADO

Canal de acesso será o primeiro leiloado no Brasil
Por *ATribuna.com.br* 27 de agosto de 2025

O edital para o leilão do canal de acesso do Porto de Paranaguá, no Paraná, foi publicado na segunda-feira pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). O certame é inédito no País e servirá de modelo para a concessão à iniciativa privada do canal de acesso do Porto de Santos.



Situado ao sul da Ilha do Mel, canal de Paranaguá será concedido (Rodrigo Félix Leal/SEIL-PR)

Um dos propósitos do leilão é fazer com que as empresas concorrentes apresentem descontos na taxa Inframar, que as embarcações pagam para acessar os portos. A expectativa é que a redução seja de 12,63% do valor atual. A taxa tem a finalidade de cobrir, por exemplo, os custos das dragagens, que atualmente é feita pela Autoridade Portuária. Com a concessão, a concessionária terá de fazer esse trabalho.

A empresa vencedora ficará responsável por ampliar a profundidade do canal de 13,1 metros para 15,5 metros. O leilão está marcado para 22 de outubro, na Bolsa de Valores (B3), em São Paulo. O investimento previsto é de R\$ 1,23 bilhão. O valor terá que ser executado nos cinco primeiros anos de contrato, que terá vigência de 25 anos.

O processo para a definição do leilão de Paranaguá foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) no mês de março.

Fonte: *A Tribuna Digital* - SP
Data: 27/08/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

NOVA USINA SOLAR REDUZIRÁ CUSTOS DE ENERGIA DA COMPESA

O empreendimento da Compesa vai demandar um investimento de R\$ 268 milhões e a sua construção deve gerar cerca de dois mil empregos, sendo 800 diretos e 1.200 indiretos

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



A Usina Solar é uma Parceria Público-Privada (PPP) entre a Compesa, a Kroma Energia e Elétron Energy. Foto: Divulgação

Foi lançada a pedra fundamental do Complexo Solar Colinas, em Garanhuns, no Agreste de Pernambuco. O empreendimento vai demandar um investimento de R\$ 268 milhões e a sua construção deve gerar cerca de dois mil empregos, sendo 800 diretos e 1.200 indiretos. A geradora está sendo implantada numa Parceria Público-

Privada (PPP) entre a Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa) e as empresas Kroma Energia e Elétron Energy.

A usina vai produzir energia para a Compesa, que sempre teve como uma das suas maiores despesas a conta de luz. “Esse investimento aponta para a Compesa do futuro, uma companhia que vai precisar ser ágil, eficiente e que consiga produzir energia limpa, dialogando com o meio ambiente e a sustentabilidade”, afirmou a governadora Raquel Lyra, no evento de lançamento da pedra fundamental da usina.

O Complexo Colinas integra o Programa Garanhuns Solar e será composto por três usinas fotovoltaicas: Colinas I, II e III. As duas primeiras estão incluídas na PPP atual e juntas terão capacidade instalada de 104,18 megawatts-pico (MWp). Já o complexo completo contará com 130 MWp de capacidade e mais de 200 mil módulos fotovoltaicos, ocupando uma área de 175 hectares, o equivalente a 245 campos de futebol. O investimento total ultrapassa R\$ 420 milhões.

Segundo a Compesa, a expectativa é de que Colinas 1 e 2 entrem em operação em maio de 2026. A produção energética dessas usinas permitirá que, já no próximo ano, 70% do consumo da empresa venha de fontes renováveis, deixando a empresa mais eficiente.

A Compesa e a geração solar

Uma das inovações do projeto está na tecnologia empregada: os painéis solares contarão com ajuste automático de ângulo para otimizar a captação solar. O parque utilizará o rastreador Vanguard 1P, certificado pela empresa internacional CPP Wind, além da tecnologia SuperTrack, baseada em inteligência artificial, para rastreamento solar inteligente.

O secretário de Recursos Hídricos e Saneamento, Almir Cirilo, reforçou que o projeto é resultado do esforço para equilibrar as contas da Compesa e garantir a continuidade dos investimentos.

Para o CEO da Kroma, Rodrigo Mello, essa PPP é um marco para o setor de saneamento, um exemplo a ser seguido, destacando o papel da boa gestão e da parceria entre setor público e privado na superação de desafios. Com sede em Recife, a Kroma surgiu em 2008 e foi a primeira comercializadora de energia do Nordeste.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 27/08/2025

RAQUEL LYRA APRESENTA EM BRASÍLIA INVESTIMENTOS EM SANEAMENTO DE PERNAMBUCO

Por Blog da Folha, da Folha de Pernambuco

Governadora destaca expansão do Programa Águas de Pernambuco, com foco em inclusão de regiões historicamente desprovidas de saneamento



Raquel Lyra destacou o maior investimento da história do estado no setor de saneamento, com um aporte total de R\$ 6,1 bilhões. Foto: Gabriel Mesquita/Fariello Comunicação

Durante o evento Conexões Saneamento 2025, realizado nesta terça-feira (26) em Brasília, a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra, apresentou os principais avanços e investimentos do estado na área de recursos hídricos e saneamento. O destaque foi para o Programa Águas de Pernambuco, lançado em outubro de 2024, que representa o maior investimento da história do estado no setor, com um aporte total de R\$ 6,1 bilhões.

“Na nossa gestão, água e saneamento são prioridades. Após recriar a Secretaria de Recursos Hídricos e Saneamento, lançamos o programa Águas de Pernambuco, com retomada de obras e outras ações. Agora, com a concessão parcial da Compesa, estamos construindo algo muito sólido, seremos rigorosos nas metas de qualidade e quantidade e, assim, teremos uma verdadeira transformação social e econômica no nosso Estado”, afirmou a governadora.

O evento contou com a participação de autoridades dos três Poderes e especialistas do setor, com foco na formulação de políticas públicas e parcerias para acelerar o acesso universal à água e ao saneamento básico no país.

Expansão do saneamento

Entre as ações de maior impacto em Pernambuco está a ampliação do Programa de Saneamento Rural (PROSAR), que receberá um investimento de R\$ 600 milhões para beneficiar 106 municípios, promovendo acesso à água potável e ao esgotamento sanitário em regiões historicamente negligenciadas.

Outro destaque é a expansão do Sistema de Esgotamento Sanitário para os morros da Zona Norte do Recife, que atenderá mais de 412 mil pessoas com infraestrutura moderna e sustentável.

Tarifa social pernambucana

Como parte das ações de inclusão social, o governo estadual também implementou a Tarifa Social Pernambucana, garantindo um desconto de 55% nas contas de água e esgoto para famílias inscritas no CadÚnico, no BPC e na Faixa 1 do programa Minha Casa, Minha Vida. A medida ampliou o número de famílias beneficiadas de 70 mil para 580 mil, alcançando mais de 1,6 milhão de pernambucanos.

“Estamos fazendo o que precisa ser feito, mostrando que Pernambuco realmente é a bola da vez. Esses investimentos estão se transformando em ações concretas de melhoria do abastecimento de água em todos os seus componentes, tanto no meio urbano quanto no meio rural”, ressaltou o secretário estadual de Recursos Hídricos e Saneamento, Almir Cirilo.

Retomada de obras hídricas

Segundo o governo, a atual gestão também tem atuado para destravar obras de infraestrutura hídrica paralisadas há anos. Entre elas, estão as intervenções no Sistema de Controle de Enchentes da Bacia dos Rios Una e Sirinhaém, que engloba as barragens de Panelas II, Gatos, Igarapeba e Barra de Guabiraba, com investimentos superiores a R\$ 490 milhões.

As obras da Barragem Panelas II foram retomadas em fevereiro de 2024, e a barragem Gatos teve ordem de serviço assinada em 2025. Juntas, beneficiarão cerca de 220 mil pessoas. As barragens de Igarapeba e Barra de Guabiraba estão atualmente em fase de licitação.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 27/08/2025



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ ABRE INSCRIÇÕES PARA O CURSO PROJETO CONCEITUAL DE CANAIS DE NAVEGAÇÃO

A capacitação vai proporcionar compreensão técnica e prática do planejamento para a manutenção de sistemas de navegação de pequeno calado.

Brasília, 27/08/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) receberá treinamento do Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos (United States Army Corps of Engineers - USACE).

O curso, denominado “Projeto Conceitual de Canais de Navegação”, está com inscrições abertas para todos os interessados e formuladores de políticas públicas relacionados com o tema até o dia 12 de setembro. As inscrições podem ser feitas neste link.

O treinamento será realizado entre os dias 6 e 10 de outubro na modalidade híbrida. Presencialmente, o curso será ministrado no Edifício Sede da ANTAQ e haverá a transmissão online no Teams.

Os instrutores do curso serão todos do quadro de funcionários da USACE, portanto, será feita tradução simultânea das aulas para a língua portuguesa.

Os professores serão: Edward Brauer, engenheiro hidráulico; Benjamin Emery, engenheiro Civil de Pesquisa e especialista em Operações de Dragagem no Laboratório de Hidráulica Costeira do Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Engenharia; Tim Lauth, também engenheiro hidráulico e que, atualmente, apoia os acordos de transferência de conhecimento do USACE com agências brasileiras; e Calvin Creech, que é PhD e vice-presidente da PIANC Américas.

O objetivo da capacitação é proporcionar aos participantes uma compreensão técnica e prática do planejamento, projeto, construção, operação e manutenção de sistemas de navegação interior (baixo calado).

Entre os tópicos que serão abordados estão a identificação das dimensões e alinhamentos do canal; empurradores de projeto; identificação de obstruções como pontes, ilhas, embarcações soçobradas; desenvolvimento de um plano diretor, dragagem; requisitos para estruturas de treinamento de canal, como revestimentos e diques; impactos de intervenções fluviais; considerações para o desenvolvimento de eclusas e barragens; considerações ambientais; benefícios de modelagem, serviços de informações fluviais (RIS); e vários estudos de caso.

A iniciativa é parte das ações previstas no Acordo de Cooperação Técnica celebrado entre a ANTAQ e o USACE, sob acompanhamento da Gerência de Estudos Hidroviários e gestão da Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 27/08/2025

AGÊNCIA REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA CONCESSÃO PARCIAL DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CODEBA

Contribuições, sobre os portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, podem ser encaminhadas até o dia 9 de setembro



Brasília, 26/08/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta terça-feira (26), a Audiência Pública 4/2025, que trata da concessão parcial dos portos administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA).

Na ocasião, foram discutidos os documentos técnicos e jurídicos relativos à realização da concessão parcial dos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus. A audiência também trata da

licitação dos serviços públicos portuários relacionados a esses portos.

A previsão é que sejam investidos 1,64 bilhão no porto ao longo dos 35 anos do contrato. O projeto prevê o aumento do calado do Porto de Salvador de 14,4 metros para 17 metros e do Porto de Ilhéus de 9,3 metros para 14 metros.

Outros investimentos que devem ser realizados são o reforço e alargamento do cais comercial em Salvador, a construção de pátios de triagem de carretas em Aratu e Ilhéus, a realização de sinalização e balizamento náutico, melhorias nos acessos terrestres, melhorias nas infraestruturas de atracação e a revitalização dos sistemas elétricos.

Também será preciso implementar o VTMS, que é um sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações que busca melhorar a eficiência da movimentação de cargas; e conquistar a certificação ISPS Code, que é o Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias.

No total, durante a audiência, quatro pessoas contribuíram de forma oral. O período da consulta pública se estende até o dia 9 de setembro de 2025.

Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública da concessão parcial dos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus estão disponíveis neste link.

O período para a realização das contribuições escritas se estende até as 23h59 do dia 09 de setembro de 2025, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia042025@antag.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no site da ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 27/08/2025



Em julho, movimento regional cresceu 28% com o impulso das férias escolares

Aeroporto Internacional de Florianópolis - Foto: Ricardo Wolffenbuttel

Quatro aeroportos da Região Sul alcançaram em 2025 o melhor resultado da série histórica iniciada em 2000: Florianópolis (SC), Navegantes (SC), Maringá (PR) e Cascavel (PR). Juntos, os terminais superaram todos os

registros anteriores no acumulado de janeiro a julho, com 4,91 milhões de passageiros, o equivalente a quase um terço (33%) de todo o movimento aéreo sulista no período. O resultado consolida um crescimento que se sustenta há pelo menos uma década e reforça o papel estratégico da aviação da região no transporte aéreo do país.

O Aeroporto de Florianópolis movimentou 2,89 milhões de passageiros no acumulado do ano, o que representa crescimento de quase 50% em menos de uma década. Isso significa que, em menos de dez anos, Florianópolis passou a receber praticamente mais da metade dos viajantes. O avanço não aconteceu de forma isolada: o terminal já apresentava trajetória ascendente antes mesmo da pandemia, como mostram os 2,2 milhões de passageiros em 2019, confirmando a consolidação da capital catarinense como um dos principais hubs da aviação no Sul.



Infográfico - Aviação Sul (1).png

Também em Santa Catarina, o Aeroporto de Navegantes registrou 1,28 milhão de passageiros, número acima dos 1,06 milhão de 2019. Além do crescimento no acumulado, julho de 2025 foi o melhor da história do terminal, com 211.665 embarques e desembarques. O desempenho reforça tanto a importância do aeroporto para o turismo quanto sua relevância para a economia do litoral norte catarinense.

No Paraná, o Aeroporto de Maringá transportou 484,7 mil passageiros de janeiro a julho. Mais do que o número absoluto, o destaque está na regularidade: o terminal tem mantido crescimento tanto no acumulado do ano quanto no recorte mensal. Em julho, por exemplo, houve alta de 8,5% em relação a 2024, reforçando a posição de Maringá como referência na aviação regional e ampliando sua participação no fluxo de passageiros do interior do estado.

O Aeroporto de Cascavel apresentou a maior evolução proporcional da região. Foram 254,8 mil passageiros no acumulado até julho, mais que o dobro do registrado em 2016 (112 mil), consolidando o melhor resultado de sua história. O crescimento reflete a interiorização da aviação no Paraná e mostra como cidades médias vêm ampliando sua conectividade aérea e reduzindo a dependência de grandes capitais.

Crescimento acima da média nacional

A análise do conjunto revela uma aviação em expansão acelerada no Sul, marcada por recordes históricos em quatro terminais estratégicos. Enquanto Florianópolis e Navegantes reforçam a posição de Santa Catarina no setor, Maringá e Cascavel projetam o interior do Paraná como protagonista em um movimento que amplia a conectividade da região.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os resultados demonstram o vigor da aviação regional e refletem o impacto dos investimentos recentes. Segundo ele, a retomada de grandes terminais, como Porto Alegre, somada ao fortalecimento de cidades médias, desenha uma aviação mais descentralizada.

“Estamos vendo a aviação do Sul bater recordes em 2025, com crescimento acima da média nacional, o que confirma a vitalidade da região e o papel estratégico de terminais como Maringá, Navegantes e Cascavel no desenvolvimento da aviação regional”, afirmou.

Além dos recordes observados no acumulado, a Região Sul também apresentou destaque na movimentação do mês de julho. Com 2,29 milhões de viajantes, os terminais da região cresceram 28,1% em relação a 2024. Impulsionado pelas férias escolares, o resultado foi quase o dobro da expansão registrada no acumulado do ano (16,4%) e reforça a influência da sazonalidade no comportamento da demanda.

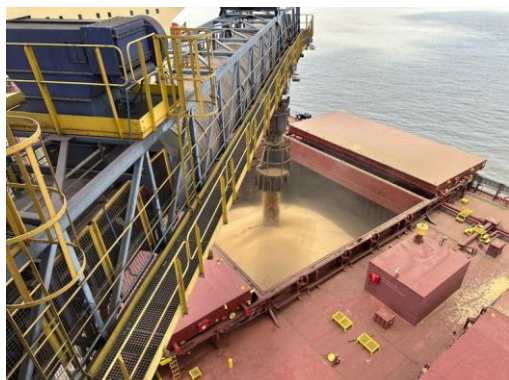
O desempenho regional foi impulsionado também por Porto Alegre, que somou 3,87 milhões de passageiros até julho, um crescimento de 74% em relação a 2024, quando a cidade ficou sem operações no início do ano por causa das enchentes. Só em julho, foram 639,9 mil passageiros, sem base comparativa com o mesmo período do ano passado.

Curitiba manteve posição de destaque, com 3,41 milhões de viajantes (+7,6%). Foz do Iguaçu avançou no acumulado, com 1.248.344 passageiros de janeiro a julho (+9,36%), mas teve leve retração no mês (-1,12%). Já Londrina foi a única cidade da região a registrar quedas nos dois recortes: -10,07% no acumulado (416.856 passageiros) e -10,75% em julho (58.506).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 27/08/2025

COM DESEMPENHO HISTÓRICO, O PORTO DO ITAQUI REGISTRA RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM JULHO

No mês, terminal público maranhense movimentou 3,76 milhões de toneladas em cargas diversificadas



Somente em julho, foram 415 mil toneladas movimentadas nesse modelo, o dobro do previsto para o mês e também do volume registrado em julho de 2024.
- Foto: Divulgação/Porto do Itaqui

Às margens da Baía de São Marcos, em São Luís, o Porto do Itaqui confirma sua posição como um dos motores do desenvolvimento do Maranhão e do Brasil. Em julho, o terminal público alcançou o melhor resultado de sua história, com 3,76 milhões de toneladas movimentadas e 112 navios atracados. No acumulado do ano, já são mais de 21 milhões de toneladas, reforçando o papel estratégico do porto como porta de entrada de fertilizantes e de saída de grãos para o mercado internacional.



Um dos fatores que explicam o desempenho é a intensificação das operações Ship-to-Ship (StS). Somente em julho, foram 415 mil toneladas movimentadas nesse modelo, o dobro do previsto para o mês e também do volume registrado em julho de 2024. Ao todo, 11 navios foram atendidos a contrabordo, o que corresponde a um terço das operações StS realizadas em 2025 e a 65% do total de todo o ano passado.

“O desempenho do Porto do Itaqui demonstra a força da infraestrutura portuária brasileira e o papel estratégico do Maranhão e do Nordeste na integração logística nacional e internacional, reforçando a importância de ampliar investimentos para garantir competitividade e geração de empregos”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Infográfico - Porto do Itaqui bate recordes em julho de 2025

A presidente em exercício do Porto do Itaqui, Isa Mary Mendonça, destacou que os resultados refletem a estratégia de expansão. “Os números confirmam o

impacto positivo dos investimentos do Itaqui em capacidade operacional, melhoria contínua dos processos e fortalecimento da infraestrutura para atender à crescente demanda logística no Maranhão e no Brasil.”

Resultados positivos

De janeiro a julho, o Itaqui movimentou 21,042 milhões de toneladas, com crescimento em todos os segmentos: grãos sólidos (+8%), grãos líquidos (+11%) e carga geral (+3%). Entre os produtos com maior avanço estão: soja (+7%), fertilizantes (+25%), cobre (+12%), derivados de petróleo (+6%), transbordo de derivados de petróleo (+19%), sebo bovino (+34%), celulose (+2%) e trilhos (+69%).

A soja segue como principal produto exportado, escoada principalmente de estados do MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), além de Goiás, Mato Grosso e Pará. A celulose também ganhou espaço, cerca de 1,6 milhão de toneladas produzidas em Imperatriz (MA) foram enviadas para mercados como Estados Unidos e Espanha.

Nas importações, fertilizantes vindos da Rússia, China, Canadá e Omã reforçam a base do agronegócio brasileiro. O porto também recebe derivados de petróleo de países como Estados Unidos, Índia e Emirados Árabes. Do lado das exportações, a China continua como principal destino da soja, enquanto os Estados Unidos importam celulose, ferro-gusa e sebo. Outros mercados relevantes são Espanha, Egito, Alemanha, Turquia, Paquistão e Vietnã.

A movimentação de celulose superou em 13% o planejado e cresceu 46% em relação a julho de 2024. O resultado evidencia a capacidade do Itaqui de atender não apenas ao agronegócio, mas também à indústria de maior valor agregado, consolidando-se como hub logístico do Arco Norte.

Com localização estratégica, conexão ferroviária pelas malhas Norte-Sul e Carajás, ampla capacidade de armazenagem e investimentos permanentes em eficiência, o Itaqui deve seguir em trajetória de crescimento sustentável.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 27/08/2025

Debate, que aconteceu em Curitiba nesta terça (26), irá contribuir para elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050



Em Curitiba, Governo Federal discute estratégias para aprimorar infraestrutura logística na região Sul, no contexto do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050. - Foto: Guilherme Neto/Valor

Com uma economia sustentada pela agroindústria, pela indústria da transformação e pelas exportações, o Sul do Brasil é responsável por parte expressiva da produção que chega aos mercados nacional e internacional. Somente no Paraná, a safra de 2025 deve atingir 45,3 milhões de toneladas de grãos — 13,6% da produção brasileira — consolidando o estado

como o segundo maior produtor do país, segundo o IBGE.



Esse crescimento reforça a necessidade de reduzir gargalos logísticos e diversificar a matriz de transportes, fortalecendo a multimodalidade, fundamental para impulsionar o desenvolvimento socioeconômico e a sustentabilidade.

Especialistas, representantes do setor produtivo e autoridades se reuniram nesta terça-feira (26), em Curitiba, para pensar essa questão estratégica para o país, com foco no Paraná. O evento, que faz parte da série de debates “Logística no Brasil”, irá contribuir para o aprimoramento do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, atualmente em elaboração.

“O plano não é só um instrumento técnico, mas um processo. O planejamento precisa criar um cenário de futuro claro, ambicioso e factível, com decisões estruturantes que ofereçam previsibilidade ao setor público e privado. Não entregamos um plano pronto, construímos junto com quem toma decisão e com quem será impactado por ela”, afirmou o coordenador-geral de Política de Planejamento do Ministério dos Transportes, Rodrigo Santos Ferreira.

Dos corredores logísticos estratégicos do Paraná, destacam-se a BR-277 e a BR-116, além do corredor ferroviário Paraná–Santa Catarina, que conectam áreas produtoras ao Porto de Paranaguá. Entre exportações e importações, 34,2 milhões de toneladas de carga passaram pelo porto no primeiro semestre de 2025.

“Este ano, o Porto de Paranaguá deve atingir a marca de 70 milhões de toneladas movimentadas — um crescimento de quase 50% em relação a 2018. É por meio da expansão da infraestrutura que conseguimos viabilizar não só os resultados atuais, mas também preparar o porto para os próximos anos”, disse o diretor de Operações Portuárias da Portos do Paraná, Gabriel Vieira.

Responsável por cerca de 35% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, a região Sul é destaque na exportação de soja, farelo e óleo de soja, milho e carnes. Um desempenho que exige investimentos contínuos para garantir a eficiência logística e a competitividade.

“Temos aqui três das principais fronteiras secas do Brasil, uma forte vocação portuária e uma economia dinâmica, que exige soluções logísticas integradas. Planejar, com transparência e participação, é a chave para conseguir dar realmente uma saída para os gargalos logísticos que afetam a região Sul”, detalhou o diretor de Mercado e Inovações da Infra S.A., Marcelo Vinaud Prado.

O evento “Logística no Brasil”, promovido pelo Ministério dos Transportes e pela Infra S.A., irá percorrer outras sete capitais brasileiras até o fim de 2025.

Também participaram do encontro representantes da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiep), do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), da Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado do Paraná (Fetranspar) e especialistas em agronegócio.

Escuta atenta e planejamento de longo prazo

O PNL 2050 está em fase de diagnóstico, com levantamento das principais deficiências da rede de transportes e escuta ativa da sociedade civil e do setor produtivo. A iniciativa também incorpora uma visão regionalizada dos desafios logísticos, com atenção especial à redução das desigualdades e ao fortalecimento da competitividade de áreas com alta densidade de exportação.

O plano seguirá as determinações do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), instituído pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, em maio de 2024, por meio do Decreto nº 12.022. A previsão do Ministério dos Transportes é de que até o fim do ano as diretrizes entrem em vigor.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 27/08/2025



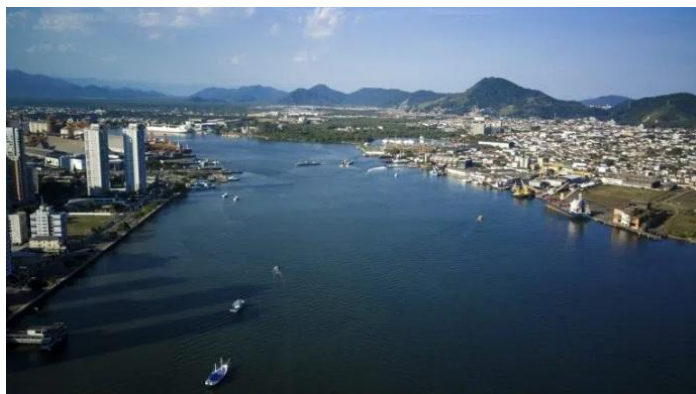
PORTAL PORTO GENTE

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TERÁ FAIXA PARA VLT, CICLOVIA E PASSARELA DE PEDESTRES

Redação Portogente

🚧 Túnel Imerso Santos–Guarujá: marco histórico da mobilidade no Brasil

O Túnel Imerso Santos–Guarujá, primeiro do tipo no Brasil BR, será um marco em mobilidade inteligente. O projeto prevê três faixas de rolamento por sentido, sendo uma delas reservada ao Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de passagem para pedestres 🚶, ciclistas 🚲 e galeria de serviços. A concepção multimodal coloca a Baixada Santista na rota da mobilidade do futuro, oferecendo soluções mais rápidas, sustentáveis e inclusivas.



✅ Em agosto de 2025, o projeto recebeu a licença ambiental prévia da Cetesb, etapa fundamental para a viabilização do leilão. O documento reconhece os impactos positivos na integração urbana e no transporte sustentável da região.

Atualmente, a ligação entre Santos e Guarujá é feita por balsas 🚢, com média de 18 minutos por travessia

Hoje, a ligação entre Santos e Guarujá é feita por balsas, sujeitas a filas e variações de operação. 🚗 Pela estrada, o deslocamento pode chegar a 1 hora. Com o túnel, o trajeto será realizado em até 5 minutos, beneficiando mais de 720 mil habitantes dos dois municípios e trabalhadores que circulam diariamente entre as cidades.

O investimento estimado é de R\$ 6,8 bilhões, sendo até R\$ 5,1 bilhões de aporte público, divididos igualmente entre o Governo de São Paulo e o Governo Federal. O contrato de 30 anos abrangerá construção, operação e manutenção. A obra terá 1,5 km de extensão, sendo 870 metros imersos, com módulos de concreto pré-moldados instalados no leito do canal portuário – técnica consagrada em países da Europa e Ásia 🌐.

🌱 Além de reduzir o tempo de deslocamento, o túnel vai impulsionar o turismo, fortalecer a economia local e contribuir para a redução de emissões, incentivando meios coletivos e sustentáveis de transporte.

📅 O leilão será realizado em 5 de setembro de 2025, às 16h, na B3 (Bolsa de Valores, São Paulo), com entrega de propostas até 1º de setembro, às 10h.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/08/2025

INOVAMOTION RECEBE APOORTE DE R\$ 3 MILHÕES E MIRA NA INTERNACIONALIZAÇÃO DE SUAS SOLUÇÕES MÉDICAS

Redação Portogente

🌐 Healthtech catarinense Inovamotion avança para mercado internacional



Além do Brasil, outros 26 países estão na lista de liberações para uso das tecnologias desenvolvidas pela healthtech catarinense.

Juliano Perfeito, CEO da Inovamotion

A Inovamotion anunciou um aporte estratégico de R\$ 3 milhões para desenvolvimento de duas ferramentas proprietárias. Até o final de 2025, a empresa planeja ampliar sua presença nacional e conquistar mercados internacionais, iniciando pela Europa e América do Norte, onde as patentes já estão em processo de

concessão. Países como Espanha, Portugal, Alemanha, Bélgica, Suíça, Turquia, Polônia, Itália e Holanda integram a lista de expansão da empresa.

Juliano Perfeito destaca: "O capital do investidor foi muito importante para finalizar o desenvolvimento do Patello, dispositivo médico inovador que realiza mobilização patelar multidirecional. Iniciamos o processo de certificação junto ao Inmetro e Anvisa e ampliamos nossa proteção de propriedade intelectual, com patentes depositadas em 26 países, além do Brasil."

Além do Patello, o investimento será usado no desenvolvimento do Notia, plataforma de gestão e rastreabilidade de ativos médico-hospitalares. "Nosso sistema já funciona em dois hospitais da região Sul e o aporte permitirá novas funcionalidades", explica Juliano.

Outros investimentos

A Inovamotion foi uma das 13 startups selecionadas no Programa de Incentivo à Inovação (PII) da Prefeitura de Florianópolis, garantindo direito de captar até R\$ 175 mil por meio de renúncia fiscal. O recurso será investido no aprimoramento do sistema de rastreabilidade, fortalecendo o crescimento da plataforma e desenvolvimento de novas funcionalidades.

"Esse apoio é essencial neste momento da nossa trajetória. Estamos em uma fase intensa de desenvolvimento e o incentivo da Prefeitura nos permite seguir com o avanço da plataforma", conclui o CEO.

Fonte: Portal Porto Gente

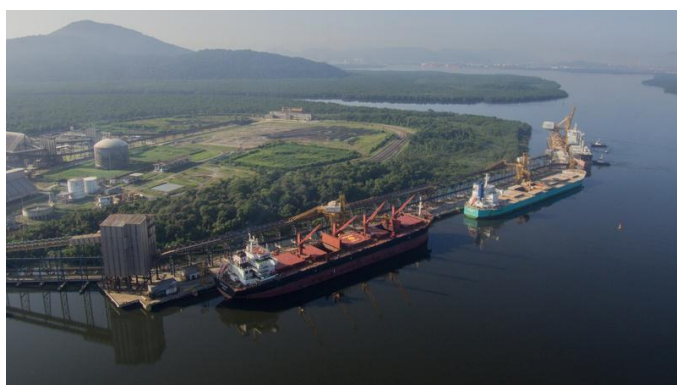
Data: 27/08/2025

TEREOS REALIZA EXPORTAÇÃO RECORDE DE AÇÚCAR VHP EM PARCERIA COM A VLI

Redação Portogente



Tereos realiza maior embarque de açúcar VHP da história



Embarque de 70 mil toneladas realizado em um só navio teve como destino o mercado chinês, marcando um novo recorde para a Tereos.

Embarque Tereos - Crédito: divulgação

A operação foi realizada no Terminal Integrador Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), da VLI, localizado na Baixada Santista, e representa um marco importante para a história da companhia.

Em julho do ano passado, a Tereos já havia embarcado 60 mil toneladas para o mercado asiático, com destino à Indonésia. O novo recorde foi possível graças ao aumento do calado do Tiplam,

finalizado no primeiro semestre de 2025, elevando o calado máximo de 13,20m para 14,10m e permitindo maior capacidade de carga dos navios.

Gustavo Segantini, diretor comercial da Tereos, comenta: "O novo recorde simboliza um avanço estratégico para a Tereos, refletindo o crescimento contínuo da nossa capacidade logística e a consolidação de nossa atuação no mercado asiático, especialmente na China."

Marcelo Cardoso, diretor de operações do Corredor Sudeste da VLI, afirma: "O aumento do calado dos berços do Tiplam reforça a visão da VLI de ser a parceira logística mais eficiente e competitiva, gerando ganhos de escala e de negócios essenciais para os exportadores de açúcar brasileiros."

Parceria e logística

Em novembro de 2020, VLI e Tereos inauguraram dois armazéns de açúcar: um no Tiplam, com capacidade de 115 mil toneladas, e outro no TIGU, com capacidade de 160 mil toneladas. O complexo permite escoar a produção da Tereos via Ferrovia Centro-Atlântica, reduzindo o impacto ambiental: as emissões de CO₂ no modal ferroviário são 1/6 das rodoviárias.

Para o segundo semestre de 2025, a Tereos já prevê novos embarques de grande porte, reforçando seu compromisso com excelência operacional e expansão sustentável

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/08/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A VEZ DA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A autorização do Ministério de Portos e Aeroportos para que a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) inicie estudos técnicos para a reativação da Hidrovia do São Francisco, publicada nessa terça-feira, dia 26, no Diário Oficial da União, é um movimento estratégico que pode redefinir a matriz logística do Brasil. A medida demonstra o reconhecimento do potencial do modal hidroviário para a economia regional, oferecendo uma alternativa mais eficiente e sustentável para o transporte de cargas em um trecho de 1.371 quilômetros.

Os estudos, que analisarão a viabilidade da exploração privada da infraestrutura, preveem que a hidrovia possa alcançar a movimentação de 5 milhões de toneladas de cargas já no primeiro ano de operação comercial. O projeto também se destaca pela integração com outros modais de transporte, como ferrovias e rodovias, criando um sistema logístico intermodal que pode otimizar o escoamento de produtos como gesso, gipsita, calcário, açúcar, óleo e sal, além de grãos e insumos agrícolas.

A implantação da Hidrovia do São Francisco é um passo crucial para o desenvolvimento do agronegócio e da indústria do Nordeste. O modal hidroviário, com sua capacidade de transporte de grandes volumes a um custo mais baixo e com menor impacto ambiental, é a solução ideal para o escoamento de produtos agrícolas. Um único comboio hidroviário pode substituir até 1,2 mil caminhões, reduzindo significativamente as emissões de CO₂ e o desgaste das rodovias, o que reforça a importância do modal hidroviário para a logística brasileira.

A reativação da hidrovia também coloca em evidência o papel estratégico do Rio São Francisco para o transporte brasileiro. A capacidade de conectar o Sudeste e a região do Matopiba – sigla de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia – ao Porto de Aratu (BA), por meio de uma logística integrada, abre novas rotas para o escoamento agrícola voltado à exportação. O transporte de milho, soja, algodão e fertilizantes, que seguirão por via terrestre até Ibotirama (BA) e dali pela hidrovia, exemplifica o potencial de otimização da cadeia de suprimentos.

O projeto, que será executado em três etapas, prevê a construção de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), que servirão como pontos de apoio para o transporte de cargas e passageiros. A previsão de lançar editais em setembro para os IP4 de Petrolina e Juazeiro, com início das obras em 2026, mostra que o Governo Federal está empenhado em transformar o projeto em realidade.

Nesse cenário, é evidente que a reativação da Hidrovia do São Francisco é um investimento no futuro do Brasil. Trata-se de uma decisão com impactos diretos na cadeia agrícola exportadora e, dessa forma, no desenvolvimento econômico regional e nacional, ao reforçar uma matriz de transporte mais diversificada, eficiente e sustentável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - EQUIPE TÉCNICA DO TCU DEFENDE LEILÃO ABERTO PARA O TECON SANTOS 10

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

PARECER RECOMENDA DISPUTA SEM RESTRIÇÕES, PERMITINDO PARTICIPAÇÃO DE TODAS AS EMPRESAS, INCLUSIVE AS QUE JÁ OPERAM TERMINAIS DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS

A decisão da equipe técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre o leilão do Santos Tecon 10, o megaterminal de contêineres e carga geral a ser implantado no Porto de Santos (SP), sinaliza para uma intensa disputa pelo empreendimento, que deve demandar investimentos de cerca de US\$ 1 bilhão. Apenas o grupo filipino International Container Terminal Services, caso saia vitorioso na concessão, promete um aporte de US\$ 2 bilhões nesse projeto.

AMPLA PARTICIPAÇÃO

Em reunião com representantes do Ministério de Portos e Aeroportos, da Autoridade Portuária de Santos e da Infra S.A. nessa terça-feira, dia 26, em Brasília, a equipe do TCU apresentou sua avaliação a respeito do leilão do Tecon Santos 10. Seu parecer foi no sentido contrário à proposta da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), defendendo uma disputa sem restrições, ou seja, com a participação de todas as empresas interessadas, mesmo as que já atuam no segmento de contêineres de Santos – essas companhias seriam excluídas do leilão em um primeiro momento, de acordo com a sugestão da Antaq. A posição da equipe técnica da Corte de Contas ainda tem de ser analisada e referendada pelo plenário para ser adotada.

FALHA DE COMUNICAÇÃO

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, admitiu nessa terça-feira, dia 26, que o Governo errou na comunicação do programa Voa, Brasil, que prevê viagens mais baratas para públicos específicos, em especial aposentados. “Mais de 95% dos aposentados do Brasil nunca ouviram falar do Voa Brasil”, disse. Segundo a autoridade, foram disponibilizadas mais de 3 milhões de passagens aéreas a partir do programa, mas foram vendidas só 45 mil bilhetes. O ministro prometeu que a comunicação será reforçada no segundo semestre. E enfatizou que a iniciativa é o “primeiro programa de inclusão social da aviação no país, sem custo ao poder público”.

EXPECTATIVA

Deve terminar hoje a Avaliação Pré-Operacional (APO) que a Petrobras realiza na chamada Margem Equatorial, no Amapá. A simulação é a última etapa de testes de segurança antes de o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) decidir se libera ou não a licença para perfuração do primeiro poço na área.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

PORTO DE SANTOS - LEILÃO DO TECON SANTOS 10 DEVE TER FASE ÚNICA, INDICA ÁREA TÉCNICA DO TCU

Parecer prevê venda de ativos de atuais operadores em caso de vitória e pode destravar disputa bilionária no porto

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O projeto prevê a movimentação de contêineres e carga geral, com capacidade de até 3,5 milhões de TEU/ano, tornando o Tecon Santos 10 o maior terminal de contêineres do país

A área técnica do TCU (Tribunal de Contas da União) recomendou que o leilão do terminal de contêineres Tecon Santos 10, no Porto de Santos, seja realizado em fase única, sem restrições de concorrência, mas com a adoção de uma cláusula de desinvestimento em caso de vitória de

operadores que já atuam no porto. A informação foi antecipada pela CNN Brasil e confirmada pela Folha de S. Paulo.

Pelo modelo sugerido, se uma empresa incumbente, como Maersk, MSC ou CMA CGA, que já operam terminais em Santos, arrematar a concessão, será obrigada a vender seus ativos atuais antes da assinatura do contrato. O parecer foi elaborado pela AudPortoFerrovia (Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária) e apresentado a representantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), da APS (Autoridade Portuária de Santos) e da estatal de planejamento Infra S.A.

Segundo a CNN, a proposta difere do modelo encaminhado anteriormente pelo MPor e pela Antaq, que defendiam um leilão em duas fases. Nesse formato, os operadores atuais ficariam impedidos de participar na primeira rodada, sendo autorizados apenas em uma segunda etapa — caso não houvesse interessados na disputa inicial —, com a obrigação de se desfazer do ativo existente se vencessem.

A recomendação do TCU se alinha ao parecer da Seae (Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação), ligada ao Ministério da Fazenda, e também ao entendimento do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica). Segundo a Fazenda, “a adoção de licitação em fase única, com participação de todos os interessados no ativo, aliada à exigência de desinvestimento para eventual incumbente vencedor, proporciona maior concorrência pelo Tecon Santos 10”.

Ainda de acordo com o Ministério da Fazenda, citado pela CNN, “o MF avalia que a Antaq acerta ao prever regras para impedir que isso aconteça, mas considera ‘excessivamente gravosa’ a proibição de participação, avaliando que o desinvestimento já seria suficiente para prevenir o aumento da concentração”. O Cade, por sua vez, informou que “a prática decisória da autarquia reconhece explicitamente que concentrações econômicas elevadas podem ser aceitáveis desde que coexistam com eficiências econômicas devidamente demonstradas (...) ou que sejam mitigadas por meio de remédios antitruste”, segundo a Folha.

A recomendação da área técnica será encaminhada ao relator do caso, ministro Antonio Anastasia, que elaborará seu voto. A expectativa é que o plenário do TCU analise a questão em setembro.

De acordo com a Folha, um fator considerado determinante para a recomendação foi o receio de que o modelo de duas fases gere questionamentos judiciais e atrase o processo. A prioridade do governo federal é realizar o leilão ainda este ano, com previsão para a segunda quinzena de dezembro, segundo a CNN.

Em entrevista à CNN em junho, o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, afirmou que o governo não pretende recorrer de eventuais mudanças determinadas pelo TCU. “Qualquer que seja a decisão do TCU, nós vamos cumprir. O nosso interesse é fazer o leilão”, disse.

O terminal

O Tecon Santos 10 será instalado em uma área de 622 mil metros quadrados no bairro do Saboó, em Santos. O projeto prevê a movimentação de contêineres e carga geral, com capacidade de até 3,5 milhões de TEU por ano, o que o tornará o maior terminal de contêineres do país. Estão previstos quatro berços de atracação e investimentos de até R\$ 40 bilhões ao longo de 25 anos de concessão, segundo a Folha.

As disputas em torno do modelo têm mobilizado grandes players do setor. A suíça MSC e a dinamarquesa Maersk, sócias no terminal BTP, já manifestaram interesse e pedem flexibilização das regras. A francesa CMA CGA, que comprou a Santos Brasil em 2023, também seria diretamente impactada pelas restrições. Outros potenciais concorrentes incluem as chinesas Cosco e China Merchants, a filipina ICTSI, a alemã Hapag-Lloyd, a japonesa ONE e a asiática PSA, de Singapura. A JBS Terminais, que assumiu em 2023 o terminal de Itajaí (SC), também aparece como interessada.

O tema gerou repercussões políticas. Segundo a Folha, o governo de São Paulo, liderado por Tarcísio de Freitas (Republicanos), enviou ofício ao Ministério de Portos e Aeroportos contrário ao modelo em duas fases. Já a ICTSI encaminhou e-mail ao TCU criticando o parecer do Ministério da Fazenda, alegando que medidas mitigantes não garantem a desconcentração do mercado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

NACIONAL - TCU DETERMINA AJUSTES À APS PARA REALIZAR LEILÃO DO STS08

Auditoria da Corte apontou irregularidades e pediu por alterações antes da publicação do edital

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



A Autoridade Portuária de Santos informou que já se comprometeu em atender todos os pedidos feitos pelo Tribunal de Contas da União em relação ao edital do leilão do STS08

O Tribunal de Contas da União (TCU) apontou uma série de ajustes e correções para a Autoridade Portuária de Santos (APS) a respeito do edital para concessão do STS08, terminal destinado para armazenagem e movimentação de grãos líquidos da margem direita do Porto de Santos (SP).

Divulgado nesta semana, a auditoria da Corte de Contas identificou fragilidades no edital, citando a não divulgação de documentos, critérios técnicos do documento considerado insuficientes e atrasos referentes à construção de um novo píer da Alemoa, de obrigação da Petrobras estabelecida no contrato de arrendamento de 2022.

O TCU argumenta que a não divulgação de documentos após o período de consulta pública compromete a transparência do processo licitatório. Além disso, os critérios técnicos do edital foram considerados insuficientes para selecionar operadores qualificados, o que pode aumentar riscos de acidentes, desabastecimento e danos ambientais.

Em comunicado, a Corte de Contas determinou que a APS tome algumas medidas antes da publicação do edital de concessão do futuro terminal. Entre as ações a serem realizadas pela companhia que administra o Porto de Santos, estão: divulgar toda a documentação da licitação, ajustar os prazos e os documentos do edital para refletir as condições reais do projeto e garantir que os serviços sejam prestados de forma justa e não discriminatória.



Em nota, a Autoridade Portuária de Santos informou que já se comprometeu em atender todos os pedidos feitos pelo Tribunal de Contas da União em relação ao edital do leilão do STS08. Por fim, a companhia reforçou que pretende, com brevidade, publicar o edital com as devidas alterações.

O relator do processo no TCU é o ministro Antônio Anastasia, que também é o relator da concessão do Tecon Santos 10, projeto para o megaterminal de contêineres e carga geral do Porto de Santos.

Projeto

Localizado no bairro Alemoa, o STS08 possui área de 152.324 metros quadrados. Segundo a APS, estão previstos quatro novos berços e tanques de armazenagem, além de conexões com dutovias, rodovias e píeres na margem direita.

O prazo da concessão, conforme o edital, será de 25 anos. A previsão de investimentos é superior a R\$ 491,5 milhões, valor que poderá ser ajustado conforme atualizações. O critério de seleção será o de maior valor de outorga oferecido pelo licitante.

A área chegou a ser ofertada em leilão em novembro de 2021, mas não atraiu interessados na ocasião.

O futuro terminal vai atender a uma grande demanda de graneis líquidos, em especial combustíveis, no maior complexo portuário do país.

Na semana passada, a Autoridade Portuária e o Ministério de Portos e Aeroportos assinaram um acordo para expandir a movimentação de cargas de graneis líquidos no complexo marítimo. O termo de compromisso prevê a construção de dois novos berços públicos de atracação no bairro Alemoa, na margem direita, local em que está concentrado este tipo de carga.

O acordo previu investimentos de operadores portuários que atuam no Porto de Santos, Ultracargo, Granel Química, Stolthaven e Vopak para a construção de berços, visando atender a crescente movimentação de graneis líquidos na margem direita.

Segundo a Autoridade Portuária, o investimento, estimado em R\$ 400 milhões, deverá ser executado em até três anos, respeitando as exigências ambientais. Os novos berços vão acrescentar cerca de 3 milhões de toneladas por ano de capacidade ao complexo santista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

NACIONAL - UNIÃO VAI LEILOAR PARTICIPAÇÕES EM ÁREAS DE MERO, TUPI E ATAPU

PPSA ofertará percentuais de produção no pré-sal da Bacia de Santos em certame marcado para dezembro na B3

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Pré-Sal Petróleo (PPSA) realizará, em 4 de dezembro, um leilão de áreas não contratadas das jazidas de Mero, Tupi e Atapu, localizadas na Bacia de Santos, no pré-sal da costa dos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo. O certame ocorrerá na Bolsa de Valores B3, em São Paulo.

Serão ofertadas ao mercado as participações da União nessas áreas, equivalentes a 3,500% em Mero, 0,551% em Tupi e 0,950% em Atapu. O pré-edital do leilão foi publicado na segunda-feira (25).

Segundo o diretor-presidente da PPSA, Luis Fernando Paroli, trata-se de uma oportunidade diferenciada. “Estamos oferecendo ao mercado, ativos de classe mundial, localizados no coração do pré-sal brasileiro, uma das províncias petrolíferas mais produtivas do mundo. Trata-se de uma oportunidade rara. Todos os campos estão em operação, com poços de altíssima produtividade e

reservas expressivas. Certamente atrairemos investidores que buscam ativos em operação de alta performance, com fundamentos comprovados e potencial de crescimento”, afirmou.



Serão ofertadas as participações da União equivalentes a 3,500% em Mero, 0,551% em Tupi e 0,950% em Atapu, campos

Os campos de Tupi, Mero e Atapu estão entre os seis maiores produtores do país, de acordo com dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Paroli acrescentou que a expectativa é de que a participação da União nessas áreas aumente nos próximos anos. “Nossos estudos apontam que a parcela da União nos três campos tende a crescer nos próximos anos, criando um

potencial significativo de valorização e geração de caixa adicional”, disse.

A operação desses campos é conduzida pela Petrobras, que tem como parceiras as companhias Shell, Total, CNODC, CNOOC e Galp.

A PPSA atua como representante da União nas áreas não contratadas do pré-sal e é responsável pela comercialização do petróleo e do gás natural referentes à participação do governo nessas jazidas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

NACIONAL - GOVERNO AUTORIZA ESTUDOS PARA REATIVAR A HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO

Projeto prevê integração com rodovias e ferrovias, transporte sustentável e movimentação inicial estimada em 5 milhões de toneladas de cargas

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O projeto de concessão da hidrovía é apontado pelo Ministério de Portos e Aeroportos como um dos mais relevantes para o escoamento de cargas e o desenvolvimento regional

O Ministério de Portos e Aeroportos autorizou a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) a iniciar estudos técnicos para a reativação da Hidrovía do São Francisco. A medida foi oficializada na terça-feira (26) por meio de portaria assinada pelo ministro Silvío Costa Filho e publicada no Diário Oficial da União.

De acordo com a pasta, os estudos vão analisar aspectos operacionais, logísticos e regulatórios, além de avaliar a viabilidade de exploração privada da infraestrutura e a retomada sustentável da navegação no trecho hidroviário. A expectativa do ministério é de que, já no primeiro ano de operação comercial, a hidrovía alcance movimentação de 5 milhões de toneladas de cargas. O projeto também prevê integração com outros modais de transporte, como ferrovias e rodovias.

Segundo o ministro Silvío Costa Filho, a medida contribuirá para dinamizar a economia regional. “A reativação da Hidrovía do São Francisco vai fortalecer a economia local, promovendo um transporte mais eficiente, sustentável e integrado com outros modais.”

O ministério destacou que a hidrovia possui 1.371 quilômetros de extensão navegáveis entre Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina (PE). A alternativa é considerada mais econômica e sustentável, já que um comboio hidroviário pode substituir até 1,2 mil caminhões, reduzindo a emissão de CO₂ e o desgaste das rodovias. Além disso, o consumo energético das embarcações é significativamente menor em comparação ao transporte rodoviário.

O projeto é apontado pela pasta como um dos mais relevantes para o escoamento de cargas e o desenvolvimento regional. Entre os produtos que serão transportados por barcas estão gesso agrícola, gipsita, drywall e calcário, que seguirão de Petrolina (PE) até Pirapora (MG), com destino ao Sudeste e ao Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia). A hidrovia também permitirá o transporte de açúcar e óleo de Juazeiro para Pirapora, além do sal extraído no Rio Grande do Norte, que chegará a Remanso (BA) e seguirá pelo São Francisco até Minas Gerais.

O ministério informou ainda que o café fará o percurso inverso, de Pirapora até Juazeiro e Petrolina, para atender à demanda do Nordeste. Já o milho, a soja, o algodão, os fertilizantes e outros insumos agrícolas serão transportados por via terrestre a partir dos municípios de Barreiras e Luís Eduardo Magalhães até Ibotirama (BA), de onde seguirão pela hidrovia até Juazeiro, com possibilidade de escoamento para o Porto de Aratu, em Salvador, por rodovia ou ferrovia.

Integração

A reativação será executada em três etapas, com foco na integração intermodal. A primeira abrange 604 km navegáveis entre Juazeiro, Petrolina, Sobradinho (BA) e Ibotirama (BA), de onde as cargas poderão ser enviadas por rodovia até o Porto de Aratu-Candeias (BA). A segunda fase prevê 172 km navegáveis entre Ibotirama, Bom Jesus da Lapa e Cariacá (BA), com conexão ferroviária aos portos de Ilhéus e Aratu-Candeias. A terceira etapa contempla a ampliação de 670 km entre Bom Jesus da Lapa, Cariacá e Pirapora (MG).

Para ampliar a infraestrutura de apoio, o ministério informou que estão previstas 17 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) para o transporte de cargas e passageiros nos estados da Bahia, Pernambuco e Alagoas. Seis delas estão em fase de projeto e 11 em planejamento. Os editais referentes aos IP4 de Petrolina e Juazeiro devem ser lançados em setembro, com início das obras previsto para janeiro de 2026.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT GANHA NOVOS CONSELHEIROS



Paola de Jesus, Alexandre Falcão e Aristides Russi Júnior são os novos integrantes dos conselhos

No total, o Fórum conta com mais de 700 conselheiros, executivos e autoridades de todo o País

O Fórum Brasil Export, maior movimento de debates dos

setores de infraestrutura, transportes e portos do País, conta com três novos conselheiros.

A coordenadora de Relações Internacionais do Instituto Global ESG e da Frente Parlamentar ESG na Prática, Paola Vasconcelos Comin de Jesus, passa a integrar o Conselho Feminino do fórum. O proprietário da Sanemar Ltda, Alexandre Rizzotto Falcão, é o novo membro do conselho do

Maranhão Export, uma das seções estaduais do Brasil Export. E o CEO da JBS Terminais, Aristides Russi Júnior, vai reforçar o Conselho Nacional.

No total, o Brasil Export conta com mais de 700 conselheiros, executivos e autoridades dos mercados de infraestrutura e transportes de todo o País. Eles estão distribuídos entre os diversos conselhos do movimento, tanto o nacional e os regionais, como os estaduais (caso do Bahia Export), os locais (Santos Export) e os temáticos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

REGIÃO SUL - SANTA CATARINA GANHARÁ NOVO PORTO COM INVESTIMENTO DA COAMO

Projeto em Itapoá terá três berços de atracação e deve gerar 3 mil empregos entre obras e operação

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Com investimento esmado em R\$ 3 bilhões, a estrutura ocupará 43 hectares, contará com três berços de atracação e capacidade de movimentar 11 milhões de toneladas por ano

A Coamo, maior cooperativa agrícola do Brasil, anunciou a construção de um porto em Itapoá, no Litoral Norte de Santa Catarina. Fundada no Paraná, a cooperativa reúne mais de 32 mil

associados e é responsável pela produção e exportação de grãos como soja, milho e trigo, além de atuar no comércio exterior com faturamento de R\$ 28,8 bilhões em 2024.

O empreendimento, confirmado na segunda-feira (25) em reunião com o governador Jorginho Mello (PL), será o oitavo porto catarinense. Com investimento estimado em R\$ 3 bilhões, a estrutura ocupará 43 hectares, contará com três berços de atracação e capacidade de movimentar 11 milhões de toneladas por ano. O projeto inclui ainda terminais para grãos agrícolas, fertilizantes, combustíveis líquidos e GLP (gás liquefeito de petróleo). A previsão é de início das operações em 2030.

A expansão para Santa Catarina ocorre diante dos gargalos logísticos enfrentados em Paranaguá (PR), onde a Coamo já opera dois terminais responsáveis pelo escoamento de quase 5 milhões de toneladas anuais de grãos. De acordo com o presidente executivo da cooperativa, Airtón Galinari, a escolha de Itapoá se deu pelo ambiente de negócios catarinense e pelos investimentos em infraestrutura rodoviária e portuária em andamento no estado.

“Esse é um sonho dos nossos produtores. Nós já temos dois terminais em Paranaguá, onde escoamos quase 5 milhões de toneladas por ano. É o maior exportador do Paraná já, é a maior empresa do Paraná também. E sentimos a necessidade dessa expansão porque tem negócios que realmente a gente não consegue fazer”, afirmou Galinari.

Segundo ele, a preparação do projeto levou cerca de uma década e foi decisiva a melhoria das conexões logísticas regionais. “Aqui já é um projeto diferente, é um projeto que nós estamos trabalhando já há quase 10 anos. E os projetos que estão em andamento em SC de duplicação das rodovias já daria essa malha de atendimento, que é fundamental para que a gente possa ter esse escoamento, já que esse terminal pode movimentar até mil caminhões por dia. Então isso nos motiva realmente a escolher Itapoá para esse grande investimento”, concluiu.

O governo catarinense estima a contratação de 2 mil trabalhadores durante as obras e a geração de mil empregos diretos quando o porto estiver em funcionamento. Para o governador Jorginho Mello, a chegada da Coamo representa um salto para a infraestrutura estadual.

“Eu não tenho dúvida que será um passo gigantesco para Santa Catarina. Nós vamos para o oitavo porto. Veja bem o tamanho que nós somos e a quantidade de portos. É um grande investimento, uma transformação somando com a Baía da Babitonga que nós vamos dragar lá em São Francisco. Isso é um corredor de importação e principalmente de exportação. É uma conquista maiúscula de Santa Catarina”, declarou.

Impacto

O secretário de Estado de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins, também destacou o impacto econômico e logístico da iniciativa. “Santa Catarina já era o único estado do Brasil que tinha seis portos, agora nós podemos falar que Santa Catarina vai ter oito portos, porque o sétimo porto catarinense já está em pré-teste, que é o Terminal Graneleiro de Santa Catarina, o TGSC. E para nossa alegria agora vem a Coamo, maior cooperativa do Brasil, uma cooperativa que fatura mais de R\$ 30 bilhões, que tem muita força no comércio exterior que só no ano passado a balança de exportação foi US\$ 1,9 bilhão, e que traz para Santa Catarina um empreendimento privado que vai gerar 2 mil empregos durante as obras e mil empregos diretos quando estiver em funcionamento.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

REGIÃO SUDESTE - DELEGAÇÃO CHINESA VISITA PORTO DO RIO E SELA ACORDO DE COOPERAÇÃO

Representantes da província de Hubei e da Yichang Port Group Co. assinaram memorando com a PortosRio para ampliar laços no setor portuário

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A comitiva chinesa conheceu as instalações e operações do porto e se reuniu com representantes da PortosRio, entre eles o diretor-presidente Flavio Vieira, e da Cidecom

O Porto do Rio de Janeiro recebeu na última sexta-feira, 22 de agosto, uma visita oficial de uma delegação da província de Hubei, na China, que cumpria agenda internacional no Brasil. Durante o encontro, a PortosRio e companhia Yichang Port Group Co., que administra o terminal portuário de mesmo nome, assinaram um memorando de entendimento (MoU) para cooperação estratégica, visando fortalecer os laços entre os países no setor portuário.

Os visitantes conheceram as instalações e operações do porto e participaram de uma reunião com representantes da PortosRio, entre eles o diretor-presidente Flavio Vieira, e da Câmara de Integração, Desenvolvimento e Comércio Brasil & China (Cidecom). Na ocasião, foi assinado o protocolo de intenções que estabelece uma parceria voltada ao benefício mútuo, à troca de conhecimento, à cooperação econômica e comercial e ao desenvolvimento de novas rotas logísticas.

A delegação foi liderada por Zhu Fang, vice-diretora da Comissão de Supervisão e Administração de Ativos Estatais do Governo Popular Provincial de Hubei e membro do comitê do partido.

O grupo foi recepcionado pelo diretor-presidente Flavio Vieira e pelo superintendente de Gestão Portuária dos Portos do Rio de Janeiro, Niterói e Forno, Leandro Lima, entre outros gestores da Autoridade Portuária.

Para o presidente da PortosRio, Flavio Vieira, a iniciativa fortalece as relações internacionais da companhia.

“A parceria com a Yichang Port Group Co. abre caminho para um intercâmbio estratégico 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”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

C O N E X Ã O – NORDESTE - PRODUÇÃO INDUSTRIAL POTIGUAR CRESCE EM JULHO, APONTA FIERN



**HEITOR
GREGÓRIO**

A Sondagem das Indústrias Extrativas e de Transformação do Rio Grande do Norte, elaborada pela FIERN em parceria com a CNI, revela que, de acordo com a avaliação dos empresários, a produção industrial potiguar voltou a crescer em julho de 2025 (indicador de 56,5 pontos), após registrar retração em junho (49,3 pontos). Nos sete primeiros meses do ano, o setor exibiu quatro aumentos e três quedas no nível de atividade. Em linha com o desempenho da produção, a Utilização da Capacidade Instalada (UCI) aumentou dois pontos percentuais, para 78% (contra 76% da Sondagem anterior). O número de empregados, por sua vez, apontou estabilidade (50,0 pontos), depois de sete quedas consecutivas. Já os estoques de produtos finais subiram (52,0 pontos) em comparação com junho, mas ficaram dentro do planejado pelo conjunto da indústria (50,0 pontos).

Em agosto de 2025, as expectativas dos empresários potiguares para os próximos seis meses são positivas quanto à demanda e às compras de matérias-primas, observa-se, inclusive, um aumento do otimismo em relação ao levantamento de julho. Todavia, os executivos esperam estabilidade no número de empregados; e preveem queda nas vendas externas, refletindo o impacto negativo das tarifas de 50% impostas pelos Estados Unidos sobre parte das exportações brasileiras, e que entraram em vigor no dia 06/08. A intenção de investimento, por sua vez, registra alta pelo terceiro mês consecutivo.

Quando comparados os dois portes de empresa pesquisados, observam-se, em alguns aspectos, comportamento divergente. As pequenas indústrias apontaram recuo na produção e aumento nos estoques de produtos finais. As médias e grandes empresas, por sua vez, assinalaram aumento na produção e os estoques de produtos acabados apontaram estabilidade comparativamente ao mês anterior.

Comparando-se os indicadores avaliados pela nossa Sondagem Industrial com os resultados divulgados em 20/08 pela CNI para o conjunto do Brasil, observa-se neste comportamento diferenciado em algumas variáveis, a saber: a Utilização da Capacidade Instalada (UCI) manteve-se inalterada em 71%, pelo segundo mês consecutivo; os estoques de produtos finais ficaram estáveis (50,1 pontos) e dentro do planejado pelas empresas (49,9 pontos); as expectativas para os próximos seis meses são de queda no número de empregados (49,3 pontos) e a intenção de investimento caiu (de 56,2 para 54,6 pontos).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

C O N E X Ã O – NORDESTE - EVOLUÇÃO MENSAL DA INDÚSTRIA



**HEITOR
GREGÓRIO**

Os resultados da Sondagem das Indústrias Extrativas e de Transformação do Rio Grande do Norte, realizada entre os dias 1º e 12 de agosto de 2025, mostram que, na avaliação dos empresários a atividade industrial potiguar voltou a

crescer em julho de 2025, após ter registrado queda no levantamento de junho.



O indicador de evolução da produção avançou 7,2 pontos em julho de 2025, passando de 49,3 para 56,5 pontos e, ao situar-se acima da linha divisória de 50 pontos, mostra crescimento da atividade produtiva frente ao mês anterior. Na comparação com julho de 2024, o indicador recuou 0,3 ponto (56,8 pontos). As pequenas empresas registraram queda moderada, enquanto as médias e grandes apontaram crescimento na produção, conforme indicadores de 45,8 e 60,0 pontos, nessa ordem (contra 40,0 e 52,3 pontos do levantamento anterior, respectivamente).

O indicador de evolução do número de empregados subiu 1,7 ponto em julho de 2025, passando de 48,3 para 50,0 pontos, e ao ficar sobre a linha divisória de 50 pontos, mostra estabilidade no emprego em relação a junho. Na comparação com igual mês de 2024, o indicador caiu 6,0 pontos (56,0 pontos). Em termos de porte empresarial, tanto as pequenas quanto as médias e grandes empresas apontaram estabilidade no número de empregados, conforme indicadores de 50,0 pontos (contra 50,0 e 47,7 pontos, nessa ordem, da Sondagem de junho).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

C O N E X Ã O – NORDESTE - ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA CONCESSÃO PARCIAL DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CODEBA



**HEITOR
GREGÓRIO**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta terça-feira (26), a Audiência Pública 4/2025, que trata da concessão parcial dos portos administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA).

Na ocasião, foram discutidos os documentos técnicos e jurídicos relativos à realização da concessão parcial dos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus. A audiência também trata da licitação dos serviços públicos portuários relacionados a esses portos.

A previsão é que sejam investidos 1,64 bilhão no porto ao longo dos 35 anos do contrato. O projeto prevê o aumento do calado do Porto de Salvador de 14,4 metros para 17 metros e do Porto de Ilhéus de 9,3 metros para 14 metros.

Outros investimentos que devem ser realizados são o reforço e alargamento do cais comercial em Salvador, a construção de páos de triagem de carretas em Aratu e Ilhéus, a realização de sinalização e balizamento náutico, melhorias nos acessos terrestres, melhorias nas infraestruturas de atracação e a revitalização dos sistemas elétricos.

Também será preciso implementar o VTMS, que é um sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações que busca melhorar a eficiência da movimentação de cargas; e conquistar a certificação ISPS Code, que é o Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias.

No total, durante a audiência, quatro pessoas contribuíram de forma oral. O período da consulta pública se estende até o dia 9 de setembro de 2025.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

C O N E X Ã O – NORDESTE - RN GANHA PLATAFORMA DE ENERGIAS E NOVA PUBLICAÇÃO SOBRE O SETOR ELÉTRICO



**HEITOR
GREGÓRIO**

O Governo do Estado deu mais um passo para consolidar o Rio Grande do Norte como líder nacional em energias renováveis. Nesta terça-feira (26) a governadora Fátima Bezerra lançou a Plataforma de Energias do RN e o primeiro volume dos Cadernos Temáticos do Setor Energético Potiguar.

“É uma ferramenta digital, online, de acesso público e interativa, criada para reunir, organizar e apresentar dados energéticos sobre a infraestrutura elétrica potiguar”, explicou a governadora Fátima Bezerra no ato de lançamento no auditório da Governadoria em Natal. A plataforma foi desenvolvida a partir do Atlas Eólico e Solar do estado, e fruto de colaboração com o SENAI-RN iniciada em 2019, tendo como principal objetivo ampliar a transparência, subsidiar o planejamento estratégico e atrair novos investimentos para o setor.



“O lançamento da plataforma e dos cadernos temáticos reforça o compromisso do Governo do RN com o desenvolvimento sustentável, a transição energética e a promoção de um ambiente favorável à atração de investimentos, com base em informação qualificada e planejamento técnico. O RN se reafirma na vanguarda da produção energética no Brasil e no mundo com planejamento estratégico e desenvolvimento sustentável com benefícios para nosso povo”, complementou a Governadora.

A plataforma e o caderno disponibilizam informações sobre linhas de transmissão, usinas solares e eólicas, além de integrar dados sobre os modais logísticos do estado. O trabalho vai incluir em breve novos dados com a inclusão das possibilidades para produção de hidrogênio verde, projetos offshore, infraestrutura logística e o Porto Indústria Verde.

Para o Secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico (Sedec) Alan Silveira “o RN avança com planejamento, coordenação e segurança e dá acesso público às informações estratégicas”. Já o secretário adjunto da Sedec, Hugo Fonseca, pontuou. “Com estas iniciavas celebramos um marco no RN. São dois produtos de relevância técnica e compromisso com o avanço tecnológico e a transparência das informações”.

“O governo do RN, faz um trabalho exemplar e primoroso. Disponibilizar dados e informações confiáveis é reduzir custos, atrair investimentos. O RN tem sido motor no desenvolvimento elétrico brasileiro. O lançamento da plataforma hoje marca mais uma etapa da transição energética e o potencial do RN. Levo esse trabalho para a Epe, para aprendermos, e levar para todo o país”, disse o analista da EPE, Empresa de Pesquisa em Energia – órgão federal vinculado ao Ministério de Minas e Energia, Tiago Vasconcelos.

Rodrigo Melo, diretor Senai (Serviço Nacional da Indústria no RN) lembrou que além de liderar a produção de energias renováveis no país, o RN tem capacidade instalada que representa 12 vezes o que consome. “O ecossistema de energia do RN dá exemplo ao Brasil sobre como trabalhar de

forma eficiente e oferecer informações para estudos e investimentos. Produzimos energia limpa, renovável e extremamente competitiva para desenvolver o estado, gerar emprego e arrecadação. O RN dá exemplo ao Brasil. Agradeço à Governadora a oportunidade de trabalharmos juntos”.

Representante da Fiern, Sérgio Azevedo, também enfatizou a importância da parceria e trabalho conjunto com o Governo do RN: “muito importante e permitiu alcançar estes resultados divulgados hoje”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

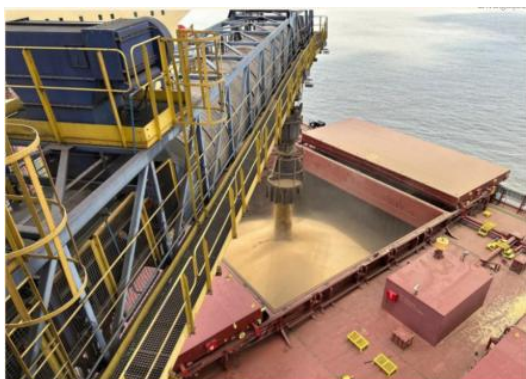
C O N E X Ã O – NORDESTE - COM DESEMPENHO HISTÓRICO, O PORTO DO ITAQUI REGISTRA RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM JULHO



**HEITOR
GREGÓRIO**

Às margens da Baía de São Marcos, em São Luís, o Porto do Itaqui confirma sua posição como um dos motores do desenvolvimento do Maranhão e do Brasil. Em julho, o terminal público alcançou o melhor resultado de sua história, com 3,76 milhões de toneladas movimentadas e 112 navios

atracados. No acumulado do ano, já são mais de 21 milhões de toneladas, reforçando o papel estratégico do porto como porta de entrada de fertilizantes e de saída de grãos para o mercado internacional.



Um dos fatores que explicam o desempenho é a intensificação das operações Ship-to-Ship (StS). Somente em julho, foram 415 mil toneladas movimentadas nesse modelo, o dobro do previsto para o mês e também do volume registrado em julho de 2024. Ao todo, 11 navios foram atendidos a contrabordo, o que corresponde a um terço das operações StS realizadas em 2025 e a 65% do total de todo o ano passado.

“O desempenho do Porto do Itaqui demonstra a força da infraestrutura portuária brasileira e o papel estratégico do Maranhão e do Nordeste na integração logística nacional e

internacional, reforçando a importância de ampliar investimentos para garantir competitividade e geração de empregos”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A presidente em exercício do Porto do Itaqui, Isa Mary Mendonça, destacou que os resultados refletem a estratégia de expansão. “Os números confirmam o impacto positivo dos investimentos do Itaqui em capacidade operacional, melhoria contínua dos processos e fortalecimento da infraestrutura para atender à crescente demanda logística no Maranhão e no Brasil.”

Resultados positivos

De janeiro a julho, o Itaqui movimentou 21,042 milhões de toneladas, com crescimento em todos os segmentos: grãos sólidos (+8%), grãos líquidos (+11%) e carga geral (+3%). Entre os produtos com maior avanço estão: soja (+7%), fertilizantes (+25%), cobre (+12%), derivados de petróleo (+6%), transbordo de derivados de petróleo (+19%), sebo bovino (+34%), celulose (+2%) e trilhos (+69%).

A soja segue como principal produto exportado, escoada principalmente de estados do MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), além de Goiás, Mato Grosso e Pará. A celulose também ganhou espaço, cerca de 1,6 milhão de toneladas produzidas em Imperatriz (MA) foram enviadas para mercados como Estados Unidos e Espanha.

Nas importações, fertilizantes vindos da Rússia, China, Canadá e Omã reforçam a base do agronegócio brasileiro. O porto também recebe derivados de petróleo de países como Estados

Unidos, Índia e Emirados Árabes. Do lado das exportações, a China continua como principal destino da soja, enquanto os Estados Unidos importam celulose, ferro-gusa e sebo. Outros mercados relevantes são Espanha, Egito, Alemanha, Turquia, Paquistão e Vietnã.

A movimentação de celulose superou em 13% o planejado e cresceu 46% em relação a julho de 2024. O resultado evidencia a capacidade do Itaqui de atender não apenas ao agronegócio, mas também à indústria de maior valor agregado, consolidando-se como hub logístico do Arco Norte.

Com localização estratégica, conexão ferroviária pelas malhas Norte-Sul e Carajás, ampla capacidade de armazenagem e investimentos permanentes em eficiência, o Itaqui deve seguir em trajetória de crescimento sustentável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

OPINIÃO – ARTICULISTA - COP30: IMPULSIONANDO O PROGRESSO E A LOGÍSTICA DA AMAZÔNIA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

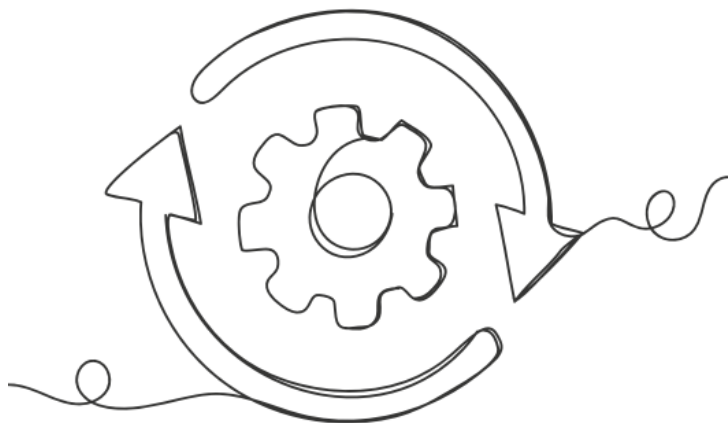
opinioao@portalbenews.com.br

Como é cara a logística da Amazônia. Estamos distantes de uma infraestrutura perfeita e com uma enormidade de oportunidades. A realização da COP30 em Belém (PA), em meio a esta realidade, é uma oportunidade única para o País e para o mundo de se aproximarem de uma região onde faltam muitas realizações do mundo contemporâneo, mas é abundante em natureza, harmonia das pessoas e potenciais de desenvolvimento.

A região não é para olhares de altas expectativas. A região é moldada para olhares simples, que veem o belo na natureza, que veem a oportunidade em meio à pobreza, que acreditam que a inteligência não está vinculada à conta bancária ou apenas à formação acadêmica avançada. A oportunidade da COP30 na Amazônia vai para além de encontros financeiros ou focados em ganhar dinheiro ou subordinar outros países, longe do objetivo ambiental ou da cooperação internacional.

Muitos dos países estão apodrecendo por dentro e com lideranças populistas, que visam interesses de multinacionais ou de pequenas minorias endinheiradas. Outros tantos buscam o equilíbrio em uma administração para todos. Outros buscam oportunidades. Com a diversidade que temos no mundo, o embate diplomático entre interesses maiores ou menores será sempre um desafio, quando se chega em um palco global. O ambiente amazônico é muito propício para uma nova construção. Conseguiremos?

A proposta de passar a conta de hospedagem para o Brasil já demonstra a má vontade de muitos países. A dificuldade de hotéis e onde ficar pode ganhar uma conotação negativa ou positiva, dependendo do olhar de cada um. Por um lado, mostrará ao mundo a dificuldade que é estar na Amazônia. Até nós, brasileiros, temos dificuldade de compreender a região – imagine um estrangeiro.



O encontro será o resultado do esforço de abordagem de todos. A boa ou má vontade de cada um dos participantes resultará ao final de um reconhecimento dos desafios das áreas periféricas ou poderá levar a um olhar soberbo e imperialista, desprezando o meio ambiente e os grandes desafios de nosso país. No nosso próprio olhar, calibraremos como queremos ser vistos no mundo, pois as nossas autoavaliações influenciarão como os demais nos veem. Temos alegria e harmonia pela pouca infraestrutura ou isso será um elemento de vergonha, com um “desculpe a bagunça”, atolado na certeza de que deveríamos cuidar melhor da Amazônia?

Entre 2019 e 2024, as conferências foram realizadas em Madrid (Espanha), Glasgow (Escócia/Reino Unido), Sharm el-Sheikh (Egito), Dubai (Emirados Árabes Unidos) e Baku (Azerbaijão). Não há país igual ao outro e será muito importante implantar a brasilidade em Belém e permitir que os estados vizinhos, como o Amazonas, o Amapá e o Maranhão sejam também pontos de apoio para antes, durante e depois do evento. Será que teremos esta capacidade institucional de enfrentar tantos desafios em um palco global?

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025

PORTO DE SANTOS - TCU RECOMENDA LIVRE CONCORRÊNCIA NO LEILÃO DO TECON SANTOS 10

Entendimento do órgão é contrário às restrições indicadas pelo governo e prevê leilão aberto, ou seja, sem restrições

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



A Autoridade Portuária de Santos informou que já se comprometeu em atender todos os pedidos feitos pelo Tribunal de Contas da União em relação ao edital do leilão do STS08

O Tribunal de Contas da União (TCU) discordou da proposta do governo federal em relação ao leilão do Tecon Santos 10, megaterminal de contêineres no Porto de Santos (SP), e sugeriu que o certame seja aberto, ou seja, sem veto à participação de empresas que já operam terminais no complexo santista, mas têm interesse na concessão do

ativo. O entendimento do órgão contradiz a orientação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que alega que a restrição evitaria a concentrações de mercado.

Mas, apesar de o TCU propor o leilão aberto, sugeriu uma cláusula de “desinvestimento”, ou seja, se uma empresa que já opera no Porto de Santos ganhar o leilão, ela teria de vender os ativos que opera no complexo antes de assinar o contrato de concessão do megaterminal.

Este modelo foi apresentado, como uma prévia, a representantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), da Antaq, da Autoridade Portuária de Santos (APS) e da estatal de planejamento do governo, Infra S.A.. Agora, haverá um prazo para manifestação das autoridades antes do encaminhamento do relatório final para o gabinete do ministro Antonio Anastasia, relator do processo no TCU.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/08/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

GILMAR MENDES CRITICA CLT E DIZ QUE JUSTIÇA NÃO PODE PRESERVAR VÍNCULOS QUE JÁ DESAPARECERAM DO MERCADO

STF deve decidir em outubro se a contratação por PJ é válida e se cabe à Justiça trabalhista ou cível julgar esses casos

Por Bruna Lessa — Brasília



O ministro Gilmar Mendes, durante sessão do STF — Foto: Fellipe Sampaio/STF/11-06-2025

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes voltou a defender a flexibilização das relações de trabalho e criticou o apego a modelos que, segundo ele, já não correspondem à realidade econômica.

Em evento com empresários em Brasília nesta quarta-feira, o decano da Corte afirmou que a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) se transformou em uma "vaca sagrada" e que a Justiça do Trabalho insiste em preservar vínculos formais que perderam espaço no mercado.

Relator de um recurso de repercussão geral sobre o tema, Gilmar suspendeu em abril todos os processos de pejetização em tramitação no país e convocou audiência pública para outubro, quanto o STF deve definir se cabe à Justiça trabalhista ou à cível julgar esse tipo de contrato, além de esclarecer se a contratação por pessoa jurídica é válida e quem tem o ônus de provar eventual fraude.

A pejetização, prática em que empresas contratam trabalhadores como pessoas jurídicas ou autônomos, se intensificou após a reforma trabalhista em 2017. O avanço do modelo divide opiniões: sindicatos falam precarização e perda de direitos, enquanto parte do empresariado considera a modalidade essencial para reduzir custos e gerar empregos. Só em 2024, os pedidos de reconhecimento de vínculo cresceram 57%.

Para Gilmar, a resistência da Justiça do Trabalho em aceitar novas formas de contrato mina a segurança jurídica e trava o ambiente de negócios.

— Não se pode preservar pela caneta relações jurídicas de emprego que na prática já desapareceram. A CLT se tornou uma vaca sagrada que não podia mexer. Liberamos a Petrobras para contratos de risco, mas a CLT continuava imexível — disse no encontro promovido pelo grupo Lide.

A fala ecoou entre empresários presentes ao seminário, especialmente dos setores industrial e de serviços.

O presidente da Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul, Sérgio Logen, afirmou que a posição do ministro trouxe tranquilidade ao reconhecer que a negociação entre as partes deve guiar o futuro das relações de trabalho.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/08/2025

PETROBRAS: TESTE PARA PERMITIR EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS É BEM-SUCEDIDO

Avaliação Pré-Operacional (APO), última exigência do Ibama, terminou às 16h25 desta quarta-feira. Licença pode sair a qualquer momento

Por Bruno Rosa — Rio



Praia na Margem Equatorial — Foto: Reprodução / Google Maps

Foi concluída nesta quarta-feira às 16h25 a Avaliação Pré-Operacional (APO) feita pelo Ibama na Bacia da Foz do Amazona, na Margem Equatorial, para permitir que a Petrobras possa perfurar seu primeiro poço de petróleo na região.

Segundo uma fonte, o teste foi bem sucedido e motivo de comemoração dentro da estatal. A avaliação é que a estatal está bem perto de obter o aval do órgão ambiental e conseguir abrir a nova fronteira exploratória.

A APO era a última etapa de testes para comprovar a segurança ambiental para a atividade de exploração de petróleo antes de o Ibama decidir se vai ou não liberar a licença para a perfuração do primeiro poço na região.

Em outro caso parecido, na Bacia Potiguar, no Rio Grande do Norte, em setembro de 2023, a licença saiu pouco tempo depois da simulação.

Pelo procedimento, o Ibama agora vai emitir o relatório para então dar a licença.

Desde às 18h10 do último domingo, a estatal fez diversos testes para avaliar se os equipamentos funcionavam corretamente, se a equipe conseguia reagir rapidamente a uma hipótese de acidente, se havia capacidade de resgatar animais atingidos e se a comunicação com autoridades e comunidades funcionaria como planejado.

A Bacia da Foz do Amazonas está no litoral do Amapá, dentro da Margem Equatorial, área que se estende até o Rio Grande do Norte e é considerada uma nova fronteira de exploração petrolífera.

Vazamento simulado

Desde domingo, foi simulado um derramamento de óleo, um possível problema no BOP (conjunto de válvulas de segurança no topo do poço) e o envio de um ROV (robô submarino controlado a distância) para verificação.

Cerca de 400 profissionais participaram da operação, que contou com 13 embarcações e três aeronaves. O local de pesquisa no mar fica a 175 Km da Costa do Amapá e a mais de 500 Km da Foz do Rio Amazonas, apesar de este ser o nome da bacia em que está localizada a área.

Uma fonte que participou da APO afirmou que foram feitos muito testes, "e todos cumpridos".

Para atender ao Ibama, a estatal construiu centros de atendimento e reabilitação de fauna, um em Oiapoque, no Amapá, e outro em Belém, no Pará. As instalações são uma espécie de hospital para fauna, com ambulatório, salas de estabilização, atendimento, centro cirúrgico e outros espaços dedicados a atender aves, tartarugas, e mamíferos marinhos, como golfinhos e peixes-boi.

Estruturas da Petrobras na Margem Equatorial



- 1  Uma sonda e duas embarcações equipadas para recolhimento de óleo
- 2  Três aeronaves de resgate
- 3  Duas unidades de atendimento à fauna
- 4  Seis embarcações de atendimento à fauna
- 5  Quatro embarcações de recolhimento de óleo

Explorar petróleo na Bacia da Foz do Amazonas é uma das prioridades da atual gestão da Petrobras, liderada por Magda Chambriard. A região pode ajudar a estatal a repor reservas para compensar o futuro declínio da produção no pré-sal, no litoral do Rio e de São Paulo, a partir da partir de meados da próxima década.

Margem equatorial — Foto: Editoria de Arte

Apesar das expectativas, o projeto enfrenta resistência. Em maio de 2023, o Ibama negou a licença para a perfuração do poço e, meses depois, um parecer de 26 técnicos recomendou novamente a rejeição. Mesmo assim, a direção do órgão decidiu dar mais tempo para a

Petrobras responder aos questionamentos antes de tomar a decisão final.

Veja perguntas e respostas sobre o teste



Magda Chambriard, presidente da Petrobras — Foto: Ana Branco

O que é a APO?

A Avaliação Pré-Operacional (APO) é a etapa final do processo de licenciamento ambiental conduzido pelo Ibama e tem como objetivo testar a eficácia do plano de resposta à emergência apresentado pela Petrobras.

Quais equipamentos serão mobilizados?

- seis 6 embarcações equipadas para contenção e recolhimento de óleo;
- um navio sonda;
- três aeronaves que poderão ser utilizadas para resgate aeromédico, resgate de fauna e monitoramento aéreo;
- seis embarcações adicionais dedicadas e equipadas com recursos e especialistas para atendimento à fauna;
- dois Centros de Atendimento e Reabilitação de Fauna (CAF), sendo um em Oiapoque (AP) e outro em Belém (PA).

O que são os Centros de Atendimento e Reabilitação de Fauna?

São uma espécie de hospital para fauna que contam com ambulatório, salas de estabilização, atendimento, centro cirúrgico e outros espaços dedicados a atender aves, mamíferos marinhos, tartarugas, golfinhos e peixes-boi. Os dois centros de fauna estão localizados em Belém (PA) e Oiapoque (AP) e prontos para operar.

Quantas pessoas serão envolvidas no simulado?

A Petrobras mobilizará cerca de 400 pessoas para o exercício simulado.

Vai ocorrer alguma perfuração de poço durante a APO?

Não. A perfuração somente será realizada após a concessão da licença pelo Ibama.

Haverá simulação de toque de óleo na costa?

Não. Em todas as modelagens nos estudos de correntes das marés realizados é descartada a possibilidade de chegada do óleo em terra no caso de uma ocorrência. Lembrando que o local de pesquisa está a 175 Km da Costa do Amapá e mais de 500 Km da Foz do Rio Amazonas.

Quanto tempo depois da APO a Petrobras receberá a licença para perfurar?

Cabe ao Ibama definir os próximos passos e os prazos após a realização do exercício.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/08/2025

FUNDAÇÃO GATES RETIRA APOIO FINANCEIRO A REDE DE PROJETOS LIGADA A DEMOCRATAS, QUE VIROU FOCO DE TRUMPISTAS

Maior entidade filantrópica da Europa busca se afastar de razões para entrar no alvo das pressões políticas de Trump por questões ideológicas

Por Theodore Schleifer, Em The New York Times — Nova York



Bill Gates tem tomado medidas para proteger fundação de pressões políticas — Foto: Bloomberg

A Fundação Gates, maior entidade filantrópica dos Estados Unidos, interrompeu discretamente o apoio a uma rede sem fins lucrativos fortemente associada ao Partido Democrata e criticada por conservadores.

Criada e custeada pela fortuna do cofundador da Microsoft Bill Gates, a fundação decidiu, no fim de junho, interromper a concessão de subsídios para fundos sem fins lucrativos administrados pela empresa

de consultoria Arabella Advisors, que se tornou alvo de trumpistas, segundo um comunicado interno da fundação obtido pelo jornal The New York Times.

A decisão gerou inquietação no mundo da filantropia progressista. Algumas organizações sem fins lucrativos que trabalham com a Arabella já buscam se afastar da consultoria para preservar suas relações com a Fundação Gates, que apoia principalmente iniciativas de saúde ao redor do mundo.

Além de seus serviços de consultoria para organizações e filantropos, a Arabella também administra diversos fundos que financiam democratas e o movimento progressista.

Para as organizações que recebem os recursos dos subsídios da fundação, há valores significativos em jogo. A Fundação Gates distribuiu ou prometeu cerca de US\$ 450 milhões para fundos administrados pela Arabella nos últimos 16 anos, de acordo com registros da própria fundação.

No comunicado interno, datado de 24 de junho, dirigentes da fundação citaram o desejo de interagir mais diretamente com os beneficiários dos subsídios e reduzir o uso de intermediários.

"As equipes estão cada vez mais trabalhando diretamente com parceiros programáticos — organizações profundamente inseridas nas comunidades que atendemos e alinhadas com nossa missão", diz o comunicado. "Ao olharmos para o futuro, esta é uma oportunidade de construir relações mais profundas e duradouras com esses parceiros — e reforçar o tipo de legado que queremos deixar."

Alvo de conservadores

Nos últimos anos, a Arabella se tornou alvo de grupos de vigilância conservadores por seu trabalho com organizações que direcionam recursos para causas progressistas. Com o presidente Donald Trump de volta à Casa Branca, os riscos políticos só aumentaram.

Nos últimos meses, Bill Gates tem se dedicado a proteger a instituição que fundou e lidera há quase três décadas, especialmente em um momento em que Trump tem ameaçado filantropos com laços com a política democrata e o status de isenção fiscal de organizações específicas.

Gates tomou uma série de outras medidas, incluindo reduzir a ênfase em iniciativas de diversidade e inclusão — que Trump rejeita — para blindar sua fundação contra pressões políticas.

Em nota, a fundação afirmou que a decisão de cortar laços com a Arabella foi “uma decisão de negócios que reflete nossas avaliações estratégicas regulares de parcerias e modelos operacionais”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/08/2025

JUROS DEVEM SE MANTER NO MESMO PATAMAR POR PERÍODO PROLONGADO, DIZ GALÍPOLO

Presidente do BC afirma que a inflação está convergindo para a meta, mas em ritmo lento

Por Ana Flávia Pilar



O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, disse nesta quarta-feira que a inflação no país está convergindo lentamente à meta. Por causa desse movimento gradual, disse, a autoridade monetária decidiu manter os juros em nível elevado por um período prolongado. A declaração foi feita na abertura do Congresso e Expo Fenabrave, em São Paulo, evento organizado pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave).

— A gente vem reforçando que essa taxa de juros deve permanecer por um período prolongado num patamar restritivo, justamente porque a gente está num cenário de ter descumprido a meta [...] A convergência está se dando de uma maneira lenta para a meta de inflação. E é isso que tem demandado uma política monetária mais restritiva — disse o economista. A Selic está atualmente em 15% ao ano.

Galípolo ressaltou que as projeções de mercado e do próprio BC ainda indicam inflação acima da meta em 2026 e 2027. Mais cedo, o economista-chefe do Itaú Unibanco, Mário Mesquita, avaliou que o Banco Central “está começando a ganhar a batalha das expectativas”, sinal de que a postura atual estaria começando a surtir efeito.

Apesar disso, Galípolo voltou a destacar a dificuldade em explicar como, mesmo com juros elevados, a economia brasileira mantém um crescimento robusto do Produto Interno Bruto (PIB).

O presidente do BC também ressaltou que políticas tributárias mais progressivas e programas voltados à redistribuição de renda aumentam a propensão ao consumo e, conseqüentemente, o dinamismo da economia. Nesse contexto, afirmou, cabe ao Banco Central interpretar e compreender de forma objetiva os efeitos dessas medidas sobre a atividade econômica.

— Ao produzir uma política tributária que é mais progressiva e ter programas mais progressivos do ponto de vista da distribuição de renda, você acaba aumentando a propensão a consumir e isso

umenta o dinamismo da economia [...] Todos os textos acadêmicos e da literatura recomendam que políticas tributárias e fiscais sejam progressivas. E aqui não há um juízo de valor: cabe ao Banco Central tentar interpretar e entender o que está acontecendo de maneira objetiva.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/08/2025

EXPORTAÇÕES DE MÁQUINAS PARA OS EUA TENDEM A CAIR A ZERO A PARTIR DE SETEMBRO, COM PERDA DE US\$ 300 MILHÕES/MÊS

Por Ana Carolina Diniz



Estudo aponta dados de exportação de máquinas e equipamentos — Foto: Canva

O impacto do tarifaço de 50% sobre máquinas e equipamentos, anunciado pelo governo Trump, deve se refletir principalmente a partir de setembro nas exportações. "Tenderão a zero" para aquele mercado devido à grande perda de competitividade causada pela sobretaxa, disse a diretora de Competitividade, Economia e Estatística da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), Cristina Zanella.

- Os Estados Unidos representam 26,26% das nossas exportações, sendo um mercado bastante relevante. A piora das vendas para esse mercado a partir do próximo período deve resultar em uma queda mensal de cerca de US\$ 300 milhões nas exportações, afetando nossas receitas. Em agosto, pode haver alta em relação a julho, devido à antecipação de pedidos pelos fabricantes. A partir de setembro, a queda de US\$ 300 milhões por mês deve se repetir até o final do ano.

A associação mantém a expectativa de crescimento de 5% para este ano. Para as exportações, a previsão é de queda de 15%, principalmente por conta da perda do mercado para os Estados Unidos. Somente para os EUA, a projeção é de queda da ordem de 30% nos últimos meses.

Segundo a diretora, mesmo com a medida tomada pelo Departamento de Comércio dos EUA, que enquadrou exportações que contêm aço e alumínio na Seção 232 do Ato de Expansão Comercial, o Brasil continua com baixa competitividade em relação a todos os países.

- Quando pegamos a proporção da máquina — aquela que não é especificamente relacionada ao aço ou alumínio —, a sobretaxa é 50%. Isso diminui a diferença em relação a outros países por conta da proporção de aço e alumínio. Mas, de qualquer forma, continuaremos menos competitivos, exceto com a Índia, que tem a mesma tarifa recíproca que o Brasil. Quando comparamos com Canadá e México, a situação piora ainda mais, porque lá a tarifa é zero. A transação do México para os Estados Unidos é zero, assim como a do Canadá. Eles também são fabricantes importantes, principalmente o México, de peças, componentes e máquinas direcionadas para o mercado americano.

Entre janeiro e julho, houve queda de 10,6% nas vendas para os EUA, principalmente devido à retração na demanda por máquinas para construção civil (-21%), produtos que passaram a representar 44% do total das exportações em 2025, ante 51,2% em 2024.

Sobre as medidas do governo de apoio ao setor produtivo, Cristina considera que o setor vê com bons olhos. No caso do Reintegra, consideram positivo, mas o setor espera que seja mais abrangente do que foi anunciado pelo governo, já que inicialmente a tarifa se aplicaria apenas às empresas que exportam para os Estados Unidos.

- Seria pouco relevante se as empresas deixarem de exportar para os Estados Unidos por causa da perda de competitividade que mencionei. O que esperamos é que o governo expanda o Reintegra para todos os exportadores, independentemente do mercado em que atuam. Assim, conseguimos dar competitividade para que as empresas possam expandir sua atuação globalmente. Sabemos que existe a restrição do orçamento, mas, de qualquer forma, seria uma medida emergencial que poderia fornecer um fôlego extra neste momento de crise.

Segundo ela, ainda não houve impacto nos empregos e houve aumento de 1% no número de empregos em julho em relação a junho.

- Na indústria de máquinas, esse tipo de preocupação ainda não se tornou abrangente. Outra questão é que, como a mão de obra é altamente qualificada, as empresas investem na sua formação e estão relutantes em demitir. Portanto, até julho, pelo menos, essas medidas não resultaram em cortes significativos, e provavelmente até agosto os números ainda não refletirão impacto, já que foi um período de corrida para entregas. Se houver efeito, será mais perceptível a partir de setembro e outubro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/08/2025

REFORMA ADMINISTRATIVA: RELATOR DIZ QUE VÊ 'MUITA VIABILIDADE' PARA APROVAÇÃO DE MEDIDAS DE COMBATE A PRIVILÉGIOS DO JUDICIÁRIO

Textos da reforma devem incluir medidas como fim da aposentadoria compulsória e limitação de verbas indenizatórias

Por Bernardo Lima — Brasília



Deputado federal Pedro Paulo (PSD-RJ) participa de evento de debate da Reforma Administrativa promovido pelo Globo, Valor, e CBN — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O relator da Reforma Administrativa, deputado Pedro Paulo (PSD-RJ), afirmou nesta quarta-feira que enxerga “muita viabilidade” para aprovação das propostas que limitam ganhos de servidores do Judiciário, como fim da aposentadoria compulsória para juízes, e restringe de verbas indenizatórias e férias de 60 dias.

A declaração ocorreu durante o Agenda Brasil, evento organizado por O GLOBO, rádio CBN e Valor Econômico, em Brasília, para discutir a reforma administrativa.

— Eu vejo muita viabilidade. Tenho conversado diariamente com membros da família forense, com MP (Ministério Público), com tribunais de conta, Judiciário em todos os níveis, com ministros do STJ (Superior Tribunal de Justiça), STF (Supremo Tribunal Federal), com tribunais regionais... É surpreendente como temos muito mais pontos de convergência do que divergência. Tem dificuldades, claro, mas acredito que é possível ter um ponto de encontro — disse o deputado federal no evento desta quarta-feira.

O encontro, em sua segunda edição, reuniu pela manhã o relator Pedro Paulo e a ministra da Gestão e Inovação em Serviços Públicos, Esther Dweck, entre outros especialistas, com abertura do presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Luís Roberto Barroso.

O texto da proposta deve vedar a aposentadoria compulsória como forma de punição a juízes e promotores e abrir a possibilidade de demissão no Judiciário por meio de processo administrativo disciplinar. Hoje, magistrados e membros do Ministério Público só perdem o cargo por sentença

judicial transitada em julgado. Outro ponto é o fim das férias de 60 dias, estabelecendo 30 dias de descanso anuais para todos os servidores.

Segundo Pedro Paulo, entre estes pontos expostos, a limitação dos super-salários ainda necessita ser amadurecida com o setor.

— A questão da disciplina das verbas indenizatórias é algo um pouco mais sutil, o presidente Barroso falou sobre a opinião dele ao presidente do Senado e aprovação do projeto no senado que tem diferença da nossa proposta.

A ministra da Gestão e Inovação, Esther Dweck, disse enxergar positivamente o combate a privilégios no Judiciário.

— Acho que é esse debate que vai fazer essa questão tão cara à sociedade brasileira avançar. A gente vai ter o trabalho, deputados do grupo de trabalho, que está nesse momento dentro do legislativo refinando as propostas, e quando tiver o texto concreto vamos conseguir sentar e fazer o texto na linha do que foi discutido com medidas de convergência e estruturantes.

A ideia do grupo de trabalho é apresentar três textos, um projeto de lei (PL), outro projeto de lei complementar (PLP) e uma proposta de emenda à constituição (PEC).

Durante a abertura, o presidente do STF também afirmou ser importante conter o crescimento dessas verbas indenizatórias e que seja criado um critério para isso entre todos os tribunais

— Controle sobre verbas indenizatórias é muito importante, necessário e imprescindível. Há um projeto no Congresso e já pedi aos presidentes do Senado para aprovar, para ter um padrão nacional. Só podem existir verbas indenizatórias que foram aprovadas pelo Congresso, senão cada estado cria seus penduricalhos e eu não tenho poder sobre os estados — disse Barroso.

O tema é tratado pelo presidente da Câmara como prioridade para a agenda legislativa deste segundo semestre. No evento desta quarta, Motta, disse que o objetivo da medida é alcançar uma eficiência maior nas atribuições do Estado.

— Há um sentimento de que chegou a hora do Congresso se posicionar e ter mais eficiência na prestação do serviço público. Esse grupo de trabalho procurou dialogar com a sociedade civil e nosso intuito nunca foi fazer uma reforma perseguindo o servidor público. Esse diálogo tem sido feito com responsabilidade. É claro que não agradaremos todos, mas ter um estado mais eficiente é rever algo que não está dando o resultado que deveria estar dando — afirmou Hugo Motta.

Integrante do grupo de trabalho responsável pela elaboração da reforma administrativa na Câmara, o deputado federal Fausto Jr. (União-AM), destacou que os textos elaborados não devem rever conceitos já adquiridos por servidores.

— Pela sua necessidade e urgência nós trabalhamos com celeridade para aparar essas arestas, afastando daquele texto da PEC 32. Em relação à estabilidade, uma das prioridades desse texto, é garantir que cada direito adquirido do servidor público do Brasil seja respeitado, mas que a gente possa trazer uma melhor eficiência do serviço público — disse o parlamentar.

O técnico de planejamento e pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Cláudio Hamilton, afirmou que a reforma deve ter como prioridade a delimitação de padrões de avaliação de desempenho para servidores.

— É muito difícil ser o secretário municipal de educação com o município de pior Ideb do Brasil, se você não pode mexer na força de trabalho, e em grande medida isso tem a ver com o fato de que não conseguimos avançar nos padrões de desempenho que se espera do serviço público brasileiro — observou o especialista.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/08/2025

MOTTA DIZ QUE GOVERNO DOS EUA PRECISA VOLTAR À 'REALIDADE' E QUE TARIFAÇÃO DEVE SER NEGOCIADO VIA DIPLOMACIA

Presidente da Câmara declarou que governo americano "só escuta um lado"

Por Bernardo Lima e Luísa Marzullo — Brasília



Presidente da Câmara Hugo Motta durante evento Agenda Brasil — Foto: Cristiano Mariz/O Globo

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, afirmou nesta quarta-feira que espera que o governo americano volte para “realidade” e que o tarifação imposto sobre produtos brasileiros seja negociado por diplomacia entre os dois países.

Ao ser questionado sobre a dificuldade de negociação do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva com o governo do presidente Donald Trump, Motta disse

que é preciso tratar o tema com responsabilidade.

— Eu defendo que isso possa ser tratado com responsabilidade, diplomacia, temos grandes quadros na área de comércio exterior, relações diplomáticas, Itamaraty com pessoas capacitadas e eu espero que essa intransigência política possa ser ultrapassada e o governo americano possa voltar um pouco mais para normalidade, que é o melhor para os dois países — declarou o presidente da Câmara.

Segundo Motta, o governo americano não tem demonstrado interesse de abrir diálogo sobre o tema com o Brasil.

— É muito ruim porque se você só escuta um lado, você tem uma grande probabilidade de agir de acordo só com aquelas informações, eu penso que o que está chegando no governo americano é apenas um lado.

A declaração foi dada durante o Agenda Brasil, evento organizado por O GLOBO, rádio CBN e Valor Econômico, em Brasília, que debate a Reforma Administrativa.

O evento tem como intuito apreciar a proposta de Reforma Administrativa, que será apresentada ao Congresso nas próximas semanas, segundo o relator, deputado Pedro Paulo (PSD-RJ). O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), afirma que a pauta é prioritária e prevê votação já em setembro.

O encontro, em sua segunda edição, reúne nesta manhã o relator Pedro Paulo e a ministra da Gestão e Inovação em Serviços Públicos, Esther Dweck, entre outros especialistas, com abertura do presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Luís Roberto Barroso.

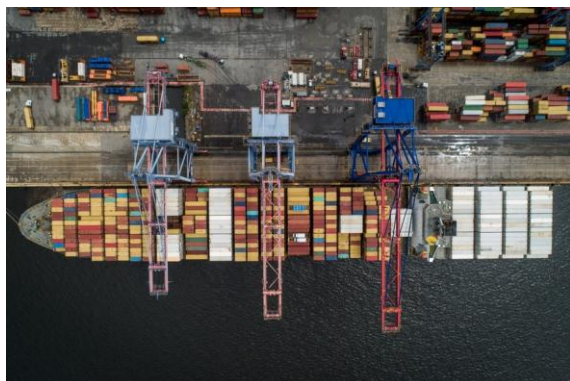
Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/08/2025

CONFIRA O RANKING DE VULNERABILIDADE DOS ESTADOS AO TARIFAÇÃO AMERICANO

Segundo Flávio Ataliba, coordenador do Centro de Estudos para o Desenvolvimento do Nordeste do FGV Ibre, heterogeneidade do impacto da sobretaxa nos estados reflete não apenas diferenças de escala, mas a estrutura das economias

Por Luciana Casemiro



Análise feita pelo Centro de Estudos para o Desenvolvimento do Nordeste do FGV Ibre, classificou vulnerabilidade de estados ao tarifaço de Donald Trump — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo.

Ceará, Alagoas, Paraíba, Amapá e Acre são os estados brasileiros com maior vulnerabilidade ao tarifaço americano, segundo análise feita pelo Centro de Estudos para o Desenvolvimento do Nordeste do FGV Ibre. O resultado reforça a vulnerabilidade estrutural de economias pequenas, mas altamente dependentes de um único destino para as suas exportações. O estudo lista os estados em três grandes grupos: alta, média e baixa vulnerabilidade. Para construir o indicador, foram consideradas três dimensões fundamentais: o percentual não isento de tarifas, o grau de exposição ao mercado americano na pauta exportadora de cada estado e o nível de concentração setorial. Flávio Ataliba, coordenador do centro de estudos, explica que, para além do impacto em valores absolutos, a vulnerabilidade relativa decorre principalmente da dependência comercial com os Estados Unidos e da capacidade de diversificação, sendo mitigada ou amplificada pela isenção tarifária concedida.

Ranking de vulnerabilidade ao tarifaço

Procurar...						
UF	Exportação (US\$ Milhões)	Não Isento (%)	Exposição (%)	HHI	Score	Classificação
Ceará	659,10	98,60	44,90	0,45	69,11	Alto
Alagoas	79,30	99,80	8,80	0,93	58,19	Alto
Paraíba	35,60	98,20	21,60	0,40	57,92	Alto
Amapá	16,20	99,00	10,10	0,52	54,24	Alto
Acre	4,50	99,00	5,20	0,44	51,32	Alto
Paraná	1.587,60	96,00	6,80	0,08	47,08	Médio
Pernambuco	205,20	87,70	9,40	0,16	45,34	Médio
Santa Catarina	1.744,90	83,00	14,90	0,09	44,94	Médio
Rio Grande do Norte	67,10	89,60	5,90	0,12	44,13	Médio
Rio Grande do Sul	1.847,30	85,10	8,40	0,05	42,61	Médio
Espírito Santo	3.068,40	52,90	28,60	0,23	38,92	Médio
Minas Gerais	4.621,70	63,10	11,00	0,18	35,18	Médio
Bahia	882,10	67,00	7,40	0,11	34,60	Médio
São Paulo	13.571,90	55,90	19,00	0,06	34,30	Médio
Amazonas	99,80	58,00	10,30	0,18	32,51	Médio
Mato Grosso do Sul	669,60	49,70	6,70	0,26	27,92	Baixo
Rio de Janeiro	7.412,90	32,40	16,20	0,38	25,69	Baixo
Sergipe	72,20	23,80	17,10	0,43	22,69	Baixo
Não Declarado	1.068,30	3,30	21,20	0,82	19,17	Baixo
Maranhão	748,60	9,10	13,40	0,35	13,68	Baixo

Fonte: Plataforma estadual e central dos dados de PROSPERITY & S&P

com maior precisão dentro do Plano Brasil Soberano.

- A heterogeneidade reflete não apenas diferenças de escala, mas a estrutura das economias estaduais e sua vulnerabilidade intrínseca. Estados com alta exposição relativa e baixa diversificação sofrem mais para se ajustar, mesmo quando os valores absolutos parecem pequenos no agregado nacional. Assim, um choque tarifário para eles significa muito mais do que para regiões com pauta ampla e mercados alternativos consolidados. Enquanto estados maiores, como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, possuem exportações diversificadas e maior fatia isenta, pequenos estados dependem fortemente de nichos específicos, como ferro e aço no Ceará (67%), açúcar em Alagoas (96,5%) e Paraíba (56,3%), lácteos no Amapá (65,7%) e castanha-do-pará no Acre (60,7%), que agora enfrentam sobretaxa. Essa concentração amplia o risco de perdas proporcionais mais severas, com impacto direto sobre empresas locais, emprego e arrecadação - explica Ataliba.

Na avaliação do coordenador do Centro de Estudos para o Desenvolvimento do Nordeste do FGV Ibre, o ranking de vulnerabilidade dos estados pode ajudar a orientar a formulação de políticas públicas

- O estudo revela não apenas os estados que exportam mais, mas aqueles que apresentam maior vulnerabilidade relativa, combinando alta dependência do mercado norte-americano, concentração

setorial e baixa cobertura de isenções. Essa informação reforça a necessidade de o plano ter um olhar mais concentrado sobre os estados mais expostos, garantindo que medidas emergenciais — como crédito, seguro às exportações e apoio logístico — cheguem onde o risco é maior. Ao mesmo tempo, é essencial que esses próprios estados reconheçam suas fragilidades estruturais e adotem estratégias para diversificação produtiva e abertura de novos mercados - explica.

Paraná, Pernambuco, Santa Catarina, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Espírito Santo, Minas Gerais, Bahia e Amazonas estão classificados pelo estudo como de média vulnerabilidade. Tratam-se de estados que combinam algum nível de exposição relativa ou volume expressivo de exportações com condições de mitigação parcial via diversificação setorial, ou isenção intermediária.

Paraná e Santa Catarina, que juntos respondem por mais de US\$ 3,3 bilhões das exportações para o mercado americano, têm um índice de isenção da pauta muito pequeno, 4% e 17%, respectivamente, o que vai levar a perdas substanciais no curto prazo, apesar da pauta diversificada dos dois estados. Já o Amazonas foi beneficiado pela inclusão de 42% das suas exportações na lista de exceções americana, o que, destaca o estudo, não elimina sua vulnerabilidade.

No bloco de estados classificados como de baixa vulnerabilidade, há três características predominantes, destaca Ataliba: elevada taxa de isenção, exposição controlada ou elevada diversificação. É o caso de São Paulo, que, apesar de ser o maior exportador absoluto para os Estados Unidos (US\$ 13,57 bilhões), tem sua vulnerabilidade reduzida pelo baixo índice de concentração da sua pauta e pela isenção de 44,1% do volume exportado, o que dilui os efeitos do tarifaço. O Rio de Janeiro, além de uma pauta concentrada em produtos de maior valor agregado, menos suscetíveis a retrações abruptas, teve 67,6% excluída da sobretaxa americana.

Estado com maior resiliência ao tarifaço, o Maranhão tem 90,9% das exportações para os EUA isentas, neutralizando praticamente o impacto tarifário.

Para evitar distorções analíticas, foram excluídos do ranking os estados com exposição inferior a 5% da sua pauta total aos EUA — caso de Tocantins, Rondônia, Roraima, Piauí, Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso e Pará.

O estudo completo será apresentado no evento online "O tarifaço de Trump e o Plano Brasil Soberano: Quais os reflexos nos estados do Nordeste comparativamente às outras regiões", nesta quarta-feira, entre 11h e 12h, com a participação de Ataliba, do pesquisador Thiago Freitas, também do Centro de Estudos para o Desenvolvimento do Nordeste do FGV Ibre e de Lia Valls, pesquisadora associada do FGV Ibre e professora da Uerj.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/08/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BARROSO DIZ QUE REFORMA ADMINISTRATIVA PODE REDUZIR LITÍGIOS CONTRA O PODER PÚBLICO

Para presidente do STF, não será fácil avançar nessa área, porque mexe com 'culturas e valores extremamente arraigados na vida brasileira'

Por Lavínia Kaucz (Broadcast) e Victor Ohana (Broadcast)

BRASÍLIA — O ministro Luís Roberto Barroso, presidente do Supremo Tribunal Federal, disse nesta quarta-feira, 27, que há uma elevada litigiosidade contra o poder público no Brasil, e que são as ações envolvendo servidores públicos que encabeçam esses processos. De acordo com ele, "uma legislação unificada e muito objetiva tem o potencial de diminuir essa imensa litigiosidade". As

declarações foram feitas em evento realizado pelo grupo Globo na manhã desta quarta-feira, 27, em Brasília.

Um levantamento do Conselho Nacional de Justiça (CNJ) mostra que 90% das ações contra o poder público envolvem servidores públicos e questões tributárias, previdenciárias, de saúde e trabalhistas. “Servidor público encabeça a lista porque a legislação é um emaranhado de normas e você tem centenas de milhares de ações pedindo equiparação, adicional de tempo de serviço”, observou.



O presidente do STF, Luís Roberto Barroso Foto: Ton Molina/STF

Por isso mesmo há a necessidade de uma reforma administrativa, mas não será fácil avançar nessa área, porque ela “mexe com culturas e valores extremamente arraigados na vida brasileira”, disse.

O ministro disse que teve uma “chance de passar os olhos” na nova proposta de reforma administrativa feita pela comissão designada pelo presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), e conduzida pelo

deputado Pedro Paulo (PSD-RJ).

Ele lembrou que houve “reforma que não deu certo”, que foi a reforma administrativa aprovada durante o governo de Fernando Henrique Cardoso. “Não produziu nenhum resultado significativo no resultado do serviço público e na qualidade do gasto”, disse.

O ministro também avaliou que o País precisará, em breve, de uma nova reforma da Previdência por conta de fatores positivos, como o aumento da expectativa da população e a baixa natalidade. “Você tem mais gente recebendo mais tempo e menos gente entrando no mercado para pagar, de modo que, já, já, a gente vai ter que fazer uma nova reforma da Previdência, duro como possa parecer”, afirmou.

Barroso elogiou ainda a reforma trabalhista aprovada no governo de Michel Temer, que “em linhas gerais também foi positiva”, segundo ele. “Nós vivemos hoje o menor índice de desemprego desde que se começou a contabilizar”, destacou.

O ministro disse ainda que a percepção de que “tudo está ruim e com tendência a piorar” no Brasil não é justa e “cria uma negatividade que não nos ajuda”. Ele listou, como exemplo, a baixa taxa de desemprego e a inflação abaixo de 5%. “Os mais antigos sabem o que é viver sob uma inflação fora do controle. A percepção negativa no momento atual não corresponde à realidade, já foi pior”, ressaltou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/08/2025

HADDAD: TARIFAÇÃO MACHUCA UM POUCO, MAS BRASIL TEM CONDIÇÕES MACROECONÔMICAS DE ENFRENTAR

Ministro disse ainda que o governo pretende aprovar ainda este ano um corte linear de 10% dos benefícios fiscais infraconstitucionais

Por Fernanda Bompan e Giordanna Neves (Broadcast)

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta quarta-feira, 27, que as tarifas impostas pelo presidente dos Estados Unidos às exportações brasileiras vão afetar um pouco o Brasil. Ele ponderou, contudo, que o País tem condições de enfrentar esse tarifaço.

“Tem setores que exportam mais de 50% para lá, tem empresas que vão sofrer, mas, macroeconomicamente falando, o País tem condições de enfrentar”, disse, exemplificando que há produtos cujos preços estão em queda, como o café. “Preço do café está caindo porque está aumentando oferta interna”, afirmou, em entrevista ao UOL.



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

O ministro disse também que o governo pretende aprovar ainda este ano corte linear de 10% dos benefícios fiscais infraconstitucionais. “Pretendemos aprovar essa proposta que veio das duas Casas”, disse, em referência à Câmara dos Deputados e ao Senado.

Haddad afirmou ainda não ver a hipótese de não haver compensação de receitas no projeto de lei que amplia a isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil. Ele disse que vai se reunir nesta quarta-feira, às 14 horas, com o presidente da Câmara, Hugo Motta, para tratar desse e de outros temas.

O ministro disse acreditar que parlamentares possam tentar reduzir a alíquota de 10% para super-ricos, mas avaliou que não há muitos caminhos para mudanças. E afirmou que retirar a compensação do PL da renda é o tipo de pauta-bomba que vai estourar no Brasil, não apenas para o presidente Lula.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/08/2025

TCU QUER PLANO DE AÇÃO PARA O PÉ-DE-MEIA, COM AVALIAÇÃO DE EFEITOS E CONTROLE DE IRREGULARIDADES

Corte de Contas apurou ausência de mecanismos de acompanhamento da efetiva utilização dos recursos, inconsistências no cruzamento de dados e falhas nos controles para evitar pagamentos indevidos

Por Luiz Araújo (Broadcast) e Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou que a Secretaria Nacional da Juventude (SNJ) encaminhe, em até 60 dias, plano de ação com providências para corrigir falhas na execução do programa Pé-de-Meia, de incentivo à permanência de estudantes no ensino médio.

Alvo de diferentes pedidos de membros do Congresso Nacional para apuração pelo TCU, a gestão do programa foi avaliada como tendo partes frágeis.



A Corte de Contas apurou ausência de mecanismos de acompanhamento da efetiva utilização dos recursos transferidos, inconsistências no cruzamento de dados entre cadastros de beneficiários e falhas nos controles para evitar pagamentos indevidos.

O Pé-de-Meia funciona como um incentivo financeiro para que o estudante de baixa renda da rede pública permaneça na escola e se forme no ensino médio, sem abandonar os estudos para trabalhar Foto: Ministério da

Educação

O relatório destacou ainda que, apesar da relevância social do Pé-de-Meia como instrumento de inclusão educacional e estímulo à conclusão do ensino médio, o programa não conta com sistema estruturado de monitoramento e avaliação.

Para o TCU, a inexistência de ferramentas adequadas compromete a transparência, dificulta o controle social e fragiliza a prestação de contas sobre a efetividade da política pública.

O órgão também estabeleceu que, após 120 dias, a SNJ deve apresentar relatório detalhado sobre a implementação dessas medidas, sob pena de responsabilização.

O Pé-de-Meia está operando fora do Orçamento por meio de fundos privados que abastecem o caixa do programa – o que levou o TCU a condenar a prática adotada pelo Executivo. O governo se comprometeu a incluir o programa no Orçamento em 2026.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/08/2025

TARIFAÇO DEVE ZERAR EXPORTAÇÃO DE MÁQUINAS DO BRASIL AOS EUA EM SETEMBRO, DIZ DIRETORA DA ABIMAQ

‘A gente está vendo o agravamento da desaceleração (nas vendas)’, diz Zanella; ‘Houve perda grande de competitividade por causa da sobretaxa’

Por Gustavo Nicoletta (Broadcast)

A sobretaxa dos Estados Unidos a produtos brasileiros deve levar as empresas de máquinas a parar de exportar para o mercado norte-americano a partir de setembro, segundo a diretora de competitividade, economia e Estatística da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), Cristina Zanella.

“A gente está vendo o agravamento da desaceleração (nas vendas) por causa das tarifas extras de 40% sobre máquinas e equipamentos anunciadas pelo governo Trump (que se somam à taxa mínima de 10%). Vai ter impacto principalmente a partir do próximo mês em exportações. Elas devem tender a zero para aquele mercado. Houve perda grande de competitividade por causa da sobretaxa”, disse Zanella em entrevista coletiva nesta quarta-feira, 27.

Os Estados Unidos recebem aproximadamente 26% das exportações de máquinas do Brasil, o que equivale a aproximadamente US\$ 300 milhões mensais, de acordo com dados da Abimaq.



Com tarifaço, EUA fecham a porta a máquinas exportadas pelo Brasil (na foto, o Porto de Santos)
Foto: Emanuel/Adobe Stock

Zanella também descartou uma grande melhora na competitividade dos produtos brasileiros em função da decisão do governo dos Estados Unidos de taxar qualquer produto com aço ou alumínio sob os termos da Seção 232 da Lei de Expansão Comercial americana, que permite tarifas específicas a produtos para promover a segurança nacional.

O vice-presidente Geraldo Alckmin, que também responde pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), havia dito na semana passada que isso deixaria os produtos brasileiros com uma desvantagem relativamente menor, mas Zanella ressaltou que, ainda assim, será muito difícil concorrer com outros fornecedores de máquinas dos Estados Unidos.

“Quando se olha para todas as sobretaxas anunciadas, o Brasil tem uma das maiores, só tem a Índia de equivalente. Se a gente pega a proporção da máquina, aquela que não é especificamente relacionada ao aço e ao alumínio vai ser taxada pela tarifa recíproca. Vai diminuir a diferença (em relação a outros países, exceto a Índia) por causa da proporção de aço e alumínio, mas produtos dos EUA, Canadá e México têm tarifa zero”, acrescentou.

O efeito das medidas de socorro ao setor

Todas as medidas anunciadas pelo governo para conter os prejuízos das tarifas dos Estados Unidos são importantes e ajudam a mitigar os problemas trazidos pelas sobretaxas, afirmou Zanella.

Ela destacou o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários (Reintegra). O programa devolve aos exportadores parte dos tributos pagos ao longo da cadeia produtiva, na forma de crédito tributário.

O plano do governo é antecipar os efeitos da reforma tributária, que entrará em vigor em 2027, desonerando a atividade exportadora aos Estados Unidos. Sob o plano de contingência do governo, o percentual de imposto que será devolvido às empresas que exportarem aos EUA aumenta em 3 pontos percentuais. Assim, grandes e médias empresas passam a contar com até 3,1% de alíquota, e micro e pequenas, com até 6%. As novas condições valerão até dezembro de 2026.

Zanella, porém, afirma que a proposta seria mais eficaz se fosse mais abrangente do que o anunciado. “Anúncio foi de que o crédito seria dado somente para empresas que exportam aos EUA. Provavelmente as empresas vão deixar de exportar. O que a gente espera é que governo coloque o Reintegra para todos os exportadores, independentemente do mercado em que atua, porque consegue dar competitividade para atuar em qualquer outro mercado do mundo”, afirmou.

As medidas de estímulo à ‘Indústria 4.0’

Sobre as linhas de financiamento anunciadas recentemente pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para o desenvolvimento da Indústria 4.0, a Abimaq ainda não tem estimativas sobre o impacto do programa. No entanto, considera que o efeito pode ser menos positivo do que aparenta.

“A expectativa é que haja substituição de investimentos com taxa (de juros) mais alta por outra mais baixa, que é o que está sendo oferecido agora. Vai ter pouco reflexo no resultado geral. Se fossem agregar investimentos, o que é pouco provável, os R\$ 12 bilhões em recursos conseguiriam suprir com folga o que a gente venderia para os EUA. Mas o receio é que os investimentos sejam substituídos, não adicionados. Empresas que já iriam investir com taxa de 20% a 22% vão conseguir investir com taxa menor”, afirmou.

Receita da indústria de máquinas cresceu 7,3% em julho

A indústria brasileira de máquinas e equipamentos encerrou julho com uma receita líquida total de R\$ 26,716 bilhões. Este valor representa um aumento de 0,3% em relação a junho e um crescimento de 7,3% comparado a julho do ano passado. Nos 12 meses até julho, o setor acumulou um aumento de 7,4% na receita.

No mercado interno, a receita líquida foi de R\$ 19,700 bilhões, indicando uma retração de 5,1% em relação ao mês anterior. No entanto, o desempenho anual foi positivo, com um crescimento de 14,5%.

O consumo aparente somou R\$ 36,374 bilhões, registrando um crescimento de 1,2% em relação ao mês anterior e de 8,9% em relação a julho do ano passado.

No cenário internacional, as exportações de julho contabilizaram US\$ 1,269 bilhão, ou 20,7% a mais em relação a junho, mas uma queda de 4,8% na comparação com julho de 2024.

As importações somaram US\$ 2,905 bilhões, com um crescimento de 11,3% em relação ao mês anterior e 8,6% na comparação anual. O saldo da balança comercial do setor em julho foi negativo, com um déficit de US\$ 1,636 bilhão.

Em termos de emprego, o setor tinha 424,903 mil funcionários no final de julho, marcando um aumento de 1,1% em relação a junho e de 9,1% em comparação com julho de 2024.

Carteira de pedidos

A carteira de pedidos cresceu 0,6% em julho, após recuar 2,7% em junho. “Houve melhora nas carteira dos setores relacionados aos fabricantes de bens de consumo, obras de infraestrutura e componentes”, disse a Abimaq em relatório. O setor está com carteira de pedidos igual à de dezembro de 2024, mas inferior em 1,2% à observada em julho do mesmo ano.

O nível de utilização da capacidade instalada cresceu 0,1% em relação a junho ao atingir 78%, valor 2,5% superior ao do mesmo mês de 2024. Em média o setor atuou em 2025 com 77,6% da sua capacidade, 3,4 pontos percentuais acima do nível de 2024 (74,2%).

Máquinas agrícolas

O segmento de máquinas e implementos agrícolas registrou receita líquida total de R\$ 6,624 bilhões, um aumento de 4,7% em relação ao mês anterior e 7,7% em comparação com o mesmo período do ano passado. Nos últimos 12 meses, o crescimento acumulado foi de 5,5%.

A receita líquida interna somou R\$ 5,847 bilhões, registrando aumento de 5,1% ante junho e de 10,9% comparado a julho do ano passado.

No comércio exterior, as exportações de máquinas agrícolas totalizaram US\$ 140,71 milhões, caindo 7,7% em relação ao mesmo mês do ano anterior. As importações ficaram em US\$ 102,48 milhões, recuo de 13,5% na mesma comparação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/08/2025

BRASIL TEM DE RESOLVER PROBLEMA FISCAL PARA PODER DISCUTIR OUTRAS AGENDAS, DIZ VESCOVI, DO SANTANDER

Para economista-chefe do banco, equilíbrio das contas públicas passa por um superávit primário na casa dos 2,5% do PIB, o que o Brasil está muito longe de conseguir nesse momento

Por Francisco Carlos de Assis (Broadcast), Caroline Aragaki (Broadcast) e Eduardo Laguna (Broadcast)

A economista-chefe do Santander, Ana Paula Vescovi, avalia que é urgente o Brasil promover um ajuste estrutural nas contas públicas. A escalada de gastos, além de elevar a dívida e o custo de financiamento da economia, também desvia a atenção de outros problemas relevantes que precisam ser discutidos, segundo ela.

“Enquanto não retirar o problema fiscal da frente, vamos ficar eternamente discutindo isso”, afirmou, em entrevista ao Estadão/Broadcast. Ela acrescentou que manter no cálculo da meta fiscal as despesas do governo com o pacote para mitigar o impacto da tarifa dos Estados Unidos ajudaria a ancorar as expectativas em relação aos efeitos da política fiscal.

Vescovi, que foi a primeira mulher a comandar a Secretaria do Tesouro Nacional, disse também que o mercado está à espera do Orçamento de 2026 para ter mais “concretude” em relação aos problemas que precisarão ser enfrentados na área fiscal no ano que vem.

Leia a seguir os principais trechos da entrevista.

O governo quer retirar do cálculo da meta fiscal R\$ 9,5 bilhões em despesas relacionadas ao pacote antitarifaço. Se esse valor voltar à meta, como quer a oposição, qual será o impacto?

Quanto mais despesas estiverem dentro do arcabouço, maior será a capacidade de ancorar as expectativas geradas pela política fiscal. A meta é de déficit zero neste ano, quando a estimativa do Santander é de déficit primário de R\$ 80 bilhões. Além disso, temos uma série de programas de outras despesas que não geram impacto primário, mas sensibilizam a dívida pública. Está bastante patente a atenção do mercado com a evolução da dívida pública.

É viável acomodar esses R\$ 9,5 bilhões dentro dos limites do arcabouço?

É sempre viável quando você substitui despesas. O problema é que as despesas evoluem além do que a economia consegue absorver, principalmente as obrigatórias. Temos uma evolução próxima a 4% para um PIB que não consegue crescer na mesma velocidade. A consequência é uma sobrecarga de juros na economia. E não é esse juro da política monetária, de curto prazo. É um juro que sobrecarrega a própria dívida pública no seu refinanciamento. É superimportante dar confiança a um instrumento que ancore as expectativas e traga a percepção de que a dívida pública pode ser financiada a um custo mais comedido. À medida que escolhemos prioridades, a evolução da dívida se torna mais sustentável.

Desde que sejam cortados alguns gastos, certo?

Sim, teria de cortar alguns gastos. O envio da LDO (Lei de Diretrizes Orçamentárias) mostra um sinal negativo no que sobra de despesas livres e discricionárias quando se excluem as vinculações relativas a emendas parlamentares, aos investimentos mínimos.

A ministra do Planejamento, Simone Tebet, disse que o próximo presidente não conseguirá governar com o atual arcabouço.

No ano que vem, teremos de ter uma saída. É um ponto de atenção grande nos mercados o envio do orçamento, pois ele vai dar mais concretude ao que foi a LDO. Se quisermos uma economia que assegure a ancoragem de expectativas por meio do marco fiscal, precisamos empreender ações para isso. É importante entender que existem restrições. Esse (pacote de contingência contra o tarifaço) não é o único fator que está sendo colocado como exceção (à regra). Há outros que poderiam ser revistos e repensados nesse momento.

O vice-presidente Geraldo Alckmin defendeu que é preciso fazer de tudo para alcançar o superávit primário de 0,25% do PIB, definido como meta para o ano que vem. Isso é possível?

Acreditamos que vai estar mais na casa de 0,7% do PIB de déficit. Neste ano, cumprimos a meta. Para o ano que vem, as dúvidas estão lançadas. Deixamos de ter um dos fundamentos macroeconômicos importantes para a estabilização monetária depois de 2013. Foi quando começamos a ver o superávit primário, que estabiliza a dívida e é um dos três pilares macro importantes, ser diluído. A demografia puxa parte dos gastos obrigatórios, sendo a Previdência um grande emblema disso. Mas o País precisa discutir a fundo essa condição. Enquanto não retirar o problema fiscal da frente, vamos ficar eternamente discutindo isso.

O quadro fiscal já chegou a esse ponto?

Sim, estamos chegando a esse ponto de ter uma rediscussão. Ganhamos tempo porque houve um enfraquecimento do dólar, que ajudou a desinflacionar. Ajuda o Banco Central a enxergar quando será possível reduzir ciclicamente a taxa de juros, mas não a taxa de juros estrutural. Nesse momento, em que o País rediscute a sua agenda a cada quatro anos, é a hora de colocar um peso grande em endereçar esse pedaço do tripé que está faltando para anular a discussão macroeconômica e discutir os temas fundamentais de eficiência, produtividade, crescimento da renda

do País, onde, na minha visão, também entra uma reforma administrativa para melhorar a eficiência dentro do gasto público. E tudo passa pela rediscussão da velocidade de crescimento do gasto público obrigatório.

“O Brasil já concede bons exemplos em várias esferas, em vários momentos, de como a expectativa de equilíbrio das contas públicas aliviou a economia”

A sra. entende que as discussões no debate eleitoral do ano que vem vão ser muito centralizadas na mudança fiscal? Isso também estará no foco do mercado financeiro?

Os mercados vão observar porque passa pela questão de custo de capital. O custo de refinanciamento da dívida (pública) rebate nos mercados financeiros locais. O Brasil já concede bons exemplos em várias esferas, em vários momentos, de como a expectativa de equilíbrio das contas públicas aliviou a economia. O equilíbrio das contas públicas passa por um superávit na casa dos 2,5% do PIB. Por que esse superávit? Porque precisamos estabilizar os juros da dívida e a própria dívida pública. Se a economia cresce no longo prazo próximo a 2%, requer um superávit maior que isso para a dívida equilibrar.

Parte do mercado acredita que o governo pode cumprir as metas fiscais com novas fontes de arrecadação ou, por exemplo, com leilões de petróleo.

O ajuste fiscal pelo lado da receita não resolve. Se o gasto obrigatório cresce acima do PIB, retirar subsídios vai aumentar a carga tributária e gerar um sufocamento da atividade produtiva. Jamais a carga tributária vai conseguir conter o processo de um gasto obrigatório que cresce acima da capacidade da economia de absorver esse gasto. Além disso, você não vai conseguir achar fontes não recorrentes sempre. São duas agendas: tirar o tema fiscal da frente e discutir temas que vão levar o Brasil a crescer mais do que 1,5% ou 2% no longo prazo.

Como a revisão de benefícios tributários, os chamados gastos tributários, pode contribuir com essa agenda?

Os dois principais gastos, que realmente impactam nessa conta, são a Zona Franca de Manaus e o Simples. O que vejo com certo otimismo é que a reforma tributária concretizou alguns benefícios ou subsídios. Vai tirar um pouco essa discussão. O maior exemplo disso vem dos incentivos do ICMS (eliminados com a reforma). Agora, a reforma tributária também vai trazer um incentivo para a revisão do Simples, não pela lei, mas pelas próprias empresas, que às vezes vão preferir migrar para um regime geral que se tornará muito simplificado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/08/2025

TECNOLOGIA GARANTE TRÊS SAFRAS POR ANO E PRODUÇÃO RECORDE NO CAMPO

‘Estadão’ percorre mais de 2 mil km por fazendas de Mato Grosso para mostrar inovações, da biotecnologia à irrigação, que sustentam a supersafra brasileira

Por José Maria Tomazela

O Estadão percorreu mais de 2 mil quilômetros em Mato Grosso, pelo projeto Supersafra — cobertura multimídia que reúne reportagens digitais semanais, cadernos impressos, vídeos, boletins de rádio e conteúdos para redes sociais, destacando a produção em campo, as inovações tecnológicas e os desafios do setor, até o final de outubro.

A safra brasileira de 2025 deve totalizar 340,5 milhões de toneladas, 47,7 milhões a mais do que em 2024, um avanço de 16,3%. A soja deve subir 14,2%, para o recorde de 165,5 milhões de toneladas, e o milho crescer 19,9%, para 137,6 milhões. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), também são previstas altas em arroz, feijão, algodão, sorgo e trigo.

Os números recordes refletem os investimentos dos produtores, para o aumento de produtividade, em tecnologia. Na Fazenda Primavera, em Sorriso (MT), o produtor Valter Peruzi controla pelo celular 21 pivôs que irrigam 3,2 mil hectares.

No campo, colhedoras — incluindo uma máquina de R\$ 8 milhões — operam com piloto automático, enquanto um avião aplica defensivos. A irrigação permite três safras por ano: soja, milho ou algodão e feijão.

O arroz também entra na rotação, com 5 mil toneladas estocadas. Alguns pivôs, abastecidos por captação e poços, chegam a 820 metros e cobrem área equivalente a 220 campos de futebol. A fazenda já recebeu visitantes de Israel, referência em irrigação.



Na Fazenda Primavera, filho do produtor Valter Peruzi controla sistema pelo aparelho celular Foto: Tiago Queiroz/Estadão

O Plano Safra 2025/26 destinou R\$ 2,75 milhões ao Proirriga, alta de 5,8%. A Lindsay, fornecedora da tecnologia da Fazenda Primavera, estima retorno em 3 anos e 4 meses, mesmo com juros entre 10,5% e 12,5%. Segundo o revendedor Rodrigo Borges, a produtividade cresce 30% com irrigação.

Tecnologias sustentáveis

Com mudanças no clima, tecnologias sustentáveis são inevitáveis, diz Cornélio Zolin, da Embrapa Agrossilvipastoril. “O produtor já percebeu que precisa investir na proteção e recuperação do solo.”

Em Santa Carmem (MT), o produtor Invaldo Weiss adota há 12 anos o sistema de Integração Lavoura-Pecuária-Floresta (ILPF). Soja e milho são plantados no pasto com braquiária, entre fileiras de eucalipto. “O sombreamento deu mais conforto às matrizes (vacas de cria) e a adubação melhorou a pastagem.”

Na safra deste ano, Weiss colheu 160 sacas de milho e 78 de soja por hectare, recorde sem irrigação. Também fez a primeira colheita de eucalipto: uma fileira rendeu 450 m³ de madeira. Fora do sistema com floresta, usa mix de seis capins indicados pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), que retêm umidade, nutrem o solo e alimentam o gado.

Já na Fazenda Esperança, a produção de bezerros é programada com a biotecnologia Inseminação Artificial em Tempo Fixo (IATF), que sincroniza a ovulação das vacas para inseminação simultânea, aumentando a eficiência reprodutiva. Os bois terminam a engorda em confinamento, alimentados também com resíduos de cereais do secador.

Aproveitamento total

Com Integração Lavoura-Pecuária (ILP), a Fazenda Renascer, em Diamantino (MT), alia tecnologia e sustentabilidade para produzir sem desmatar. Metade dos 7 mil hectares é mata nativa e, com áreas arrendadas, as lavouras de soja e milho somam 12 mil hectares. “Trabalhamos com três moedas: soja, milho e carne. Agora investimos na quarta: o gergelim”, diz o produtor Gilson Antunes de Melo. A cultura ocupa 5 mil hectares e quase toda a produção vai para exportação à Ásia.

Os investimentos incluem sete colheitadeiras de alta tecnologia, armazéns, silos e secadores operados por sensores. O destaque é o sistema ILP: mesmo após 60 dias sem chuva, a braquiária está verde e alimenta 3 mil cabeças de gado. A palhada preserva a umidade, enquanto saliva e esterco do gado enriquecem o solo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/08/2025

GARGALOS DE LOGÍSTICA DESAFIAM SAFRA RECORDE BRASILEIRA

Depois de percorrer por cinco dias a BR-163, a reportagem mostra os problemas da principal rota de escoamento da produção de Mato Grosso

Por José Maria Tomazela

A fila de caminhões bitrem descarregando milho impressiona. Com as carretas cheias, os veículos congestionam o entorno do terminal da Rumo, em Rondonópolis, no sul de Mato Grosso, à espera da transposição do grão para os trens. A cena resume a supersafra: colheita recorde, gargalos logísticos e o desafio do escoamento.

Dos 345 milhões de toneladas de grãos produzidos na safra 2024/25, o País só pode armazenar 63%. Os outros 37% não têm onde ser guardados, segundo a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). Só de Mato Grosso saíram 105,6 milhões de toneladas de milho e soja – cerca de 60% vai seguir pelas rodovias.



BR 163, importante via de escoamento dos grãos do Centro-Oeste, está em obras de ampliação Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Mato Grosso é distante dos principais portos. Parte da produção segue por rodovia e hidrovía aos portos do Norte, e outra vai de carreta até o trem em Rondonópolis.

Durante cinco dias, a reportagem percorreu a BR-163, principal rota de escoamento do Estado. Dos 655 km entre Sinop, no centro-

oeste, e o terminal da Rumo, no sul, 380 km estão em duplicação. Com tráfego diário de 79 mil veículos – 60% caminhões –, conforme a concessionária Nova Rota do Oeste, os congestionamentos são quilométricos.

Construída nos anos 1970, a estrada ainda tem longos trechos em pista simples. De Diamantino a Lucas do Rio Verde já está duplicada, e a segunda pista deve chegar a 444 km até 2031.

O paranaense Paulo Vattos, caminhoneiro há 25 anos, levou oito horas para percorrer 400 km entre Diamantino e Rondonópolis com 38 toneladas de milho. No trajeto, deixou R\$ 210 nos pedágios. “Já cheguei a demorar quatro dias para descarregar.”

Como alternativa, a Rumo e o governo estadual constroem a Ferrovia Estadual de Mato Grosso, entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde, passando por 16 municípios e com ramal até Cuiabá.

O projeto prevê 740 km de trilhos, já recebeu R\$ 4 bilhões desde 2023 e deve ganhar mais R\$ 1 bilhão. O trecho entre Rondonópolis e o primeiro terminal ferroviário, próximo à BR-070, deve operar em 2026 com capacidade para 10 milhões de toneladas por ano.

Aprosoja e CNA defendem a Ferrogrão, que ligaria Sinop (MT) a Miritituba (PA), com 933 km e três terminais, reduzindo em 20% o custo logístico — R\$ 8 bilhões por ano — e atendendo à futura produção de 144 milhões de toneladas em 2034.

O Ministério dos Transportes enviou os estudos à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que depois seguirá ao Tribunal de Contas da União (TCU) e ao leilão. A pasta também aponta o Corredor Fico-Fiol, de 1.708 km, em ajustes finais para análise, mas sem prazo para funcionamento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/08/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

SOB TARIFAÇÃO, EXPORTAÇÕES DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS PARA OS EUA DEVEM CAIR 30% EM 2025, DIZ ABIMAQ

Caso a taxaço seja mantida, a tendência é de que as vendas ao país cheguem a zero em 2026, projetou a entidade

Por Michael Esquer, Valor — São Paulo

O setor de máquinas e equipamentos deve enfrentar queda de 30% nas exportações para os Estados Unidos em 2025, com a tarifa de 50% imposta pela administração americana, segundo estimativa da Abimaq, entidade que representa os fabricantes. Caso a taxaço seja mantida, a tendência é de que as vendas ao país cheguem a zero em 2026, quando o efeito da medida será pleno – a medida entrou em vigor apenas no dia 4 de agosto deste ano.

A projeção da Abimaq é que a receita líquida total de 2025 cresça 5%, mais do que os 3,7% estimados no início do ano, mas menos do que os 7,9% que a entidade passou a prever até a sobretaxa de 40%, que totalizou alíquota de 50%, entrar em vigor. Já as exportações do setor como um todo devem cair 15%, principalmente por conta da perda do mercado para os EUA.

“A piora das vendas para esse mercado a partir do mês deve resultar em uma queda mensal ao redor de US\$ 300 milhões de dólares nas nossas exportações. Isso vai refletir também nas nossas receitas”, disse a diretora de competitividade, economia e estatística da Abimaq, Cristina Zanella, em apresentação a jornalistas nesta quarta-feira (27), quando divulgou dados de julho do desempenho do setor.

“Nossa expectativa é de tender a zero para aquele mercado, porque tivemos uma perda bastante grande de competitividade por conta dessa sobretaxa. Os EUA representam 26% do que exportamos, então, é um mercado robusto, bastante importante”, disse Zanella.

O setor somou R\$ 26,7 bilhões em receita líquida em julho deste ano, alta de 7,3% na comparação com julho de 2024 e de 0,3% ante junho, informou a Abimaq. O desempenho foi puxado pela maior aquisição de bens importados e também daqueles produzidos localmente. — Foto: Divulgação/Porto de Santos

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/08/2025

MOTTA SUGERE REUNIR NA MP DO BRASIL SOBERANO TODAS AS PROPOSTAS SOBRE COMBATE AO TARIFAÇÃO

Presidente da Câmara citou texto do senador Mecias de Jesus, que muda regras para os financiadores e seguradores privados de exportações

Por Estevão Tair e Murillo Camarotto, Valor — Brasília

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), defendeu nesta quarta-feira (27) reunir na medida provisória (MP) do Brasil Soberano todas as propostas que tratem do combate aos efeitos econômicos decorrentes da tarifa de 50% imposta pelos Estados Unidos. A MP foi apresentada neste mês pelo governo federal.

“Devemos nos reunir nos próximos dias com o Senado para entender como vamos dar a condução dessa MP”, disse no evento Agenda Brasil, promovido pelo Valor, “O Globo” e CBN.



Presidente da Câmara, Hugo Motta, participou do evento Agenda Brasil — Foto: Daniel Fagundes/Valor

“Temos outras medidas, [como] um projeto que foi aprovado no Senado, do senador Mecias [de Jesus, do Republicanos-RR], que também traz alguma coisa do ponto de vista da política de exportação do país. Eu penso que, se pudéssemos reunir na MP uma série de medidas para dar a resposta necessária de uma vez, seria a maneira mais correta.”

O projeto de lei de Mecias, que já foi aprovado pelo Senado, muda regras para os financiadores e seguradores privados de exportações. Além da MP e do texto de Mecias, o senador Jaques Wagner (PT-BA) apresentou um projeto de lei complementar (PLP) que permite que os R\$ 9,5 bilhões em impacto primário decorrentes das medidas adotadas pelo governo federal para combater a tarifa fiquem fora da meta de resultado primário.

Motta afirmou que ainda não foi escolhido um relator para a MP, mas defendeu que seja escolhido “um parlamentar moderado, que possa aliar o que o Legislativo e Executivo compartilham de ponto de vista”.

Efeito CPMI Mista do INSS

Para Hugo Motta, as reviravoltas na semana passada na Comissão Parlamentar Mista de Inquérito (CPMI) do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) não vão atrapalhar a tramitação dos projetos sobre o tarifaço. “O que aconteceu na CPMI foi construção competente dos partidos de oposição”, disse.

Mas, segundo ele, “querer trazer esse cenário pontual para medidas necessárias [como aquelas contra a tarifa] é um exagero”. Motta lembrou que, desde que a tarifa foi anunciada, Senado e Câmara aprovaram a Lei de Reciprocidade Econômica, por exemplo.

Na semana passada, o senador Carlos Viana (Podemos-MG) foi eleito presidente da CPMI. O resultado surpreendeu, porque o senador Omar Aziz (PSD-AM), aliado do governo federal, já era dado como certo no cargo. Além disso, no lugar do deputado Ricardo Ayres (Republicanos-TO), foi indicado como relator o deputado bolsonarista Alfredo Gaspar (União-AL). Motta já tinha anunciado Ayres para a função, e o deputado já vinha se colocando, em entrevistas, como relator.

Pauta prioritária

Sobre as prioridades para o segundo semestre, Motta elencou a reforma administrativa, a instalação da Comissão da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Segurança Pública, um novo Plano Nacional de Educação, entregas da Comissão Especial dos Portos e a regulamentação de trabalho por aplicativo. Segundo ele, nesse último caso, esses trabalhadores “não querem trabalhar no regime” da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

No caso da escolha do deputado federal Arthur Lira (PP-AL) como relator do texto que isenta do Imposto de Renda (IR) pessoas físicas que ganham até R\$ 5 mil mensais, ele afirmou que a decisão foi tomada “para colocar alguém que tivesse interlocução com toda a Casa”. Também disse que “esperamos que no fim possamos ter a neutralidade” fiscal com as mudanças.

A respeito de projetos que tratam de indicações para agências reguladoras, Motta afirmou que “os partidos não têm priorizado” o assunto e que “não adianta criminalizar as indicações políticas”. “Mas ter esse debate vivo é sempre bom para a nossa democracia”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/08/2025

CHEFE DA AIE MANIFESTA PREOCUPAÇÃO COM DOMÍNIO DA CHINA SOBRE MINERAIS ESTRATÉGICOS

Segundo Faith Birol, a participação da China no refino de todos os minerais críticos é superior a 70%
Por Kim Jaewon, Nikkei Asia — Busan



— Foto: Jason Alden/Bloomberg

O chefe da Agência Internacional de Energia (AIE), Fatih Birol, afirmou estar preocupado com o domínio da China sobre minerais estratégicos e pediu que a comunidade global coopere para diversificar as cadeias de suprimentos.

Segundo Birol, a participação da China no refino de todos os minerais críticos é superior a 70%. O domínio poderia paralisar cadeias de suprimentos em indústrias-chave, como veículos elétricos, drones, dispositivos

médicos e defesa.

“A regra de ouro número 1 da segurança energética é a diversificação”, disse Birol nesta quarta-feira (27) em entrevista coletiva na cidade portuária sul-coreana de Busan, onde a agência, sediada em Paris, coorganiza a World Climate Industry Expo com o governo da Coreia do Sul, o Banco Mundial, a Câmara de Comércio e Indústria da Coreia e outros.

“No que se refere a minerais críticos, vemos a concentração oposta. Não é apenas uma questão política da China, mas pode ocorrer um desastre natural, um incêndio, qualquer coisa”, afirmou Birol. “Se algum desses minerais críticos faltar por qualquer motivo, toda a cadeia de suprimentos da indústria pode ser paralisada.”

Birol pediu ação dos governos, mencionando que um único país — que não nomeou, embora parecesse se referir à China — lidera em 19 das 20 categorias de minerais estratégicos monitoradas pela agência, o que, segundo ele, aumenta a vulnerabilidade em toda a cadeia de suprimentos. Os comentários ocorrem enquanto a China fortalece seu controle sobre minerais críticos, como gálio e germânio — essenciais para as indústrias de defesa, aeroespacial e semicondutores — por meio de controles de exportação.

O representante da AIE mencionou que a geração de energia nuclear está aumentando. “Este ano, a geração global de eletricidade nuclear atingirá um nível histórico. Isso está acontecendo no mundo e a energia nuclear está retornando globalmente”, disse, sem mencionar a proporção da energia nuclear na matriz energética.

O chefe da agência adotou uma posição neutra quanto ao uso da energia nuclear, afirmando que cada país deve tomar suas próprias decisões com base em fatores políticos, econômicos e tecnológicos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/08/2025

ESTADOS DO SUL SE MOVIMENTAM PARA SOLUCIONAR GARGALOS LOGÍSTICOS

Região tem localização estratégica, mas sofre com alta dependência do transporte rodoviário, que reduz competitividade

Por Vinicius Konchinski — Para o Valor, de Curitiba



Seminário em Curitiba debateu como melhorar eficiência do transporte no Sul — Foto: Letícia Moreira/Valor

Paraná, Rio Grande do Sul, e Santa Catarina - quarta, quinta e sexta maiores economias do país - estão replanejando seus sistemas de transporte para estruturar projetos que solucionem gargalos no escoamento da produção. O desenvolvimento de novos planos logísticos estaduais é estratégico: problemas de infraestrutura na região Sul atrapalham a movimentação de cerca de 17% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional.

O trabalho será desenvolvido pela estatal infra S.A. e corre paralelamente à elaboração do Plano Nacional de Logística 2025 (PNL 2050), que é coordenado pelo Ministério dos Transportes, e abrange todo território nacional. A Infra S.A. também atua no PNL 2050. A ideia é que a estatal conjugue o interesse de Estados com as discussões nacionais voltadas à busca de soluções mais eficientes e exequíveis na infraestrutura de transportes.

A busca de alternativas que permitam à região Sul contar com um sistema eficiente para movimentar a produção foi analisada por representantes da iniciativa privada e do governo federal em mais um debate da série “Logística no Brasil”, promovida pelo Valor, com oferecimento de Infra S.A e Ministério dos Transportes. A terceira edição do evento ocorreu nesta terça-feira (26), em Curitiba.

Durante os debates, Marcelo Vinaud Prado, diretor de mercado e inovação da Infra S.A., disse que os Estados do Sul enfrentam atualmente entraves logísticos devido a problemas de planejamento, mas mostrou-se otimista. “Hoje, a cultura do planejamento está sendo levada a sério”, afirmou. “Os gargalos existem porque no passado os planos foram negligenciados.”

Prado considera que os desafios da logística no Sul são imensos. Por outro lado, o potencial econômico da região é enorme, diz, principalmente considerando sua localização estratégica para escoamento da produção agrícola nacional e para relação do Brasil com o Mercosul.

De acordo com Rodrigo Ferreira, coordenador-geral de política de planejamento do Ministério dos Transportes, a alta dependência do Sul em relação ao modal rodoviário reduz a eficiência de seu sistema de transporte e diminui sua competitividade.

Ferreira considera que o PNL 2050, em elaboração, deve sugerir alternativas para que o transporte ferroviário seja mais usado na região. São avaliadas pelo Ministério do Transporte medidas para melhor aproveitamento das ferrovias da Malha Sul, que hoje é administrada pela Rumo Logística e tem cerca de 60% de seus trilhos desativados, segundo informações dos Estados; e também a construção da Nova Ferroeste, ligando o porto de Paranaguá (PR) a Mato Grosso do Sul, e até a modernização do tronco sul da ferrovia Norte-Sul, entre o Paraná e o Rio Grande do Sul.

Problemas de infraestrutura no Sul atrapalham a movimentação de 17% do PIB

A Rumo informou que mantém diálogo constante com o Ministério dos Transportes para endereçar questões relacionadas à configuração atual da Malha Sul.

Prado diz que a definição da alternativa mais adequada vai aumentar, inclusive, a atratividade de recursos privados em projetos. “Queremos uma evolução do investimento privado, que pode chegar a R\$ 5 de cada R\$ 1 investido pelo poder público daqui a dez anos.”

João Arthur Mohr, superintendente da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiep), afirma ser essencial que o planejamento de governos seja executado. Debates relacionados ao transporte no Paraná há 15 anos já falavam da importância das ferrovias, lembra. No entanto, o Estado e toda a

região Sul não recebem investimentos consistentes nesse modal há 40 anos. “Ou investimos em infraestrutura ou vamos ter que falar para as indústrias do Sul que parem de crescer”, afirmou Mohr.

O presidente da Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado do Paraná (Fetranspar), Sérgio Malucelli, relatou que 65% do que é transportado no Paraná segue por rodovias e 75% do que vai ao porto de Paranaguá chega por caminhão. Ele considera que as estradas do Estado estão no limite e que as de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, principalmente após a enchente de 2024, passa por situação ainda pior.

Rafael Stein, gerente institucional Terminal de Contêineres do Paraná (TCP), relata que, apesar das dificuldades de acesso das cargas até o porto, a movimentação no terminal tem batido recordes. Em 2024, passaram pelo TCP mais de 1,5 milhão de TEUs, 25% a mais do que o recorde anual anterior, de 2023.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/08/2025

VENEZUELA ENVIARÁ NAVIOS PARA CENTRO DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO APÓS MOVIMENTO DOS EUA

Embarcações serão posicionados no berço petrolífero da Venezuela, em um porto estratégico tanto para os embarques da Chevron Corp. aos EUA quanto para as exportações da PDVSA à China

Por Bloomberg



Vista do navio USS Gravelly — Foto: AP Foto/Bernat Armangue, Arquivo

A Venezuela vai enviar embarcações para um importante centro de exportação de petróleo próximo à Colômbia, em resposta à decisão dos EUA de despachar navios de guerra para o sul do Caribe.

As embarcações venezuelanas, que serão maiores do que as de “patrulha”, seguirão para o norte do Lago de Maracaibo e do Golfo da Venezuela, afirmou o ministro da Defesa, Vladimir Padrino, nas redes sociais.

Os navios serão posicionados no berço petrolífero da Venezuela, em um porto estratégico tanto para os embarques da Chevron Corp. aos EUA quanto para as exportações da PDVSA à China.

A medida ocorre depois que o presidente venezuelano, Nicolás Maduro, ordenou o envio de 15 mil soldados, além de drones de vigilância, para a fronteira com a Colômbia a fim de conter as atividades militares dos EUA na região.

Na semana passada, os EUA anunciaram que enviariam navios de guerra para águas próximas à Venezuela para lidar com o que Washington vê como a ameaça dos cartéis de drogas.

A joint venture Petroboscán da Chevron, no Lago de Maracaibo, produz cerca de 100.000 barris por dia de petróleo pesado asfáltico que a empresa exporta a partir do Golfo da Venezuela.

Em maio, cerca de metade de toda a produção da companhia foi embarcada da região para fabricantes de combustível na Costa do Golfo, incluindo Valero Energy Corp., Phillips 66, PBF Energy Inc. e a refinaria da Chevron em Pascagoula, no Mississippi. Em abril, dois dos sete navios com destino aos EUA partiram do Lago de Maracaibo, segundo dados da Bloomberg. Mais recente

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/08/2025



AGÊNCIA BRASIL - DF

GOVERNO FEDERAL AUTORIZA ESTUDOS PARA REATIVAÇÃO DA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO

Portaria assinada pelo ministro Silvio Costa Filho abre caminho para concessão privada e retomada sustentável do transporte hidroviário no Nordeste através do Rio São Francisco

Agência Gov | Via Ministérios dos Portos e Aeroportos



Hidrovia do São Francisco permitirá o transporte de cargas do Centro-Sul ao Nordeste de forma mais econômica e sustentável. Foto: Cleferson Comnarela/Divulgação

O Ministério de Portos e Aeroportos autorizou, nesta terça-feira (26), a Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) a iniciar estudos técnicos para a reativação da Hidrovia do São Francisco. A medida foi oficializada por portaria assinada pelo ministro Silvio Costa Filho e publicada no Diário Oficial da União. De acordo com a normativa, os estudos vão analisar aspectos operacionais, logísticos e regulatórios, além de viabilizar a exploração privada da infraestrutura e a retomada sustentável da navegação no trecho hidroviário.

A expectativa é de que já no primeiro ano de operação comercial a movimentação de cargas pelo rio alcance 5 milhões de toneladas. O projeto prevê ainda a integração da hidrovia com outros modais de transporte, como ferrovias e rodovias.

Para o ministro Silvio Costa Filho, a retomada do projeto será estratégica para o desenvolvimento da região. “A reativação da Hidrovia do São Francisco vai fortalecer a economia local, promovendo um transporte mais eficiente, sustentável e integrado com outros modais.”

Com 1.371 quilômetros de extensão navegáveis entre Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), a hidrovia permitirá o transporte de cargas do Centro-Sul ao Nordeste de forma mais econômica e sustentável. Um comboio hidroviário pode substituir até 1,2 mil caminhões, reduzindo significativamente a emissão de CO₂ e o desgaste das rodovias. Além disso, o consumo energético das embarcações é consideravelmente menor, tornando essa alternativa uma das mais eficientes e sustentáveis do mercado.

Desenvolvimento regional

A Nova Hidrovia é ainda um dos projetos logísticos mais importantes para o escoamento de cargas e o desenvolvimento regional do país. O trajeto inclui o transporte de diversos produtos por barcaças, com destaque para o gesso agrícola, utilizado como fertilizante e condicionador de solo, gipsita, drywall e calcário, que serão transportados de Petrolina (PE) até Pirapora (MG). A rota tem como principal ponto abastecer o Sudeste e a região conhecida como Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), um importante polo agrícola do país.

Além disso, produtos como açúcar e óleo serão enviados de Juazeiro para Pirapora, e contribuirão para o abastecimento das mesmas regiões. O sal, extraído no Rio Grande do Norte, seguirá em direção a Remanso (BA), onde se encontrará com o São Francisco, continuando sua jornada até Pirapora, também rumo ao Sudeste.

O café, por sua vez, fará o trajeto inverso, partindo de Pirapora em direção a Juazeiro e Petrolina para atender à demanda do Nordeste. Já o milho, soja, algodão, adubo e outros insumos agrícolas serão transportados por via terrestre dos municípios baianos de Barreiras e Luís Eduardo Magalhães até Ibotirama (BA) e seguirão pela hidrovía até Juazeiro. A partir daí, poderão ser escoados para o Porto de Aratu, em Salvador, por rodovia ou ferrovia.

Instalações portuárias no Rio São Francisco

Para garantir a execução da reativação, o projeto foi dividido em três etapas, com foco na integração intermodal, por rodovias e ferrovias, visando aumentar a eficiência logística, promover a sustentabilidade e reduzir custos.

A primeira etapa contempla intervenções em um trecho de 604 km navegáveis, entre Juazeiro e Petrolina, passando por Sobradinho (BA) e chegando a Ibotirama (BA). As cargas serão escoadas por rodovias até o Porto de Aratu-Candeias (BA). A segunda etapa abrange 172 km navegáveis entre Ibotirama, Bom Jesus da Lapa e Cariacá (BA), com conexão ferroviária aos portos de Ilhéus e Aratu-Candeias e a terceira ampliação da hidrovía em 670 km, ligando Bom Jesus da Lapa e Cariacá a Pirapora (MG).

Estão previstas ainda a construção de 17 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), que garantirão o transporte de cargas e passageiros nos estados da Bahia, Pernambuco e Alagoas. Destas, seis estão em fase de projeto e 11 em planejamento. Os editais para os IP4 de Petrolina e Juazeiro devem ser lançados em setembro, com início das obras previsto para janeiro de 2026.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 27/08/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PRIMEIRA ETAPA DA DRAGAGEM DO CANAL DE SÃO LOURENÇO ESTÁ 85% PRONTA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 27/08/2025 - 17:28



Secretário de desenvolvimento de Niterói disse que prefeitura trabalha junto ao INPH projeto para segunda fase, que envolve melhorias no acesso à Ilha da Conceição, importante polo naval na Baía de Guanabara

A primeira fase da dragagem do Canal de São Lourenço, em Niterói (RJ), está com 85% de suas obras concluídas. Representantes da Prefeitura de Niterói devem se reunir, em breve, com o secretário nacional de hidrovias e navegação, Dino Antunes Batista, em Brasília,

para falar sobre a segunda etapa da dragagem, importante para estaleiros da cidade e para a indústria marítima local. De acordo com o secretário de desenvolvimento econômico de Niterói, Fabiano Gonçalves, a segunda fase será crucial para melhor o acesso à Ilha da Conceição.

O secretário explicou que a Ilha da Conceição voltará a ser uma ilha propriamente dita, como antes da construção da Ponte Rio-Niterói. Ele também destacou a necessidade de uma obra para a construção da alça de saída da ilha, a fim de evitar gargalos no tráfego de veículos na região. "Estamos trabalhando com o INPH [Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias], para que já esteja pronto o projeto da segunda fase, que vai ser prioritária porque vai transformar a Ilha da Conceição, que hoje é continente, numa ilha", disse Gonçalves.

Ele lamentou que o licenciamento ambiental para a obra de dragagem tenha levado oito anos ser concedido pelo órgão estadual. Gonçalves disse ainda que a autoridade marítima vem colaborando nos grupos de discussão para a retirada de cascos e restos de embarcações abandonados na Baía de Guanabara. "Temos cascos soçobrados próximos de Mocanguê, temos algumas embarcações para as quais já foi dado perdimento e lixo naval, o que vai facilitar muito a retirada", concluiu o secretário, que participou do evento 'One Stop Shop Day', promovido na semana passada pelo Estaleiro Mac Laren.

No último dia 11 de agosto, o prefeito de Niterói, Rodrigo Neves, afirmou que a dragagem do Canal de São Lourenço será finalizada até o início de 2026 e que o aumento da profundidade permitirá receber e construir embarcações maiores nos estaleiros niteroienses. Em reunião com empresários e executivos ligados à construção naval, Neves disse que, apesar de serviços de dragagem serem responsabilidade federal, a prefeitura assumiu o trabalho por reconhecer a importância do setor para a geração de emprego e renda no município.

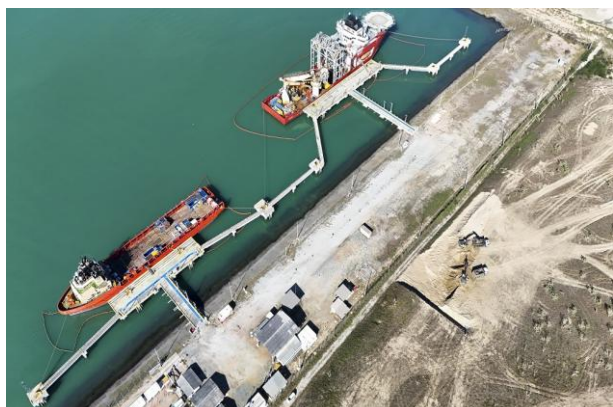
(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/08/2025

VAST INICIA CONSTRUÇÃO DO PARQUE DE TANCAGEM DO TERMINAL DE LÍQUIDOS DO AÇU

Da Redação Portos e logística 27/08/2025 - 15:46



A Vast Infraestrutura, operadora do Terminal de Líquidos do Açú (TLA), no Porto do Açú (RJ), iniciou em julho a construção de um parque de tancagem que terá, em sua primeira fase, capacidade para armazenar aproximadamente 40 mil metros cúbicos. A empresa, que atua no transbordo de petróleo no TLA desde outubro de 2024, informou que o investimento inicial será de cerca de R\$ 250 milhões e que as operações da unidade serão iniciadas no quarto trimestre de 2026.

Victor Snabaitis Bomfim, CEO da Vast, informou que, na primeira fase do terminal, serão movimentados combustíveis claros, óleo básico e biocombustíveis. Ele explicou que a empresa foca em combustíveis marítimos por causa do número de embarcações que passam regularmente pelo Açú, o porto brasileiro que recebeu o maior número de navios em 2024, e que o terminal está preparado para movimentar também combustíveis menos poluentes, como SAF e e-methanol. "O TLA é uma plataforma para atender às demandas atuais e futuras do setor", explicou, ressaltando a necessidade de investir na transição energética.

De acordo com a Vast, seu projeto para o terminal do Açú inclui a construção de tubulação de carga e descarga e de plataformas de carregamento de caminhões-tanque para o escoamento terrestre de combustíveis, óleos básicos e demais líquidos. Além disso, está prevista a ampliação para até 300 mil metros cúbicos da capacidade de armazenamento.

A empresa informou também que já assinou dois contratos para utilização do Terminal de Líquidos do Açú e de seu parque de tancagem, um com a Vibra e outro com a efen. O primeiro, com duração inicial prevista de 20 anos, é para uso do terminal para importação, armazenagem e movimentação de óleos básicos para a abastecimento da fábrica de lubrificantes na Vibra em Duque de Caxias, no estado do Rio de Janeiro. No caso da efen, serão feitos o recebimento, a estocagem e a expedição de óleo diesel marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/08/2025

MPOR AUTORIZA ESTUDOS TÉCNICOS PARA REATIVAÇÃO DA HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO

Da Redação Navegação 27/08/2025 - 13:02



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) autorizou, na última terça-feira (26), que a Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) inicie estudos técnicos para a reativação da Hidrovia do São Francisco. De acordo com a portaria do ministro Silvio Costa Filho publicada no Diário Oficial da União, o objetivo é analisar aspectos operacionais, logísticos e regulatórios e buscar subsídios para viabilizar a exploração da infraestrutura por empresas privadas e garantir a retomada da navegação comercial.

O projeto prevê a integração da hidrovia com ferrovias e rodovias, e a expectativa inicial anunciada pelo MPor é de que a movimentação de cargas alcance cinco milhões de toneladas em até um ano após o reinício da operação comercial. O ministério ressaltou que, além de cortar custos, o uso do transporte aquaviário reduzirá a emissão de CO2 e o desgaste das estradas ao longo do trajeto, lembrando que um comboio hidroviário pode substituir até 1,2 mil caminhões.

Com 1.371 quilômetros navegáveis entre Pirapora, em Minas Gerais, Juazeiro, na Bahia, e Petrolina, em Pernambuco, a hidrovia será usada para transporte de cargas entre o Centro-Sul e o Nordeste. É previsto o uso de barcas para levar diversos produtos, como gesso agrícola, usado como fertilizante e condicionador de solo, gipsita, drywall e calcário, de Petrolina até Pirapora.

Além disso, há expectativa de que a hidrovia seja usada como rota para abastecer o Sudeste e a região conhecida como MATOPIBA, que engloba os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. E que produtos como açúcar e óleo sigam de Juazeiro para Pirapora, enquanto o sal extraído no Rio Grande do Norte será levado a Remanso, na Bahia, e de lá para Pirapora e para o Sudeste.

O projeto prevê ainda que cargas de café saiam de Pirapora para Juazeiro e Petrolina e que milho, soja, algodão, adubo e outros insumos agrícolas sejam transportados por rodovias das cidades baianas de Barreiras e Luís Eduardo Magalhães até Ibotirama, também na Bahia, de onde seguiriam pela hidrovia até Juazeiro e depois seriam escoadas por via terrestre ou por ferrovia até o Porto de Aratu (BA).

O projeto foi dividido em três etapas, com foco na integração intermodal, por rodovias e ferrovias. A primeira prevê intervenções em trecho de 604 quilômetros, de Juazeiro a Petrolina, passando por Sobradinho, na Bahia, e chegando a Ibotirama, no mesmo estado, de onde as cargas serão levadas por rodovias até o Porto de Aratu-Candeias. A segunda abrange 172 quilômetros entre Ibotirama, Bom Jesus da Lapa e Cariacá, na Bahia, com conexão por trens aos portos de Ilhéus e Aratu-Candeias, e a terceira, com 670 quilômetros, ligará Bom Jesus da Lapa e Cariacá a Pirapora.

Segundo o projeto do MPor, ao longo da hidrovia serão construídas 17 instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4), que garantirão o transporte de cargas e passageiros nos estados da Bahia, Pernambuco e Alagoas. Seis delas já estão em fase de projeto, 11 em planejamento e há previsão de que os editais para as de Petrolina e de Juazeiro sejam divulgados em setembro de 2025, com início das obras previsto para janeiro de 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/08/2025

ROTA DIRETA PECÉM-ÁSIA CRESCE 48% EM 7 MESES

Da Redação Portos e logística 27/08/2025 - 16:16



A APM Terminals Pecém e a MSC – Far East-Centram-ECSA Service (Santana), que operam linha semanal com rota direta para a Ásia a partir do Porto de Pecém (CE), anunciaram, na última terça-feira (26), que o serviço registrou crescimento de 48% na movimentação de cargas em sete meses. O volume total de TEUs movimentado foi de 32.371, enquanto média de TEUs por viagem passou de 1.261 em janeiro para 1.384 em julho.

Segundo as empresas, a principal característica do serviço é a conexão direta entre Pecém e portos asiáticos, como Mundra (Índia), Singapura, Yantian (Shenzhen), Ningbo, Xangai (Shanghai), Qingdao e Busan, entre outros, abrindo novas oportunidades para exportadores e importadores. Em julho, por exemplo, foram embarcados em Pecém os primeiros contêineres de exportação de carne bovina da Minerva Foods para o Porto de Xangai, na China.

Daniel Rose, diretor-presidente da APM Terminals Suape e Pecém, afirmou que há expectativa de atrair novos perfis de cargas, tanto de importação quanto de exportação. André Gonzaga, gerente de operações da APM Terminals, reforçou informando que, por sua localização e com a rota direta para a Ásia, Pecém é alternativa aos portos do Sudeste e do Sul do Brasil, por reduzir custos e tempo das viagens. Ele citou que, além das de proteína animal, a exportação de algodão deve ser facilitada pelo novo serviço.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/08/2025

CITROSUCO INICIA USO DE B24 NO NAVIO 'CARLOS FISCHER'

Da Redação Portos e logística 27/08/2025 - 16:30



A Citrosuco iniciou, na última terça-feira (26), a primeira viagem de um dos seus navios, o Carlos Fischer, abastecido com o biodiesel B24, que reduz em até 20% a emissão de gases do efeito estufa (GEE). A embarcação partiu do Porto de Santos tendo como destino os Estados Unidos.

Com capacidade para transportar até 32 mil toneladas de suco de laranja, 205 metros de comprimento e 32 metros de largura, a embarcação passou por adaptações técnicas num estaleiro em Tuzla, na Turquia, de onde voltou com 500 toneladas do biodiesel

B24 em seus tanques. A empresa informou que planeja, gradualmente, usar esse tipo de combustível em todos os cinco navios de sua frota.

Segundo a Citrosuco, o biodiesel B24 pode reduzir as emissões well to wake, metodologia que avalia o ciclo de vida completo do combustível, em até 20%. Além disso, informou a empresa, o uso desse tipo de combustível está em conformidade com as normas internacionais de navegação, como IMO 2030 e 2050, CII (Carbon Intensity Indicator) e EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index).

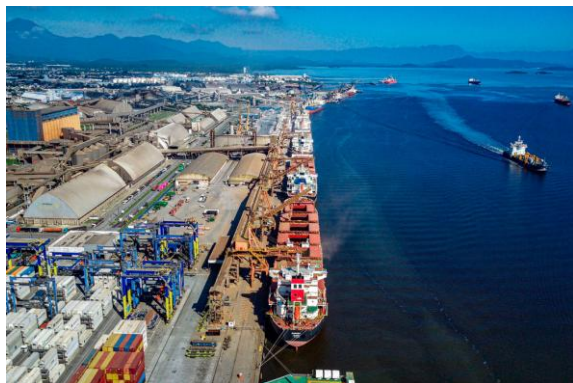
A gerente geral de operações marítimas e terminais da Citrosuco, Karen Lopes, afirmou que o uso de biocombustível nas embarcações da reforça o compromisso com a descarbonização do setor marítimo alinhado ao Science Based Target Initiative (SBTI). “Estamos conectando metas ambientais internacionais aos objetivos ESG da Citrosuco, que visa reduzir as emissões de carbono em 28% até 2030 nos escopos 1 e 2”, disse Karen.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/08/2025

PUBLICADO EDITAL DO LEILÃO DO CANAL DE ACESSO DE PARANAGUÁ

Da Redação Portos e logística 26/08/2025 - 19:46



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) publicaram, nesta segunda-feira (25), o edital com as normas para participação no leilão para concessão do canal de acesso do Porto de Paranaguá (PR). O leilão será no próximo dia 22 de outubro na Bolsa de Valores do Brasil (B3), em São Paulo, e o investimento previsto é de R\$ 1,23 bilhão, valor que terá que ser aplicado nos cinco primeiros anos de contrato, cuja vigência será de 25 anos.

Uma das principais exigências é a de que a empresa vencedora aumente a profundidade do canal de 13,1 metros de calado para 15,5 metros. Pelas regras anunciadas, a arrendatária só receberá toda a tarifa Inframare, que as embarcações pagam para acessar os portos, e poderá pedir ajustes no preço quando cumprir o cronograma de melhorias estipulado pelo edital. Além disso, as normas preveem que as empresas concorrentes apresentem propostas de descontos na taxa de 12,63% em relação ao valor atualmente cobrado.

Segundo informou a Antaq, a concessionária terá de fazer constantemente operações de dragagem para garantir a manutenção do calado na profundidade estabelecida no contrato de concessão, e a tarifa Inframare será cobrada para cobrir os custos do serviço, feito atualmente pela autoridade portuária. O edital prevê ainda investimentos em estudos e levantamentos, derrocagem, sinalização, balizamento náutico e sistema de monitoramento e controle de tráfego de embarcações, sob controle da autoridade portuária.

A União, poder concedente, será responsável pelo leilão e pela assinatura do contrato e caberá à Antaq a fiscalização de seu cumprimento, enquanto a Portos do Paraná, administradora do Porto de Paranaguá, ficará responsável pelas diretrizes a serem seguidas pela concessionária.

As regras para o leilão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá foram aprovadas em março pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, elas servirão de modelo para os leilões dos canais de acesso dos portos de Santos, em São Paulo, Itajaí, em Santa Catarina, da Bahia, e de Rio Grande, no Rio Grande do Sul.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/08/2025

LEILÃO DE ÁREAS NÃO CONTRATADAS NO PRÉ-SAL SERÁ EM DEZEMBRO

Da Redação Offshore 27/08/2025 - 13:20

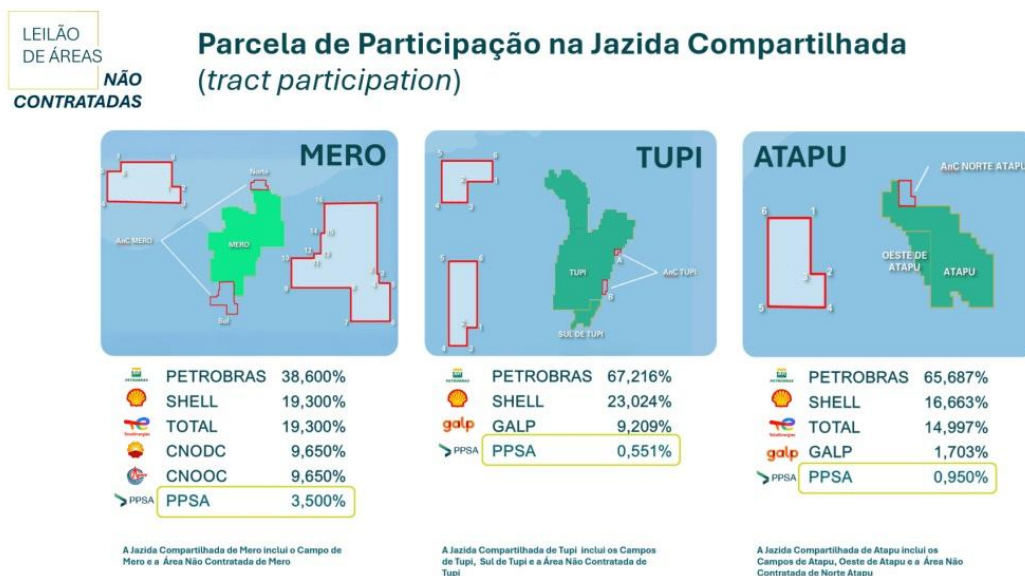


A Pré-Sal Petróleo (PPSA), estatal vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME), anunciou que será realizado em 4 de dezembro, na Bolsa de Valores do Brasil, a B3, em São Paulo, o leilão de áreas não contratadas das jazidas compartilhadas de Mero, Tupi e Atapu. Será oferecida toda a participação da União nessas áreas, que correspondem a 3,5% em Mero, 0,551% em Tupi e 0,95% em Atapu.

A PPSA informou que o leilão tem como base a Lei 15.164, de 2025, que autorizou a União a vender seus direitos e obrigações decorrentes de acordos de individualização da produção em áreas não concedidas ou não partilhadas na área do pré-sal e em

áreas consideradas estratégicas. Explicou ainda que os parâmetros técnicos e econômicos do leilão serão avaliados pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

O diretor-presidente da PPSA, Luis Fernando Paroli, disse que as áreas oferecidas estão no coração do pré-sal brasileiro, uma das províncias petrolíferas mais produtivas do mundo. Segundo ele, todos os campos estão em operação, com poços de altíssima produtividade e reservas expressivas. "Certamente, atrairemos investidores que buscam ativos em operação de alta performance, com fundamentos comprovados e potencial de crescimento", previu.



250827-parcelas-leilao-areas-nao-contratadas-divulgacao-ppsa.jpg

A PPSA anunciou ainda a realização, em 1º de setembro, de um seminário para que os interessados conheçam detalhes sobre o leilão e sobre o que está sendo oferecido. Além disso, de 9 de setembro a 5 de novembro, a estatal divulgará dados sobre as jazidas. Antes, até 8 de setembro, receberá sugestões para as regras do edital e para a redação dos contratos

De acordo com a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), os campos de Tupi, Mero e Atapu estão entre os seis maiores produtores do Brasil. Eles são operados pela Petrobras em parceria com grandes empresas do setor, entre elas Shell, Total, CNODC, CNOOC e Galp. A PPSA é a representante da União nas áreas não contratadas nas jazidas compartilhadas e é responsável pela comercialização da produção das parcelas de petróleo e gás natural que cabem ao Estado nos campos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/08/2025

FRAGATA TAMANDARÉ É APROVADA EM TESTES DE MAR

Da Redação Indústria naval 26/08/2025 - 18:59



A Marinha do Brasil informou, nesta terça-feira (26), que a Frigate Tamandaré, construída pelo TKMS Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí, em Santa Catarina, foi aprovada em todos os testes de mar realizados na costa catarinense. Segundo a força, a embarcação deixou o estaleiro em 12 de agosto e retornou no dia 19. Os testes foram realizados com 130 militares e civis a bordo e foram aprovados o desempenho e a integração dos sistemas de propulsão e geração de energia, do sistema de leme, dos estabilizadores e dos sistemas de navegação, entre outros.

Na fase inicial de avaliações técnicas, informou a Marinha, o objetivo foi comprovar o desempenho do navio em mar aberto. Foram avaliados os quadros elétricos e os sistemas de alarme e segurança e todos os parâmetros previstos no projeto. A partir dos testes, será possível, se necessário, fazer ajustes em equipamentos e sistemas, além de corrigir falhas.

Além disso, foram testados, em condições normais de operação, serviços de hotelaria, como cozinha, esgotamento, alimentação elétrica e ar-condicionado. Os testes confirmaram ainda, nas avaliações de velocidade, manobrabilidade e vibração, que todos os parâmetros estão em conformidade com os requisitos contratuais. Ao término do período de testes de mar, será continuado o programa de capacitação da tripulação, composta por 112 militares, que vai operar o navio.

Lançada em agosto de 2024, a Fragata Tamandaré é a primeira embarcação do Programa Fragatas Classe "Tamandaré. No momento, outras duas já estão em construção no TKMS Estaleiro Brasil Sul e há planejamento já aprovado para uma quarta embarcação do mesmo tipo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/08/2025

MACNOR REPRESENTARÁ MELCAL, FABRICANTE ITALIANA DE GUINDASTES OFFSHORE

Por Danilo Oliveira Especial Navalshore 26/08/2025 - 18:11



Fabricante, com base na região da Sicília, será fornecedora exclusiva da empresa brasileira. Parceiras destacam bom momento e oportunidades, especialmente no setor offshore

A Macnor Marine assinou parceria com a Melcal, especializada em guindastes e guinchos para o setor marítimo e offshore, cuja base fica na região da Sicília, no sul da Itália. A empresa italiana será fornecedora exclusiva da brasileira. O contrato de representação foi assinado durante a 19ª Navalshore — Feira e Conferência da Indústria Marítima, realizada na

semana passada, no Rio de Janeiro (RJ).

"Depois de um período em que ficamos sem um fornecedor desse tipo de equipamento, fizemos uma pesquisa profunda de mercado, encontramos eles, conhecemos e assinamos contrato de representação exclusiva no Brasil", disse à Portos e Navios o diretor da Macnor, Pedro Guimarães. Ele destacou que a Melcal faz 100% dos equipamentos na Itália.

Guimarães contou que, em breve, a Macnor enviará engenheiros para treinamento na Itália para que esses profissionais sejam capacitados e certificados para prestar serviços no Brasil, desde a parte de instalação e comissionamento, até o pós-venda e reparos. "Com esses engenheiros treinados, conseguimos fazer qualquer tipo de serviço no Brasil, inclusive a parte de reparo no nosso workshop em Niterói (RJ)", acrescentou.

A empresa italiana é especializada em guindastes para setor marítimo e offshore. O especialista em desenvolvimento de negócios da Melcal, Francesco Benatti, disse à reportagem que a Melcal desenvolve e fabrica soluções para operações de movimentação e elevação, com equipamentos sob medida para operações eficientes. Além do setor de petróleo e gás, a Melcal fornece guindastes para navios militares.

Benatti disse que existe um grande mercado na Europa, em países na França, Turquia, Espanha, Noruega. Outro nicho forte está na Finlândia, com fornecimento de equipamentos para navios

quebra-gelo. Fora do velho continente, a empresa tem no radar mercados de países como Austrália, Estados Unidos e Canadá.

A Macnor enxerga essa parceria como uma oportunidade estratégica frente ao momento da indústria naval brasileira. A avaliação é que a nova parceira surge como uma alternativa sólida e de qualidade para armadores e estaleiros em projetos como os das novas construções da Petrobras e da Transpetro. A empresa brasileira também informou que mira o mercado de retrofit, com destaque para os RSVs (ROV Support Vessels), como um campo promissor para aplicação das soluções da fabricante italiana.

A Macnor é o primeiro parceiro da Melcal no Brasil. Benatti acredita que a Melcal encontrou um parceiro adequado e estratégico em termos de serviços e tempo de atendimento, considerando a longa distância da Itália para o Brasil. Ele afirmou que é possível ampliar essa parceria nos próximos anos e que a empresa busca parcerias de longo prazo.

"A Melcal está olhando para offshore, O&G — talvez eólica — setor de energia, rebocadores e workboats. Temos uma ampla gama de produtos para tugboats e workboats. Mas aqui estamos olhando especialmente setor offshore porque acreditamos que está tendo um boom agora, neste ano e nos próximos anos", afirmou Benatti.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/08/2025

NOVOS PETROLEIROS DA TRANSPETRO MARCARÃO RETOMADA DE GRANDES CONSTRUÇÕES NO SETOR NAVAL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 26/08/2025 - 17:58



A indústria naval brasileira começa a colher os frutos das apostas que vêm sendo feitas para retomada das atividades de construção em estaleiros que ficaram desmobilizados ou com grande ociosidade por mais de 10 anos. Os principais sinais de demanda continuam vindo do sistema Petrobras, com projetos de novos barcos de apoio marítimo e com o início da construção dos quatro primeiros navios do programa de renovação da frota da Transpetro.

A empresa assinou com a Ecovix e o grupo Mac Laren, em fevereiro, o contrato para os quatro navios classe

Handy. A expectativa é que as obras no Estaleiro Rio Grande (RS) comecem ainda no segundo semestre de 2025.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) avalia que os próximos passos da retomada das atividades ligadas à indústria naval sejam no sentido do aumento progressivo da ocupação de todos os estaleiros. Após um período de baixa atividade, de 2015 a 2023, a avaliação do sindicato é que alguns deles já tiveram suas primeiras necessidades atendidas, mas ainda há estaleiros que deverão iniciar sua participação no atendimento às demandas já anunciadas pela Petrobras e pela Transpetro.

Para o sindicato, a abertura de novos empreendimentos, como a exploração do pré-sal da Margem Equatorial — que está em discussão sobre licenciamento —, contribuirá para uma maior demanda por ativos, principalmente embarcações de apoio marítimo, em que o Brasil se especializou e é competitivo mundialmente. "Com providências adequadas do governo, cremos que a indústria naval crescerá e atingirá patamares não atingidos nos ciclos anteriores", acredita o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

Rocha lembra os períodos críticos nos quais a indústria precisou se reinventar e a superação dos desafios que levaram o país a se tornar um player importante no mercado de construções offshore. “Nesta retomada, alguns aspectos estão se repetindo, como é natural, levando em conta que tivemos um longo período de baixa atividade, muito inferior à capacidade instalada dos estaleiros”, avalia Rocha.

Ele lembra que, ao longo de sete décadas, houve períodos críticos em que o Sinaval e seus associados tiveram que se desdobrar para cumprir exigências e analisar características específicas de projetos discutidos com os clientes e com o governo. Um desses momentos foi dos Planos de Construção Naval, principalmente o primeiro e o segundo planos, entre 1973 e 1975. “Os estaleiros tinham se preparado e capacitado nos anos anteriores, mas a execução dos contratos desses ‘PCNs’ revelou-se uma experiência muito além das estimativas dos estaleiros quanto à capacidade de entrega, nos prazos, das obras contratadas”, lembra Rocha.

Houve, na época, uma grande necessidade de formação e treinamento de trabalhadores. O número de empregos, que era de um total nacional de 19,2 mil empregos em 1972, saltou para 23 mil em 1975. E continuou crescendo nos anos seguintes até 1979, quando atingiu o máximo no período: 39 mil, o dobro do existente em 1972, em sete anos, segundo o Sinaval.

As necessidades e os custos dessa mobilização estavam acima da capacidade de formação da indústria, exigindo esforços de entidades como o Senai, bem como o aumento da utilização das ‘escolinhas’ internas dos estaleiros. Empresas que apenas haviam construído navios de pequeno porte, como rebocadores e barcas, de um momento para outro assumiram contratos de navios de grande porte — alguns até mesmo para exportação. Rocha diz que os desafios naquela época ocorreram tanto no desenvolvimento da Engenharia quanto nos aspectos comerciais, exigidos, principalmente, para a aquisição de equipamentos vitais não construídos no Brasil, um considerável esforço na formação de especialistas em comércio exterior.

Rocha pondera que, naquele período, a indústria naval não dispunha de equipamentos modernos de computação como os que hoje existem e os cálculos de Engenharia e projeto ocupavam um grande contingente de técnicos de alto nível, muitos deles formados e aperfeiçoados nos próprios estaleiros. O Sinaval e seus associados estiveram envolvidos em grande parte das discussões e negociações decorrentes dessas carências, que afetavam toda a indústria nacional como um todo.

Outros períodos críticos ocorreram, como a construção, a partir de 2003, de ativos para exploração e produção de petróleo e gás natural, quando os estaleiros foram chamados a fornecer às empresas brasileiras de navegação (EBNs) embarcações de apoio marítimo, incluindo unidades muito especializados, como os PLSVs (lançamento de dutos submersos), os grandes petroleiros e os navios gaseiros, além das próprias plataformas.

Para o presidente do Sinaval, os estaleiros estiveram mais fortes no período de 2003 a 2014, quando o governo brasileiro estimulou a instalação de novos estaleiros de grande porte e atualizados em relação ao que de mais avançado havia no mundo, bem como a modernização dos já existentes. Ele enfatiza que os estaleiros deram, com seus investimentos, grande contribuição aos esforços de aumento da produção nacional de petróleo e gás natural para tornar o Brasil autossuficiente em petróleo. “O Brasil tornou-se, nesse período, muito competitivo na construção de navios de apoio marítimo, chegando a ocupar a segunda colocação no mundo, atrás apenas da Noruega”, destaca Rocha.

O Sinaval enxerga os navios de apoio marítimo e as unidades de produção de petróleo como os ativos mais complexos já fabricados e entregues por estaleiros nacionais. Algumas plataformas foram construídas integralmente no país e outras tiveram uma grande participação dos estaleiros brasileiros na construção de módulos. Alguns navios de apoio marítimo têm sistemas de alta complexidade, como é o caso dos PLSVs.

Outra perspectiva no radar é que se o mercado de desmantelamento e reciclagem de navios e estruturas marítimas se consolidar será possível um alívio nos períodos de baixa atividade dos

estaleiros que se habilitarem a estas atividades. O Sinaval vislumbra ainda que, futuramente, a construção de ativos para o mercado de energia eólica offshore também representará uma atividade importante para a consolidação da indústria naval e offshore brasileira.

Na visão do Sinaval, o governo que tomou posse em janeiro de 2023 [Luiz Inácio Lula da Silva-PT] mostrou-se, desde o início, extremamente sensível aos princípios defendidos pelo segmento industrial e vem trabalhando para remover barreiras que dificultam ou impedem o desenvolvimento desta indústria, aperfeiçoando a legislação existente e produzindo novas leis.

O sindicato também considera que o Fundo da Marinha Mercante (FMM) vem aprovando com rapidez os principais projetos apresentados. “Essas e outras iniciativas nos dão motivos de acreditar que, se houver continuidade nesse cenário, poderemos viver um novo ciclo de progresso e consolidar a indústria naval e offshore, recuperando o papel importante que ela tem na economia nacional, tanto na questão da geração de empregos quanto na distribuição de renda, além do desenvolvimento tecnológico”, analisa o presidente do Sinaval.

Para a entidade, as ameaças existem, dada a incerteza quanto à política internacional que afeta a economia das nações e pode repercutir em todos os países, inclusive no Brasil. Nos aspectos técnicos que dizem respeito à indústria naval, o sindicato não identifica ameaças propriamente ditas, apenas a preocupação quanto às demandas futuras por mares mais limpos, a ‘economia verde’ e a transição energética, que decorre da progressiva substituição do petróleo por energias renováveis, menos poluidoras.

Rocha acrescenta que o Sinaval tem estado atento às oportunidades que podem surgir. E vem acompanhando as discussões nacionais e internacionais quanto à transição energética, como as questões referentes a motores de propulsão movidos a combustíveis alternativos e o hidrogênio verde. “Também acompanhamos a evolução dos projetos de produção de energia eólica no mar. Sempre que possível, envolvemos nessas discussões nossos associados e, também, nossos parceiros da Abeemar [Associação Brasileira das Empresas da Economia do Mar] e seus associados”, ressalta Rocha.

O presidente do Sinaval diz que é necessário o setor ficar atento às discussões nos órgãos internacionais, como a Organização Marítima Internacional (IMO), a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e a Organização Mundial do Comércio (OMC). Para ele, as questões técnicas serão resolvidas no devido tempo. “A preocupação maior sempre será a geopolítica, com suas ameaças de rompimento da paz mundial, o que pode acarretar dificuldades imensas a todos os países. A resolução dessa preocupação, infelizmente, não está ao alcance de nossos esforços”, pondera Rocha.

O Sinaval é a favor de novas parcerias entre empresas brasileiras e grupos estrangeiros para troca de experiências e capacitação, a fim de angariar novos projetos no Brasil. “Essas parcerias deram bons resultados no passado, nos vários ciclos de nossa indústria, e cremos que serão importantes neste novo ciclo de atividades. O Sinaval tem participado de reuniões e seminários com especialistas estrangeiros, no Brasil e no exterior, e essa troca de informações e experiências tem sido muito construtiva e estimulante”, destaca Rocha.

No começo de julho, cinco estaleiros nacionais — EBR (RS), Rio Grande (RS), Mauá (RJ), Enseada (BA) e Atlântico Sul (PE) — firmaram acordos com alguns dos principais estaleiros chineses — COOEC, CSSC, Cosco e CIMC. Os memorandos de entendimento entre as empresas, que têm como objetivo o desenvolvimento de parcerias tecnológicas e comerciais, foram assinados durante o Fórum Estratégico para a Indústria Naval Brasil-China, no Rio de Janeiro (RJ), onde ocorreu o Encontro dos BRICS.

O evento foi um desdobramento da visita de Estado do presidente Lula à China, em maio. Petrobras e Transpetro participam do fórum para apresentar as demandas por novas embarcações e plataformas no próximo quinquênio. A holding e sua subsidiária apresentaram as demandas por novas embarcações e plataformas já previstas no Plano de Negócios 2025-2029.

Durante uma semana, os representantes desses grupos da China visitaram as plantas industriais das empresas brasileiras, a fim de alinhar interesses mútuos para possíveis parcerias futuras. Durante o fórum no Rio foram apresentadas a política de conteúdo local, o Pacote de Incentivos aos Investimentos na Indústria Nacional (PDIC) e o funcionamento do FMM.

A assinatura dos acordos de parceria entre os estaleiros chineses e brasileiros ocorreu no momento em que a Petrobras e a Transpetro retomam os investimentos no segmento naval e offshore, apoiadas pelo Programa de Renovação e Ampliação da Frota do Sistema Petrobras. O presidente da Transpetro, Sergio Bacci, considera que a assinatura dos documentos entre os estaleiros dos dois países reflete como a indústria naval brasileira está retomando suas atividades e o potencial para trabalhar com um horizonte de demandas perenes.

Ele avalia que o programa de renovação e ampliação da frota do sistema Petrobras assegura ao setor um planejamento de médio e longo prazo. “A possibilidade de realizar parcerias com os estaleiros chineses, que estão entre os mais desenvolvidos do mundo, permite que a indústria naval brasileira acesse novas tecnologias e, possivelmente, até mesmo novas encomendas, que podem ser compartilhadas com os chineses”, afirma Bacci, que acompanhou as reuniões entre os estaleiros.

O presidente da Transpetro diz ainda que as políticas mais protecionistas norte-americanas, adotadas no governo Donald Trump, são oportunidades de outras parcerias estratégicas pelo mundo. “Esse diálogo também se insere no novo contexto global em que os Estados Unidos estão priorizando a sua indústria local e abrindo espaços para novas parcerias comerciais estratégicas entre outros países, como a China e o Brasil”, acrescenta Bacci.

A diretora de engenharia, tecnologia e inovação da Petrobras, Renata Baruzzi, concorda que a retomada da capacidade produtiva da indústria naval brasileira é estratégica para o sistema Petrobras, além de poder ampliar as parcerias com o restante do mundo. Ela diz que a Petrobras é a maior demandante dos estaleiros brasileiros e uma das maiores contratantes da indústria naval e offshore mundial.

“Ter um mercado fornecedor nacional fortalecido é fundamental para a implementação eficaz dos nossos projetos. Apoiar o desenvolvimento de parcerias para a indústria nacional é um dos objetivos do negócio da Petrobras. Sem dúvida, o Brasil sai ganhando com esse diálogo entre os estaleiros dos dois países”, ressalta Renata.

Lançado em junho de 2024, o Programa de Renovação e Ampliação da Frota do Sistema Petrobras já tem programada a contratação de 52 novas embarcações. A iniciativa da Petrobras e da Transpetro vai gerar, nessa etapa, investimentos de até R\$ 29 bilhões, com expectativa de 50 mil novos postos de trabalho.

A Petrobras afirma que o programa visa reduzir a exposição da companhia aos afretamentos e dar maior flexibilidade e eficiência para as operações logísticas de movimentação de cargas. O programa prevê a aquisição de navios para cabotagem na costa brasileira, incluindo embarcações da classe Handy, gaseiros e de médio porte (MR1), que integrarão a frota da Transpetro, além de barcos de apoio para a Petrobras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/08/2025

FMM PRIORIZA QUASE R\$ 30 BILHÕES PARA A INDÚSTRIA NAVAL E INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA EM 7 MESES

prioridades de financiamento para a indústria naval e offshore e para infraestrutura aquaviária, entre novas e reapresentações, com destaque para construção de embarcações e projetos em instalações portuárias. De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), desde janeiro de 2023 até julho de 2025 já foram priorizados quase R\$ 70 bilhões em recursos do FMM para projetos.



O MPor, que coordena o FMM, destaca que o valor aprovado em dois anos e meio é três vezes superior ao que os R\$ 22,7 bilhões aprovados em quatro anos da gestão anterior (2019-2022). “Estamos dando prioridade à retomada da indústria naval e ao fortalecimento da infraestrutura portuária”, afirma o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho.

O ministério contabiliza que desde 2023 foram contratados recursos para 669 obras, com geração de 43,1 mil empregos diretos e indiretos. Em 2025, ocorreram duas reuniões do conselho diretor do FMM e outras duas estão previstas para ocorrer até o fim do ano, sendo a próxima em setembro e a última em dezembro. Na primeira reunião, de maio, a aprovação de recursos foi recorde, de R\$ 22,2 bilhões, para investimentos em 26 projetos ligados à construção de embarcações, reparos, docagens, modernização de unidades existentes, ampliação de estaleiros e novas infraestruturas portuárias.

Na segunda reunião, em julho, a aprovação foi de R\$ 7,3 bilhões, com destaque para os recursos de R\$ 1,1 bilhão aprovados para o futuro concessionário do canal de acesso ao Porto de Paranaguá (PR). Nesse leilão, previsto para setembro, o empreendedor terá taxas e condições especiais para realizar os investimentos exigidos. Os demais R\$ 6,2 bilhões aprovados são para a construção, reparo e modernização de 105 embarcações.

Em 2025, foram aprovados R\$ 5,7 bilhões do fundo para 12 projetos pleiteados pela Petrobras, sendo quatro petroleiros Handy e oito gaseiros para transporte de GLP (gás liquefeito de petróleo). Entre os demais projetos aprovados estão o projeto da DOF Subsea Brasil Serviços para a construção de quatro RSVs, no valor de R\$ 2,8 bilhões, e o projeto da Bram Offshore, no valor de R\$ 2,4 bilhões, que também prevê a construção de quatro RSVs. Essas embarcações de apoio offshore são especializadas em operações utilizando equipamentos submarinos (robôs).

No setor de infraestrutura, foi aprovada prioridade para a modernização do estaleiro da Green Port Logística Portuária Ltda., em Niterói (RJ), no valor de R\$ 242 milhões; a construção de terminal para exportação de minério de ferro da Cedro Participações, em Itaguaí (RJ), parte da carteira de licitações de arrendamentos portuários do MPor, no valor de R\$ 3,6 bilhões; e a modernização do Tecon Rio Grande (RS), operado pela Wilson Sons, no valor de R\$ 496,7 milhões.

Para o presidente do CDFMM, Dino Antunes Batista, a indústria naval brasileira vive um momento muito forte e de grande diversificação numa atividade que, historicamente, teve toda a cadeia de petróleo e gás como principal demandante de embarcações. Ele observa os projetos voltados para o setor de petróleo seguindo com grande parte dos recursos priorizados pelo CDFMM, com destaque para novas embarcações de apoio marítimo e os navios do programa de renovação da frota do sistema Petrobras.

Além das licitações recentes para contratação de barcos de apoio pela companhia, que contarão com financiamento do FMM, o conselho diretor priorizou recursos para os quatro primeiros petroleiros da Transpetro, classe Handy, que já estão contratados, e para oito gaseiros, cujo edital está em andamento. No total, a Transpetro pretende publicar outros dois editais, para um total de 25 novas embarcações para sua frota. Batista acrescenta que o segmento de apoio portuário possui uma quantidade interessante e regular de rebocadores e embarcações para construção e também para manutenção.

Batista, que é secretário de hidrovias e navegação, também observa que nunca houve tantos projetos de navegação interior na carteira do FMM. Ele lembra do projeto de mineração da LHG que abrange 400 barcaças e 15 empurradores para construção em diferentes estaleiros das regiões do país. Sem falar em embarcações para empresas tradicionais como Hermasa e Unitapajós. “Nunca



tivemos uma quantidade tão grande de embarcações de navegação interior sendo aprovadas para construção. Isso é fundamental para estaleiros da região Norte”, avalia Batista.

O presidente do CDFMM diz ainda que existem outros segmentos em que há expectativa de começar a ter projetos aprovados em breve. Ele cita o desmantelamento de embarcações e plataformas que, apesar de ainda não ter tido nenhuma solicitação de prioridade, possui um enorme potencial e que interessa ao parque de estaleiros. “Vemos o mercado se movimentando bastante. A Petrobras tem sinalizado sobre a importância disso também e esperamos brevemente ter os primeiros projetos de desmantelamento passando pelo FMM”, afirma Batista.

O conselho também projeta que, em algum momento, a evolução do setor eólico offshore se traduzirá em pedidos e projetos no FMM. Batista lembra que a eólica offshore tem potencial, em termos de quantidade de embarcações e de complexidade tecnológica, similar ao que o Brasil experimentou com o desenvolvimento das atividades de exploração e produção de petróleo no mar. “É uma outra oportunidade que o setor vai ter e tudo isso paralelo aos projetos de infra-aquaviário”, ressalta.

O secretário destaca que a portaria 424/2024 do MPor deixou claro que a prioridade de financiamento do FMM é a indústria naval, reforçando o que já estava previsto na Lei 10.893/2004. Na prática, a portaria garantiu um mínimo de 70% do orçamento anual do fundo setorial para a indústria naval e definiu uma ‘trava’ de, no máximo, 30% a serem destinados a projetos de infraestrutura aquaviária, que abarca o setor portuário e o desenvolvimento de hidrovias.

Batista diz que o fundo tem recursos significativos considerando todos os projetos, mesmo os de grande monta como os do setor de petróleo, incluindo os dois FPSOs de Seap (programa Sergipe Águas Profundas), para o qual a Petrobras está reavaliando a estrutura financeira. “Colocamos tudo isso no nosso fluxo de caixa e os 70% suportam com tranquilidade toda essa retomada que estamos vendo da indústria naval. Significa que vamos ter 30% para projeto de infraestrutura”, garante o presidente do CDFMM.

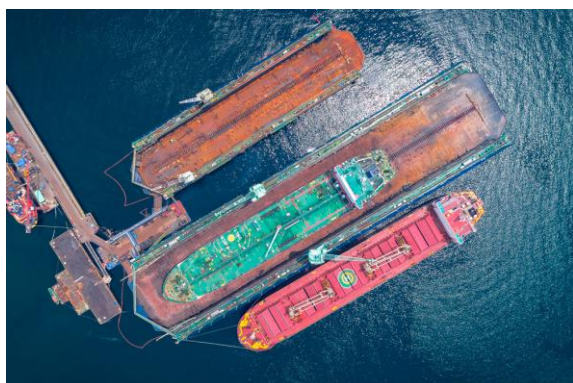
Ele explica que o cálculo depende da arrecadação do fundo setorial. O FMM tem uma receita de R\$ 8 bilhões e caixa da ordem de R\$ 20 bilhões, sendo mais de R\$ 3 bilhões referentes à arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), outros mais de R\$ 3 bilhões de pagamentos recebidos de financiamentos antigos, além de pouco mais de R\$ 1 bilhão de rendimentos do volume em caixa, que hoje gira em torno de R\$ 20 bilhões.

Batista acrescenta que todas as expectativas de projetos da indústria naval são inseridas nas simulações, inclusive embarcações de eólicas offshore, e tudo em que houver segurança no fluxo de caixa. No caso da infraestrutura, as simulações também olham para as licitações promovidas pela Secretaria Nacional de Portos (SNP), como os leilões de arrendamentos portuários, que poderão pleitear recursos do FMM.

Entre as prioridades para o setor portuário está a prioridade para concessão à iniciativa privada do canal de acesso do Porto de Paranaguá (PR), primeira nesse modelo no Brasil. Para Batista, o MPor se adiantou à licitação, já sinalizando para as empresas que vão preparar suas propostas para o certame que existe uma prioridade de financiamento via FMM aprovada. “Foi o próprio ministério que aprovou, não foi o vencedor da licitação, mesmo porque não tivemos ainda a licitação. (...) Algumas empresas que têm interesse perguntaram se pode ter FMM. Se existe essa dúvida, melhor darmos essa prioridade antes da publicação do edital. Foi o que fizemos”, conta Batista.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/08/2025

FORNECEDORES DESTACAM BOM MOMENTO DA CONSTRUÇÃO NAVAL E ESPERAM MAIS CELERIDADE NAS CONTRATAÇÕES
Por Danilo Oliveira Indústria naval 26/08/2025 - 17:58



Fornecedores de produtos e serviços para a indústria marítima avaliam que a construção naval vive um novo momento de efervescência, mas que precisa de mais celeridade na tomada de decisão para que esse cenário se reflita em contratações no curto prazo. Além de mais clareza nas demandas futuras.

A Câmara Setorial de Equipamentos Navais e Offshore (CSENO) da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) observa o mercado sinalizando oportunidades positivas, como os novos navios da Transpetro e possibilidades nos

setores de petróleo e gás e naval, considerando novas FPSOs entrando em operação que já demandam novos barcos de apoio. Por outro lado, a indústria sente falta de mais apoio ou projetos de governo para incentivar a construção naval de forma mais eficaz.

“Temos muita capacidade, mas temos que ver as coisas acontecerem. Estaleiros precisam se mobilizar, precisa começar a ter procura desses equipamentos, compra e negociação para, daqui a dois ou três anos, termos realmente curto prazo. Senão, vamos cair para o médio prazo novamente”, analisa o presidente da CSENO/Abimaq, Leandro Nunes Pinto (Anschütz do Brasil).

No curto prazo, a CSENO/Abimaq enxerga oportunidades na revitalização da Bacia de Campos e na exploração de petróleo na Margem Equatorial. O vice-presidente da CSENO, Bruno Galhardo (Roxtec Latin America), acrescenta que, antes da Margem Equatorial, a Petrobras pretende investir na Bacia de Campos, onde tem amplo conhecimento do leito marinho e a perfuração de novos poços vai contribuir para a empresa aumentar sua curva de produção.

A câmara setorial vê a eólica offshore mais a médio e longo prazo, assim como a mineração offshore, que está em discussões menos avançadas. “Coisas positivas estão vindo, o tempo demandado não vai dar conta de contratar e mobilizar toda uma cadeia dessa indústria. Os fornecedores estão prontos e ansiosos para fornecer equipamentos à área de O&G”, reforça Nunes Pinto.

Marcel Ferreira, um dos vice-presidentes da CSENO e diretor da Strauhs Equipamentos e Fundição, diz que nos últimos anos os produtos de sua empresa estão mais voltados aos segmentos offshore e portuário. “Na área naval, faz muito tempo que não tem nada relevante. Esperamos que se torne realidade”, relata. “Estamos com uma quantidade grande de cotações, só que sair do papel está difícil. Trabalhamos muito com cotação e isso ainda não se reverteu em realidade”, afirma Ferreira.

Arthur de Almeida Junior, também vice-presidente da CSENO (Spectra Tecnologia), vê o Brasil vivendo uma de suas maiores efervescências no setor naval e no setor de O&G. Para Almeida, existem boas intenções, porém as ações precisam ser mais organizadas, de forma a gerar um comprometimento e a integração das empresas nacionais e multinacionais. Ele observa que alguns países combinam ações governamentais para alcançar objetivos das indústrias envolvidas.

“Se tivéssemos a estratégia de inserção, a realidade das empresas multinacionais poderia ser diferente: elas poderiam ter maior atenção para a ação nesse universo contratante do que tem hoje por parte das matrizes. A falha é nossa em termos de nos organizarmos para vermos o que queremos”, diz Almeida, que também é vice-presidente da câmara setorial de máquinas e equipamentos e componentes de defesa e segurança (CSDS) da associação.

Galhardo, da Roxtec, diz que o Brasil tem projetos importantes atualmente, mas que ainda existe morosidade nas contratações das obras de construção até chegar de fato às encomendas para a indústria. Ele lembra que 2026 será ano eleitoral, o que naturalmente pode impactar a tomada de decisões de projetos. “Existe boa vontade, mas está se perdendo tempo para realmente fechar logo os projetos e contratar estaleiros e iniciar as construções”, avalia.

Ele dá o exemplo dos estaleiros Detroit e Navship, em Itajaí (SC), que já estão com novas embarcações de apoio contratadas e com demanda constante de construções. “Esses estaleiros não param e são demandas da Petrobras. Vêm aquecendo, mas gostaríamos que principalmente os projetos da Transpetro avançassem com mais rapidez”, aponta Galhardo.

Almeida, da Spectra, destaca que esses dois estaleiros possuem, somadas, mais de 20 embarcações em carteira, o que amplia as chances de fornecimento para a indústria nacional e multinacionais. “Os estaleiros são criteriosos e temos chances de fazer vendas. Na prática, as coisas ocorrem. Itajaí é um exemplo de empresas nacionais e internacionais dialogando com as engenharias. Essas oportunidades são reais, são gigantescas e estão em espaço curto, com entregas em dois ou três anos”, ressalta.

Galhardo acrescenta que o grupo norte-americano Chouest, dono do Navship, vem buscando se abrir mais no mercado nacional. Na avaliação dele, o grupo está mais receptivo para ouvir empresas nacionais porque eles querem entregar mais conteúdo nacional para os projetos. “Nesse novo movimento de construções existe um incentivo da Petrobras para aumento de conteúdo local. Mesmo não tendo lei que obrigue, existe intenção e incentivo. E isso tem força. Só o fato de criar um ambiente em que se fala disso e que isso é importante, faz com que o mercado se preocupe mais com isso também”, afirma Galhardo.

Pinto, da Anschütz, vê o setor do offshore bem consolidado com os estaleiros verticalizados, como o Detroit (Starnav), Chouest (Bram Offshore) e a Wilson Sons. “São estaleiros que dão certo. Enquanto não tivermos uma política de governo para fomentar uma indústria desse nível para outros tipos [de embarcações] ou incentivo da cabotagem e para tipo de construção não fará sentido ainda, vamos continuar nadando por aí”, analisa Pinto.

O presidente da CSENO vê no programa no BR do Mar riscos de que os armadores de contêineres continuem a construir seus navios em outros países devido à flexibilização das regras de afretamento trazidas por essa legislação. “Vejo a indústria rumando só para área offshore. Para a área de grandes construções de navios [cabotagem de contêineres] vai ser feito totalmente fora e aí fica complicado para um estaleiro que não tem em seu business case [a possibilidade de] utilizar aquele ativo em que ele vai construir. E estará fora do mercado”, acredita Pinto.

Outro desafio para a cadeia de suprimentos são as novas exigências trazidas pela transição energética do setor marítimo. Almeida, da Spectra, ressalta que a mudança de combustível afeta alguns tipos de indústria, porém depende dos itens que ela produz. Ele acredita que o principal impacto será na parte de combustão dos motores. Apesar disso, o engenheiro enxerga oportunidades para empresas brasileiras do segmento de motores conseguirem oferecer fundidos para alguns fabricantes, por exemplo.

Leonardo Taborda Sandor (Villares Metals), que também é vice-presidente da CSENO, considera que o Brasil tem um dinamismo de mais de 40 anos na parte de injeção eletrônica e não seria tão complicado para as empresas. O desafio, segundo Sandor, é como vai funcionar a logística de distribuição e abastecimento dos combustíveis a serem adotados, como o etanol brasileiro. “Aqui vai funcionar, mas onde [o navio] vai encher o tanque? Tem tecnologia, é interessante para o país e o Brasil vai se adaptar mais rápido que outros países”, projeta Sandor.

Galhardo, da Roxel, lembra que a Wärtsilä já anunciou o desenvolvimento de motores que podem ser utilizados também com etanol, uma demanda que surgiu no Brasil e atingiu a matriz da empresa finlandesa, permitindo o estudo de soluções nesse campo. Ele concorda que, para navios de longo curso, precisa haver coordenação internacional para adotar um tipo de combustível numa embarcação, por conta do abastecimento em outras regiões. “Vejo algumas empresas que já se preparam e têm tecnologia para fazer motorização de acordo com o combustível a ser utilizado no futuro. Mas qualquer combustível para emplacar tem que ter um acordo global para que avance”, ressalta Galhardo.

O presidente da CSENO observa entre os desafios a necessidade de mobilização e qualificação da mão de obra e a retomada da capacidade de construção de embarcações de maior porte. Pinto lembra que embarcações com alta complexidade tecnológica como PLSVs (lançamento de linhas) já foram construídas em estaleiros no Brasil. Para os próximos anos, essa experiência pode ser positiva para atender à indústria de eólicas offshore, que ainda está em fase de maturação do marco regulatório no país.

Pinto destaca que o Brasil possui uma indústria para fomentar barcos de apoio offshore que darão suporte a grandes subestações remotas no mar, que funcionarão como uma espécie de plataforma de médio porte, considerando a quantidade de tecnologia embarcada. “É como se fosse uma prospecção de óleo. Vai ter uma grande infraestrutura da estação para falar com os aerogeradores e integrar com onshore”, prevê Pinto.

Para Galhardo, da Roxtec, esse desafio será mais dos estaleiros do que para a indústria de máquinas e equipamentos, a qual ele considera pronta para suprir as demandas que forem apresentadas. “Acredito que a indústria estaria preparada, independente do tipo de embarcação. Logicamente, vai afetar se os estaleiros comportam ou não embarcações maiores. O Brasil tem estaleiros com capacidade de produções maiores”, afirma Galhardo.

O VP da CSENO defende que fortalecer a cadeia de suprimentos passa por olhar para todos os elos que a compõem. Ele cita a coalizão formada pela Abimaq (máquinas e equipamentos), Abemi (Engenharia) e o Sinaval (estaleiros) buscando uma mensagem única para fortalecer o mercado.

“Quando vemos alguém que vai fazer cabotagem não se preocupar com a construção da embarcação, só está olhando para seu elo dentro da cadeia. (...) Talvez, se outras associações tivessem o mesmo discurso, com certeza haveria mais força para trazermos mais projetos para o Brasil, aumentar o conteúdo local porque estaria todo mundo apoiando uma ideia só”, sugere Galhardo.

Apesar desse cenário de ansiedade do setor pela carteira de projetos, Galhardo se diz otimista por já visualizar uma perspectiva positiva no horizonte. O VP da CSENO cita excelentes perspectivas na cadeia da região Norte devido à construção de embarcações para o agronegócio, que só cresce e abre novas oportunidades por ser um mercado que está cada vez com mais tecnologia embarcada.

Ele conta que, nos últimos anos, a Roxtec vem registrando aumento no fornecimento para novos projetos. A avaliação é que mais embarcações operando no Brasil geram vendas recorrentes e manutenção, que também é importante. “O incentivo da Petrobras na Bacia de Campos para o curto prazo é o grande filão do mercado: mais sondas e plataformas operando, mais barcos de apoio dando suporte e estaleiros ganhando grandes projetos”, celebra Galhardo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/08/2025

INTERESSE POR EÓLICAS OFFSHORE VOLTA A CRESCER. SEGMENTO TEM POTENCIAL DE GERAR 4 VEZES A ENERGIA HOJE DISPONÍVEL

Por Carmen Nery Indústria naval 26/08/2025 - 17:58



Depois do desencanto recente, o mercado de eólica offshore poderá voltar a aquecer, embora os primeiros projetos só estarão operacionais em, no mínimo, dez anos. A energia eólica offshore é a fonte obtida por meio da força do vento em alto-mar, onde atinge uma maior velocidade e os ventos são mais constantes, uma vez que não existem barreiras. Essa energia é considerada uma fonte limpa e renovável e o Brasil tem um grande potencial para o desenvolvimento desse tipo de projeto, especialmente com a instalação de parques eólicos flutuantes em águas mais profundas.

Estudo elaborado pelo Banco Mundial, em parceria com a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), revela que, no cenário mais ambicioso, a energia eólica offshore pode gerar mais de 516 mil empregos até 2050 e trazer um valor agregado bruto de pelo menos R\$ 900 bilhões para a economia brasileira. Ainda segundo o estudo, essa fonte de energia traz um potencial técnico superior a 1.200 gigawatts (GW), o que representa quatro vezes a capacidade instalada atual do país.

Grande parte do potencial eólico offshore do Brasil se encontra nas regiões Nordeste, Sudeste e Sul. Apesar dessa fonte ter, a princípio, uma vantagem competitiva por estar localizada próximo aos centros de demanda, a integração à rede elétrica também exigirá atenção.

As regiões de ventos mais favoráveis são as que incluem Piauí, Ceará e Rio Grande do Norte; a que inclui parte do Espírito Santo e da Costa do Rio de Janeiro; e a costa do Rio Grande do Sul. Pecém, Porto do Açu e Porto do Rio Grande são os principais portos mais bem localizados para atender ao mercado de eólica offshore e se posicionarem como hubs industriais (portos-indústrias) e áreas de apoio offshore.

“O mercado considera que nenhum desses portos já fez investimento para receber esses projetos. Mas é como a história de quem vem primeiro. Por que o porto fará investimento se ainda não há projetos concretos? Os projetos vão começar pelo porto que estiver mais preparado. Apesar de o Nordeste ter um potencial eólico maior, como a indústria está mais localizada no Sul e Sudeste, é provável que os primeiros projetos ocorram nessas regiões”, estima Nilton Mattos, sócio da área de Infraestrutura e Energia do Mattos Filho advogados.

Rosi Costa Barros, sócia da área de Energia e Recursos Naturais do Demarest advogados, diz que, depois da corrida por pedidos de licenciamento a partir de 2021, a demora na definição das questões regulatórias retraiu o interesse de alguns investidores. O governo promete concluir a regulamentação da Lei 15.097/2025 em novembro, a fim de anunciá-la na COP-30. Embora o mercado esteja cético quanto ao cumprimento desse prazo, a expectativa é de que os primeiros leilões de cessão de áreas para estudos de viabilidade ocorram a partir de 2026.

“O governo está pautando muita coisa, não sei se dará conta de concluir a regulamentação a tempo da Cop-30. Há outras oportunidades, como a de data center com demanda de energia onshore. E, por uma questão de oportunidade de mercado, o apetite baixou e só vai aumentar quando a regulamentação vier”, analisa Barros.

Inicialmente, o modelo será de oferta permanente, atendendo aos pedidos de autorizações de áreas pelos empreendedores. Numa segunda fase, será adotado o modelo planejado, com o mapeamento e oferta de áreas pelo governo por meio de concessões. Ambos os casos são projetos para pesquisas e apenas quando elas forem encerradas e for declarada a comercialidade da área o empreendedor poderá pedir uma licença à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para começar a construção e o desenvolvimento dos projetos comerciais, que só devem entrar em operação por volta de 2035.

Marcello Cabral, diretor de Novos Negócios da Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica), informa que o Ibama tem protocolados 104 pedidos de autorização para projetos-piloto. Desses, 40% estão em áreas sobrepostas. A princípio, os empreendedores terão de negociar e tentar fazer uma composição por meio de parcerias ou consórcios no caso de sobreposição. Caso não haja acordo, a área vai para o bloco de oferta planejada do governo. “Esses projetos somam cerca de 240 GW na costa brasileira, sendo cerca de 110 GW no Nordeste, 75 GW no Sul e 50 GW no Sudeste”, estima Cabral.

José Roberto Oliva Júnior, sócio da área de Energia do escritório Pinheiro Neto Advogados, destaca que ainda não há regras definidas para disputa de área, como ocorre no mercado de óleo e gás. Esse é um dos pontos que deverão ser definidos na regulamentação.

“Está tudo atrasado e há desafios variados para a eólica offshore. São necessárias uma adequação nas regras ambientais e definição sobre como evoluir da licença prévia para a de instalação. E em paralelo há os desafios de infraestrutura e de conexão com o Sistema Interligado Nacional, que já atingem os mercados de eólica onshore, solar e hidrogênio verde. O maior projeto de hidrogênio verde, de R\$ 5,4 bilhões da Fortescue no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE), está parado por falta de conexão”, alerta Oliva Júnior.

Juliana Melcop, sócia atuante na área de Energia, Infraestrutura e Projetos do Veirano Advogados, ressalta que o processo de definição das regras para o setor já dura três anos. A primeira regulação foi o decreto 10.946 de janeiro de 2022, seguido, no mesmo ano, pela Portaria 50, publicada pelo Ministério de Minas e Energia (MME) para regulamentação do decreto, e pela Portaria Interministerial 3, entre o MME e o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA).

Esta última portaria estabeleceu a necessidade de criação de um portal de gerenciamento de pedidos integrando 11 ministérios (Minas e Energia, Ciência e Tecnologia, Casa Civil, Fazenda, Marinha, Aeronáutica, Turismo, Portos e Aeroportos, Pesca, Meio Ambiente, Gestão e Inovação) e quatro agências reguladoras (Antaq, Anatel, ANP, Aneel), entre outros órgãos e empresas, como Ibama, ICMBio, Operador Nacional do Sistema (ONS) e Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

“O objetivo é que os empreendedores colocassem e acompanhassem seus pleitos em um único local. A portaria estabeleceu um prazo de 12 meses para a criação do portal, mas isso sequer começou”, critica Melcop.

A origem da Lei 15.097 foi o Projeto de Lei 576/2021 do senador Jean Paul Prates, que tramitou inicialmente no Senado, foi para a Câmara, onde foram incluídos os chamados “jabutis” com uma série de subsídios, e voltou ao Senado, sendo aprovado como a Lei 15.097 em janeiro de 2025.

Em maio de 2025, o governo federal lançou a MP 1.300 para reforma do setor elétrico, com proposta de redução de subsídios, abertura de mercado e justiça tarifária. “Não é uma MP relacionada ao mercado de eólica offshore, e sim de todo o setor elétrico”, distingue Mattos.

Os “jabutis” são emendas incluídas em um projeto em tramitação no Congresso, sem relação com o tema principal. No caso da Lei 15.097, o marco legal da eólica offshore, foram incluídos subsídios, como a prorrogação, por até 20 anos, dos contratos do Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa). Além de obrigações impostas ao governo de contratar energia de segmentos específicos, como de térmicas a gás, de carvão, de pequenas hidrelétricas (PCHs) e de plantas de hidrogênio e de eólicas na Região Sul.

Os “jabutis” não têm a ver com a regulação da eólica e foram vetados pelo presidente Lula, mas o Congresso derrubou alguns dos vetos. Em 11 de julho, o governo editou nova medida provisória (MP) que reverte, de forma parcial, a derrubada dos dispositivos vetados por ele no Marco Legal das Eólicas Offshore.

Para Melcop, a Lei 15.097, no geral, é uma boa lei, embora ainda dependa da regulamentação a cargo de um grupo de trabalho interministerial coordenado pela Secretaria de Transição Energética do MME, reunindo 22 órgãos. Mas o grupo, liderado por Karina Araújo Souza, diretora do Departamento de Transição Energética no MME, não tem dado publicidade ao que vem sendo feito.

“A demora tem provocado uma debandada de interessados como as petroleiras Shell e Total, empresas de energia a exemplo da australiana Core e da Neoenergia, que havia lançado uma boia de medição mas já fez o descomissionamento da boia, avisando que não vai mais investir nesses projetos pelos próximos cinco anos”, lamenta Melcop.

Ela ressalta que os projetos de eólica offshore não vão proporcionar apenas uma fonte de energia, mas têm a capacidade de contemplar toda uma cadeia de valor. Os portos e estaleiros serão estratégicos e poderão ser muito beneficiados. “Os estaleiros poderão construir navios de apoio offshore e de instalação. Os portos acabarão virando hubs de manutenção dos equipamentos, apoio

offshore e atração de indústrias de partes e peças, que poderão ficar próximo das instalações portuárias”, diz Melcop.

Marcello Cabral, da ABEEólica, reforça que a Lei 15.097 foi amplamente discutida com o mercado, entidades públicas e privadas, EPE, Aneel, órgãos nacionais e internacionais para criar um ambiente propício para o começo do desenvolvimento dessa fonte. Ele diz que a Lei teve na sua base o conceito de que, para o investidor começar a estudar e ter o interesse de investir, vai precisar de uma área não precária, ou seja, com outorga da União.

“A lei não fala em produção de energia, e sim em estudo do potencial. Quem é contra argumenta que não precisamos de eólica agora, não é para já. A lei também não tem nenhum subsídio. A regulamentação em curso no grupo de trabalho da Secretaria de Transição Energética do MME definirá os detalhes”, diz Cabral.

Ele ressalta que a ideia é que, em outubro, o MME emita uma previsão dos primeiros leilões de cessão de área. A expectativa é de que o leilão permanente ocorra em 2026 e o planejado, em 2027. Os estudos ocorreriam até 2028 e o início da construção dos projetos comerciais, a partir de 2029.

“Os leilões de cessão de área serão onerosos. É preciso cuidado para não cobrar muito barato para que qualquer aventureiro se apresente, nem muito caro para não inviabilizar o projeto na saída”, defende Cabral. Para ele, a eólica offshore tem potencial de ser o novo pré-sal verde em termos de desenvolvimento industrial.

“No mercado onshore, 80% do fornecimento são de empresas instaladas no país, como a Vestas. Fabricantes como GE e Siemens ainda não têm planta de eólica no país. A política industrial deve atrair esses players. Mas será necessária uma boa infraestrutura. Os portos precisarão ter capacidade para armazenagem e criar estrutura de porto-indústria. Pecém, Rio Grande e Açú têm potencial, mas precisam se preparar. O Rio Grande do Norte também tem o projeto de um porto-indústria em Caiçara do Norte, investimento de quase R\$ 6 bilhões até 2026”, elenca Cabral.

Paula Padilha, sócia da área de Energia do Vieira Rezende Advogado, diz que o mercado já está abalado com a crise do segmento de eólica onshore que vem tentando lutar para se reerguer.

“Devido à falta de projetos, várias fábricas fecharam. Hoje temos eólica e solar brigando no mercado de energia limpa. A solar teve um boom graças a incentivos fiscais e o investimento no segmento eólico é muito maior. Há uma movimentação do governo para redução de incentivos. Os desafios para eólica offshore são ainda maiores: o investimento inicial é de um montante de US\$ 2 bilhões a US\$ 5 bilhões por parque, com retorno estimado de 18%. Mas, de acordo com a EPE, o potencial é de 700 GW, três vezes mais do que toda nossa matriz”, destaca Padilha.

Há quem defenda que, para desenvolver o setor, os subsídios devem ser retirados de tecnologias e fontes que já se mostram sustentáveis, de modo que se possa abrir espaço para que os incentivos sejam direcionados para novas tecnologias como eólica offshore e hidrogênio verde.

Para Manuel Fernandes, sócio-líder do setor de energia, recursos naturais e indústria química da KPMG no Brasil e na América do Sul a eólica offshore só se viabilizará se houver fortes investimentos em infraestrutura para levar a energia à terra. Também é necessária uma demanda clara.

“Hoje há uma sobreoferta de energia. O fato é que o Brasil é um país de energia barata e tarifa cara, porque falta infraestrutura. O país não está conseguindo colocar a energia de fonte sustentável no grid por falta de linhas de transmissão”, diz Fernandes. Ele destaca que só haverá mercado se houver demanda. E eólica offshore e hidrogênio verde são para longo prazo.

“É preciso viabilizar a produção a custos mais atrativos dos que hoje se produzem as outras fontes, como solar e eólica onshore. Pode ser um caminho gerar energia offshore para consumir offshore, por isso há tantas petroleiras interessadas, a exemplo de Shell, Total, Petrobras e Equinor. Mas elas

só vão investir se houver uma demanda clara e preços atrativos. Hoje os projetos de energia renovável têm uma TIR (Taxa Interna de Retorno) muito baixa e várias empresas estão abandonando esses projetos para se dedicarem a outros mais rentáveis, como as térmicas a gás”, analisa Fernandes.

O desencanto do setor também está relacionado à crise do mercado de eólica onshore. Em 2024, pela primeira vez na história do setor, houve um decréscimo na capacidade de geração eólica no Brasil segundo dados da ABEEólica. Apesar do crescimento em número de parques instalados — totalizando 1.103, alta de 7,4% —, o número de novos parques foi tímido em relação a 2023: apenas 76 novas plantas, ante 123 em 2023.

O total de energia eólica onshore soma 33,7 GW de potência, alta de 10,76%, o equivalente a 16% da matriz energética nacional e um acréscimo de 3,3 GW de nova capacidade em 2024. Já globalmente houve recorde de instalação de eólicas onshore e offshore, com o total de 117 GW de capacidade instalada. A China responde por 41 GW de potência. O Brasil caiu duas posições, para quinto lugar, na instalação de eólicas no mundo, de acordo com dados do GWEC (Global Wind Energy Council). Em contrapartida, o país subiu uma posição e alcançou o quinto lugar no Ranking de Capacidade Total Instalada de Energia Eólica Onshore em 2024.

O ano de 2024 foi desafiador em continuidade à crise iniciada em 2023, devido a quedas contratuais que se acentuam agora, uma vez que essa indústria possui um ciclo da contratação de cerca de três anos. É um efeito cascata que atingiu desde a fabricação de componentes à geração. Os cortes de geração também foram agressivos em 2024, cenário que se arrasta ao longo de 2025, trazendo muitos desafios.

Rubens Brandt, CEO do Grupo Energia, afirma que a eólica offshore não se justifica no Brasil. O grupo reúne empresas de engenharia consultiva e desenvolvimento de projetos com várias linhas de serviços: de gerenciamento de obras a apoio a empreendedores e investidores do mercado de energia. “Não vejo viabilidade econômica nas eólicas offshore, salvo se houver algum tipo de subsídio, o que vai contra ao que se tem discutido no país. Essa energia não é competitiva com nenhuma fonte que temos no país. O fator de capacidade da eólica offshore é de 60% a 80%, o de onshore é de 50%; só que uma offshore custa três vezes mais”, observa Brandt.

Outro ponto crítico na sua avaliação é a falta de demanda. “Fala-se em um potencial eólico superior a 700 GW, mas o Brasil tem instalados hoje 240 GW, somando todas as fontes, e passaram-se dez anos sem crescer consumo. Faltam clientes”, diz Brandt.

Rosana Santos, diretora-executiva do Instituto E+ Transição Energética, reitera que a crise da eólica onshore é justamente por causa da falta de demanda e de planejamento. Ela explica que a base do desenvolvimento dessa indústria era a compra da energia para um período de três a cinco anos, uma projeção que levava o empreendedor a desenvolver projetos.

“No Brasil, as fontes renováveis sempre foram fontes mais baratas do que outras opções e acabaram entrando no mercado. A eólica onshore é a de menor custo depois da hidroelétrica. Só que a demanda está sendo atendida de forma ineficiente por outras fontes, como a termoeletrica e a geração distribuída”, analisa Santos.

Ela ressalta que o Brasil sempre teve um excelente planejamento da expansão do setor elétrico, projetando a demanda futura e depois construindo a oferta. Mas o Congresso tem desvirtuado o planejamento. “Se o país quiser, em algum momento a longo prazo, ter essa fonte e se acredita que ela é capaz de movimentar o parque industrial brasileiro, precisamos começar agora. O Brasil não pode ficar parado só porque tem muitas outras fontes”, defende Santos.

Apesar das críticas e da desistência de alguns investidores, ainda há forte interesse no mercado brasileiro. A começar pela Petrobras, que informou, por meio de nota, que os estudos de áreas para geração de energia eólica offshore é uma das alternativas para descarbonização de suas operações e desenvolvimento de pesquisas em soluções de baixo carbono.

Atualmente, a empresa conta com uma linha de pesquisa que busca avaliar melhor o potencial do segmento eólico offshore, de forma a viabilizar soluções futuras técnica e economicamente viáveis. A Petrobras aposta em pesquisa para ter uma melhor avaliação do segmento, que atualmente consta no planejamento estratégico, entre os que envolvem soluções de baixo carbono. A estatal ressalta que ainda está em fase de estudos iniciais (do potencial da tecnologia e do mercado de eólica offshore), aguardando a definição da regulamentação pelo governo federal para avaliar o efetivo posicionamento no segmento.

Anteriormente, a empresa fechou acordo com a Equinor para avaliar as viabilidades técnica, econômica e ambiental de geração de energia eólica offshore na costa brasileira. Em divulgação em seu site, a estatal destaca que o acordo previa unir sua capacidade de inovação tecnológica offshore com a expertise que a Equinor tem em projetos eólicos offshore em diversos países. O acordo é fruto da parceria firmada com a Equinor em 2018, e teve seu escopo ampliado para além dos dois parques eólicos Aracatu I e II (localizados na fronteira litorânea entre os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo), previstos inicialmente.

Além desses dois projetos, o novo acordo previa a avaliação da viabilidade de outros cinco parques eólicos, com prazo de vigência até 2028 — Parque Mangara, na costa do Piauí, Parque Ibitucatu, na costa do Ceará, Parque Colibri, fronteira litorânea entre o Rio Grande do Norte, e o Ceará e Parques Atobá e Ibituassu, ambos na costa do Rio Grande do Sul.

Só que, segundo fontes do mercado, a estatal criou uma diretoria de transição energética com uma máquina de entregar projetos, o que coincidiu com a redução de interesse da Equinor. Sendo assim, a Petrobras teria manifestado o interesse de ser a operadora da parceria. Como não houve acordo, a parceria teria esfriado.

A Petrobras também anunciou em 2025 que solicitou ao Ibama licenciamento ambiental para outras dez áreas no mar brasileiro: sete na região Nordeste (três no Rio Grande do Norte, três no Ceará e uma no Maranhão); duas no Sudeste (uma no Rio de Janeiro e uma no Espírito Santo) e uma no Sul do país (no Rio Grande do Sul). Somadas, essas áreas têm capacidade de até 23 GW, o que faz com que a Petrobras passe a ser a empresa com o maior potencial de geração de energia eólica offshore no Brasil.

Essa iniciativa sinaliza que a estatal também pretende atuar com projetos próprios, além de parcerias como a da Equinor, caso o acordo ainda exista. Na área de pesquisa, o Centro de Pesquisa Desenvolvimento e Inovação da Petrobras (Cenpes) realiza testes da Boia Remota de Avaliação de Ventos Offshore (conhecida como Bravo), em parceria com os Senai do Rio Grande do Norte (RN) e Santa Catarina (SC).

Sylvain Jouhanneau, diretor de Negócios Emergentes da multinacional francesa de energia EDF Power Solutions, diz que a empresa está aberta à formação de parcerias e consórcios. Ele destaca que a EDF pretende aproveitar, no Brasil, o know-how que detém no exterior em projetos de energia renovável, eólica offshore em particular.

“Temos várias sobreposições, pois há zonas que diversos players consideram muito interessantes. Acreditamos na importância das parcerias, porque queremos unir forças: há players com experiência em eólica offshore e outros com know how em óleo e gás offshore no Brasil. São projetos gigantes, e será viável dividir entre os players ou viabilizar parcerias. Há sobreposições, mas não é um mercado para extrema competição. Será uma tecnologia que vai gerar muitos empregos e promover uma diversificação importante na matriz energética no longo prazo”, considera Jouhanneau.

A empresa avaliou projetos cuja energia possa ser conectada no grid ou para uso comercial e uso em plataformas de petróleo. Outro critério é a profundidade: se for menor do que 60 metros, será possível fazer fundações fixas. Se for acima de 60 metros, é um projeto mais complexo tecnicamente, pois terá de usar fundação flutuante. Ele diz que os 700 GW projetados pela EPE são relativos aos melhores projetos com boas condições de vento e profundidade abaixo de 60 metros.

“O grande desafio é ter os direitos marítimos assegurados, porque cada estudo é a risco, pois não há garantia de que a área será minha. Só nos leilões permanentes e planejados é que teremos os direitos assegurados e a licença ambiental. Após isso, acreditamos que haverá uma nova mecânica para definir como será vendida a eletricidade, por meio de leilão de energia, no mercado livre, ou canalizando para hidrogênio verde. O uso nos campos de produção de petróleo offshore pode ser uma forma de as empresas de petróleo descarbonizarem suas operações a depender da distância”, explica Jouhanneau.

A aprovação do primeiro projeto, em 24 de junho, pelo Ibama, entre as 104 solicitações recebidas, animou o mercado. O Sítio de Testes de Aerogeradores Offshore é um projeto de P&D com capacidade instalada de até 24,5 megawatts (MW) e terá estrutura implementada no litoral do município de Areia Branca (RN). O trabalho de análise teve início em 2017, de acordo com o coordenador de Licenciamento Ambiental de Geração de Energias Renováveis e Térmicas, Eduardo Wagner.

Outro projeto-piloto de P&D, o Aura Sul Wind, no Rio Grande do Sul, por sua vez, será o primeiro com uma base flutuante, permitindo com que se construam toda a usina e o aerogerador no porto e que se carreguem em partes para ancoragem. O projeto foi anunciado no Sindicato da Indústria de Energias Renováveis do Rio Grande do Sul, e é fruto de um consórcio internacional liderado pela japonesa JB Energy (Japan Blue Energy) e integrado também pelas chinesas Ming Yang e Blue Aspirations, além de entidades e governo.

O projeto prevê a instalação de uma plataforma em águas profundas, próximo ao porto na cidade de Rio Grande (RS), para iniciar a sua fase de testes a partir de 2030, com foco na tecnologia japonesa Raijin FOWT. “A proposta é que até 2030 os estudos sejam concluídos e a torre offshore esteja instalada. Acredito que, em meados da próxima década, os projetos já estejam comerciais”, prevê Cristiano Klinger, presidente da Portos RS, autoridade portuária do Porto Rio Grande.

Ele informa que o estado tem 23 projetos mapeados na região, que incluem outros investidores internacionais, como petroleiras e empresas de energia. Um exemplo é a japonesa Shizen Energy, especializada em energia renovável, que em novembro de 2024 assinou acordo com o governo gaúcho para estudos de viabilidade, visando à construção de um parque eólico offshore no litoral gaúcho, com potencial para a produção de hidrogênio verde.

Alguns dos 23 projetos têm sobreposição, e poderá haver a formação de consórcios. O porto tem calado de 15 metros e está realizando nova obra de dragagem para recuperação do calado após as enchentes. Klinger acredita que haverá sinergia com os estaleiros Rio Grande e EBR e explica que o estado já fez um trabalho prévio de investimento de R\$ 2,4 bilhões em linhas de transmissão — o calcanhar de Aquiles das fontes eólicas onshore e solar no Nordeste.

“Além da qualidade e da quantidade de vento na nossa costa, temos a capacidade de colocar essa energia no grid. O estado também fez um estudo de hidrogênio verde, projeto que vai demandar muita energia limpa e renovável. O grande volume desses projetos de eólica e de hidrogênio verde permitirão ao porto se posicionar como um hub do processo de transição energética. Temos um potencial de consumo interno e de exportação da energia gerada. Além da infraestrutura de porto e da capacidade ociosa em dois estaleiros, temos distrito industrial com 2,5 mil hectares de áreas disponíveis ao lado da área portuária”, elenca Klinger.

Ele diz que, formalmente, nenhum dos 23 projetos desistiu. Mas o mercado ainda está tentando entender o plano espacial marinho, de responsabilidade da Marinha, que está fazendo estudos em todo o país. “Fizemos um estudo de favorabilidade no estado, que aponta as regiões e seus potenciais, e as que têm impacto maior. O estudo foi desenvolvido em conjunto com o Sindenergia-RS e empresas e levantou rotas migratórias de pássaros, rotas das baleias, áreas de pesca e áreas de preservação. Antecipamos essas informações para os empresários tomarem decisão”, diz Klinger.

O Porto do Açu chegou a assinar seis acordos com EDF Renewables (setembro de 2022), Neoenergia (setembro de 2022), Total Energies (novembro de 2022), Ocean Winds (setembro de 2023), Corio (março de 2024) e Sarens (novembro de 2024). Empresas como a Neoenergia tiraram o pé do acelerador, informando, por meio de nota, que “segue acompanhando o desenvolvimento futuro do setor de geração eólica offshore no país, tendo como norte a alocação prudente de capital e a geração de valor para os acionistas”.

Mauro Andrade, diretor de Novos Negócios da Prumo, controladora do Porto do Açu, diz que pelo menos três projetos continuam de pé. Ele destaca que, por uma questão geográfica — o porto está localizado numa área de ventos mais favoráveis —, houve uma corrida de empresas querendo assinar acordos com o Açu porque era estratégico assegurar espaço num porto.

“O Açu tem uma localização privilegiada, que lhe permite trazer a energia offshore diretamente para o sistema de energia do Sudeste. No Nordeste, é preciso construir linhas de transmissão. Hoje há quatro empresas olhando seriamente eólica offshore no Brasil: EDF, Ocean Winds (joint-venture entre EDP Renewables and ENGIE) e talvez Total Energy e Petrobras”, diz Andrade.

Ele explica que a diferença é que EDF e Ocean Winds têm energia no core business. A motivação das petroleiras, como Total e Petrobras, é outra, possivelmente gerar energia para as operações de produção de petróleo offshore. “Pode ser que outras petroleiras que desistiram, como a Shell e a Equinor, voltem para o jogo”, prevê Andrade.

Ele estima que os projetos de eólica offshore vão demandar oito tipos de embarcações, das quais metade já opera no Açu, que é uma das maiores bases logísticas de apoio offshore do mundo. O porto recebe navios PSV (Platform Supply Vessel), embarcação utilizada para transportar suprimentos para plataformas de petróleo e gás; AHTS (Anchor Handling Tug Supply), embarcação que, além de rebocar plataformas, também realiza o manuseio de âncoras e fornece suprimento; PLSV (Pipe Laying Support Vessel), embarcação especializada em lançamento e instalação de dutos submarinos; e Crew Vessel, para transporte de passageiros de e para campos de produção offshore.

“Temos know-how, calado de 14,5 metros no canal principal e de 21 a 25 metros em águas profundas, além de área disponível. O que ainda precisamos fazer é construção de cais onde ainda não tem. É um investimento caro, e as embarcações vão demandar, pelo menos, 250 metros de cais. Provavelmente, as empresas de offshore vão querer áreas dedicadas. Cada metro de cais custa R\$ 1 milhão. Nossa estratégia é fazer contratos de longo prazo para recuperar o investimento”, explica Andrade.

Ele acrescenta que o porto já fez o projeto de engenharia básica de algumas áreas para estocar pás, torres, turbinas, onde serão espaços de montagem. Como o porto é um distrito industrial, já tem licenças ambientais em 40 km² de área. Ele observa que um diferencial, que talvez Pecém e Rio Grande não tenham, é que, no Açu, as áreas molhadas estão muito próximas das áreas industriais.

“Os equipamentos são muito grandes, uma pá tem um comprimento de 130 metros, maior do que um campo de futebol. Podemos ser não apenas um hub de apoio logístico, mas também um hub industrial, com fabricantes de equipamentos no porto. Imaginamos um investimento de R\$ 500 milhões do porto e o mesmo montante das empresas que vão se instalar. Não é exagero que cheguemos perto de R\$ 1 bilhão até R\$ 2030”, prevê o diretor do Açu.

Brigida Miola, coordenadora de Atração de Empreendimentos Industriais da Secretaria do Desenvolvimento Econômico do estado do Ceará, informa que o estado tem 26 projetos protocolados no Ibama, somando 74,3 GW. Os projetos incluem empresas como Shell, Ming Yang, Ab Energy, Qair entre outras companhias que estão aguardando a regulamentação.

“Alguns projetos estão mais avançados, e conseguimos acompanhar, a exemplo do empreendimento da AB Energy, que já teve uma audiência pública, e da Qair, que também tem projeto de hidrogênio verde. Temos Memorando de Entendimento (MoU) para os dois projetos da Qair. Será necessário

um volume grande de energia renovável para viabilizar a produção de hidrogênio verde, e uma das alternativas no estado é a eólica offshore. Como temos apenas 573 quilômetros de área na costa, cerca de 20% dos 26 projetos têm sobreposição. A regulamentação é que vai definir quais serão desenvolvidos”, diz Miola.

Ela ressalta que Pecém tem uma boa capacidade, mas já apresentou uma proposta de expansão a fim de receber operações de apoio offshore. O porto tem sete projetos de hidrogênio verde com áreas reservadas nas suas instalações e mais de 40 MoU para eólica offshore e hidrogênio verde.

“Estamos aguardando a regulamentação e o início dos empreendimentos para aprovar o projeto. Já existe um financiamento de R\$ 600 milhões do Banco Mundial para expansão de Pecém, mas não especificamente para atender à demanda offshore, que exigirá uma área maior”, anuncia Miola.

Pernambuco está entre as regiões de ventos mais favoráveis e o Porto de Suape também tem uma estratégia para apoiar empreendimentos de eólica offshore. Armando Monteiro Bisneto, presidente do Complexo de Suape, diz que o porto se consolida como um hub natural para o desenvolvimento da indústria offshore no Brasil. O porto conta com canais operacionais aptos a receber embarcações de grande porte, amplas áreas retroportuárias para pré-montagem e estocagem, além de um polo industrial que já fabrica equipamentos destinados ao mercado eólico, fortalecendo toda a cadeia local.

Suape avança também com projetos em hidrogênio verde, e-metanol e combustíveis sustentáveis. E tem o diferencial de dois estaleiros estarem instalados no complexo, o que poderá viabilizar a fabricação de parte dos equipamentos necessários à produção de energia eólica no mar.

“Além dos estaleiros Atlântico Sul (EAS) e VARD Promar, o Polo Naval e Offshore do Complexo de Suape conta com uma indústria de componentes eólicos, a GRI, do grupo espanhol Gestamp. A unidade produz torres. Anteriormente, chegou a abrigar outras duas empresas: Impsa, que construía aerogeradores, e a LM Wind Power, fabricante de pás eólicas. Suape recebe e exporta equipamentos eólicos, operação que requer uma boa infraestrutura e uma logística complexa. E o complexo ainda mantém diálogo com outros players do setor na busca para atrair investimentos no segmento”, diz Monteiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/08/2025

REGRAS DA IMO PRESSIONAM SETOR MARÍTIMO A INVESTIR EM TECNOLOGIAS E INFRAESTRUTURA PARA NOVOS COMBUSTÍVEIS

Por Danilo Oliveira Navegação 26/08/2025 - 17:58



A indústria marítima global está se preparando para uma transformação rumo às emissões líquidas zero (Net-Zero) que vai impactar todo o setor nos próximos 25 anos, desde a cadeia de suprimentos e modelos de negócios até navios, portos e força de trabalho a bordo. As novas regulamentações aprovadas em abril deste ano na Organização Marítima Internacional (IMO) para zerar as emissões dos navios estão previstas para serem adotadas em outubro deste ano. Os apelos por investimentos em descarbonização estão se intensificando.

“Regulamentações sozinhas não resolvem. Precisamos de desenvolvimento tecnológico e de combustíveis alternativos (...) e isso só pode acontecer de uma maneira: com investimento”, declarou o secretário-geral da IMO, Arsenio Dominguez”, em junho, durante fórum sobre financiamento para a economia do mar, em Mônaco.

Esse desenvolvimento passa por investimentos para ampliar a produção de combustíveis alternativos em escala e volumes suficientes para substituir 350 milhões de toneladas de combustíveis fósseis (óleo combustível) atualmente queimados por navios todos os anos. Outro desafio é modernizar a infraestrutura dos portos e as operações de abastecimento de bunker para que possa ser oferecida energia limpa e com segurança aos navios que atracam nos portos ao redor do mundo.

“É uma transformação completa do setor de navegação. Serão necessários ecossistemas para que isso aconteça em conjunto. (...) Será uma longa e difícil jornada, mas queremos estar na liderança”, disse no evento a vice-presidente executiva de navegação e logística da CMA CGM, Christine Cabau-Woehrel.

De acordo com Conselho Mundial de Navegação (WSC, na sigla em inglês), já existem, pelo menos, 200 linhas de longo curso com porta-contêineres em operação que podem trafegar próximo do Net-Zero ou totalmente sem emissões líquidas, enquanto cerca de 80% de todas as novas encomendas de navios de contêineres e embarcações de transporte de veículos deverão ter a mesma capacidade híbrida.

“O setor de transporte marítimo regular já investiu US\$ 150 bilhões em descarbonização. É algo sem precedentes para o setor de transportes. (...) Mas precisamos do fornecimento dos combustíveis. (...) É uma tremenda oportunidade de investimento”, acrescenta o presidente do WSC, Joe Kramek.

O novo conjunto de regulamentações, chamado de “IMO Net-Zero Framework”, estabelece uma abordagem dupla: um padrão global de combustível que limita a intensidade de gases de efeito estufa (GEE) dos combustíveis marítimos e um preço definido para as emissões de GEE dos navios.

As regulamentações enviam um sinal claro de demanda para produtores de combustíveis, enquanto recompensam as empresas de navegação que forem pioneiras no sentido de assumirem o risco de adotar primeiro soluções de baixa emissão ou emissão zero, bem como aqueles que estiverem dispostos a compartilhar essas experiências com os demais players.

O negociador chefe da área de Green Shipping do Ministério do Clima e Meio Ambiente da Noruega, Sveinung Oftedal, acredita que é possível se chegar a um consenso para a adoção das emendas às regras de descarbonização que estarão na pauta da sessão extraordinária do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da Organização Marítima Internacional (MEPC/ES.2), em outubro. Será o desdobramento do MEPC 83 que, em abril, aprovou uma minuta que estabelece a estrutura para emissões líquidas zero (IMO Net-Zero Framework) e a criação de um sistema global de precificação de emissões no transporte marítimo.

Ele avalia que muitas propostas vêm sendo apresentadas em todo esse processo, o que faz parte das longas jornadas nesse tipo de discussão. “Em outubro, a adoção final virá. Houve várias propostas chegando. Alguns desses proponentes são a favor de uma solução. Outros podem aceitar uma solução. É assim em tudo, no início de um processo”, analisou Oftedal, que concedeu entrevista à Portos e Navios no edifício do ministério, em Oslo, na semana da 60ª Nor-Shipping.

Oftedal, que coordenou grande parte das reuniões nas sessões da IMO este ano, observa que todos os proponentes tinham em comum a disposição de chegar a um acordo, para atingir as ambições da estratégia. Ele considera natural nas negociações que cada um queira fazer valer sua proposição. “Como chairman, penso que todas as propostas são construtivas e preciso mostrar que estamos preparando uma solução final”, disse.

Oftedal tem larga experiência nos trabalhos climáticos ligados ao transporte marítimo da IMO, que vem desde 1997, época em que foi adotado o anexo VI da Convenção sobre Prevenção da Poluição do Ar por Navios (Marpol) que, desde então, vem sendo ampliada para outras discussões. Ele considera que o acordo em 2017 para o desenvolvimento de estratégias amplas para mitigar GEE, com a definição em 2018, foi um ponto de virada para a agência das Nações Unidas, endereçando também as emissões totais para o transporte marítimo. O contexto desta transição foi estabelecido por meio de resolução.

A estrutura 'Net Zero' da IMO será incluída em um novo capítulo 5 ao Anexo VI da Convenção Internacional da Marpol (Prevenção da poluição do ar por navios). Após a aprovação da minuta, em abril de 2025, as emendas propostas ao Anexo VI da Marpol foram distribuídas entre os 176 estados-membros da IMO. A previsão é que as emendas sejam adotadas em outubro, durante a sessão extraordinária do MEPC. A expectativa da IMO é que, durante o MEPC 84, em 2026, ocorra a aprovação das diretrizes de implementação detalhadas para que entrem em vigor, em 2027, 16 meses após a adoção.

O Anexo VI atualmente tem 108 participantes que representam 97% da tonelagem da navegação mercante mundial, e já inclui requisitos obrigatórios de eficiência energética para navios. O objetivo é alcançar as metas climáticas estabelecidas em 2023 na Estratégia da IMO para redução de gases de efeito estufa por navios, acelerar a introdução de combustíveis, tecnologias e fontes de energia com emissão zero ou próxima a zero de GEE e apoiar uma transição justa e equitativa.

Oftedal destaca que a decisão tomada em 2023, no sentido de rever a primeira estratégia de metas de descarbonização, foi importante por ser formado um consenso e por estabelecer um período de cinco anos para esse processo. Ele menciona o engajamento do Brasil, entre outros países, nesse debate. "A ambição Net Zero foi um marco para a IMO e temos vários checkpoints. Foram negociações extensas, onde o Brasil foi um player muito ativo e muito construtivo. E foi ótimo ver isso acontecer", lembra. Segundo o chairman, foi interessante e útil trabalhar com o Brasil. "É bom que haja uma nação na América Latina e um país europeu trabalhando juntos, porque assim podemos analisar isso de vários ângulos", acrescenta.

Para o chefe norueguês das negociações junto à IMO, a hora agora é de encontrar uma solução que garanta a transição e que ela seja aceitável por todos os estados-membros. Ele afirma que o momento para a descarbonização do transporte marítimo é forte na Ásia, na Europa, na América Latina, na África, assim como no grupo que inclui pequenas ilhas (Small Islands Developing States — SIDS).

"Infelizmente, havia alguns membros dizendo que não queriam vir junto. O resultado do mundo foi claro e, agora, precisamos nos certificar que [o texto final] será adotado em outubro. Não é sobre a última reunião, é sobre construir um processo onde você estabelece confiança e onde você tem um plano e um deadline. Isso é parte de nos fazer chegar [a um acordo]", conclui Oftedal.

Ele diz que a maioria dos estados-membros vem mantendo suas posições. Pondera que as diretrizes da IMO preveem que os navios, independente da bandeira, devem seguir os requisitos onde quer que estejam no mundo. Quando navios com bandeiras estrangeiras chegam a um porto, a autoridade marítima do país tem o direito de fiscalizar o cumprimento dos requisitos do país, assim como verificar certificados. "É possível fazer mais inspeções e, até mesmo, aplicar sanções. Esse sistema está pronto e funcionando muito bem", pontua.

Os EUA são parte do Anexo VI da Marpol e, na prática, navios que arvoram a bandeira do país também precisam atender a esses requisitos quando atracarem em portos de outros países. "Qual será a decisão dos EUA em relação a isso? Não sabemos, claro. Mas espero que eles também percebam que o comércio é importante, que o contexto internacional do trabalho marítimo é importante e que eles terão a carga chegando aos seus portos como antes. Isso não interromperá o comércio. Espero que eles percebam isso e façam parte da comunidade internacional para que isso aconteça", comenta.

A plataforma Net-Zero da IMO trabalha em conjunto com medidas anteriores adotadas para aprimorar o design dos navios com eficiência energética, melhorias operacionais e classificações de intensidade de carbono. Essas medidas serão revisadas a cada cinco anos, com limites de emissões mais rigorosos ao longo do tempo. O secretário-geral da IMO destaca que essas regulamentações são obrigatórias e devem ser aplicadas para todos os navios do transporte marítimo internacional, independentemente de suas bandeiras.

A avaliação, segundo Dominguez, é que haverá um impacto no treinamento, com aproximadamente meio milhão de marítimos precisando de qualificação até 2030. Além disso, as medidas de segurança vão precisar ser atualizadas de forma abrangente para garantir a utilização dos combustíveis de forma segura e eficiente.

Dominguez apela para que a comunidade internacional se concentre em ações concretas e na implementação de uma série de compromissos globais já acordados. “É hora de passarmos das declarações e compromissos para as ações. É o que temos feito na IMO há mais de uma década e o que vamos demonstrar novamente em outubro. E não vamos parar por aí”, ressaltou o secretário-geral da IMO. “A descarbonização tem um custo. Já temos gastado dinheiro na poluição do meio ambiente. É hora de todos investirmos em limpá-lo e torná-lo sustentável para as futuras gerações”, reforça Dominguez.

No Brasil, o recém-aprovado decreto 12.555/2025, que regulamentou o programa BR do Mar, prevê incentivos de afretamento para empresas que utilizarem navios ‘sustentáveis’ na cabotagem brasileira. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) pretende publicar, nos próximos meses, uma portaria para definir as características dos navios sustentáveis, que darão condições especiais às empresas nas regras de tonelagem para o afretamento por intermédio do programa de estímulo ao modal.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), Dino Antunes Batista, diz que o ministério pretende colocar a minuta das embarcações sustentáveis em consulta pública em agosto e publicar a portaria durante a COP30, em novembro, em Belém (PA). “Já discutimos os elementos desta portaria com armadores, trabalhadores e usuários. Temos feito uma discussão ampla e esperamos que, em agosto, consigamos abrir consulta pública sobre ela”, estima Batista.

Na avaliação do secretário, o decreto vai trazer mais segurança jurídica e agregar à sustentabilidade ambiental e social do setor de cabotagem. Ele destaca que a descarbonização e a sustentabilidade são temas importantes no setor de navegação, que estão alinhados às regras em discussão na IMO e que voltam à pauta da agência da ONU em outubro. “Conseguimos trazer o elemento da sustentabilidade de forma interessante no decreto e talvez tenha sido esse elemento que serviu de aglutinador para nos apoiar muito nas discussões que tivemos com os diversos envolvidos”, diz Batista.

Em relação aos combustíveis marítimos, o MPor tem conversado com Ministério de Minas e Energia (MME) e a Marinha do Brasil, que por meio de suas representações junto à IMO está à frente das discussões internacionais sobre a descarbonização do setor marítimo. Batista conta que, provavelmente, o ministério não vai entrar em detalhes do combustível na portaria de embarcação sustentável porque ainda existe uma ampla discussão no mundo sobre esse assunto.

Ele pondera que, apesar de os detalhes não estarem definidos, os biocombustíveis terão espaço na norma. “Já garantimos claramente que os biocombustíveis, como o etanol, farão parte da análise que vai entrar na portaria de embarcações sustentáveis. Ele é um dos elementos que estão sendo considerados”, revela Batista.

Ele acrescenta que o decreto do BR do Mar foi construído olhando para a sustentabilidade, tanto pelo lado ambiental, quanto pelo social, considerando as demandas da tripulação. “Esses dois elementos são importantes, mas essa questão dos combustíveis entra também na discussão”, explica Batista.

O secretário, que também esteve presente na 60ª Nor-Shipping, relata que a descarbonização foi destaque na edição do evento e que, no Brasil, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (FMM) aprovou prioridade para embarcações que usam combustíveis sustentáveis, inclusive os novos navios da Transpetro, cujos editais preveem o uso de insumos menos poluentes do que os atuais. Batista acrescenta que a navegação interior também é um segmento que está envolvido nessa discussão de sustentabilidade.

No final de julho, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Transpetro assinaram um acordo de cooperação técnica para a elaboração de estudo sobre as oportunidades da descarbonização e da transição energética para a reestruturação da indústria naval. O trabalho buscará identificar oportunidades de fortalecimento do setor naval no país no contexto das ações de redução de emissões geradas pelo transporte marítimo e pela construção naval.

O documento vai mapear a indústria nacional, os mercados e as políticas industriais internacionais orientadas à indústria naval. Além disso, fará a identificação de fatores produtivos e tecnológicos do setor frente à descarbonização e às questões geopolíticas. Também serão observadas questões referentes à modernização da infraestrutura portuária e apresentadas proposições para melhorias e sugestões para novas políticas públicas.

A nova geração de navios que transportam minério para a Vale, classe Gvaibamax, tem previsão de entregas para incorporação à frota dedicada à companhia para o período de 2027 a 2029. O pacote afretado pela mineradora tem um total de 10 Very Large Ore Carriers (VLOCs) que serão construídos em estaleiro na China pelo armador que venceu uma concorrência internacional. As embarcações serão 14% mais eficientes que a geração atual, com até 90% de redução de emissões de GEE, considerando o uso de metanol como combustível.

Esses navios mineraleiros, com 325 mil toneladas de capacidade, poderão atracar nos terminais portuários da Ilha da Guaiíba (RJ), Tubarão (ES) e Ponta da Madeira (MA). O diretor de navegação da Vale, Rodrigo Bermelho, afirma que o pacote terá o 'estado da arte' de tecnologias de redução de emissões, aproveitando os avanços de soluções já implementadas e que vêm sendo aprimoradas em outras embarcações da frota da companhia.

“Fizemos um esforço, a partir do nosso projeto de pesquisa, de incorporar todas as tecnologias que estavam dando resultados positivos, com vistas à eficiência energética e também a nossa estratégia de avançar na utilização dos combustíveis alternativos, nesse modelo de dar o primeiro passo, mas manter as opções abertas para uma mudança no futuro”, disse Bermelho.

Ele acrescenta que a Vale faz mais de mil embarques por ano, exportando 300 milhões de toneladas. “Esses navios vêm a adicionar uma camada de contratos de uma parte do transporte das 300 milhões de toneladas”, explica o diretor.

No mesmo evento, o grupo CBO anunciou a assinatura de uma parceria com a Caterpillar/MaK que visa a conversão de motores para o uso de etanol em embarcações de apoio marítimo. De acordo com a CBO, será um projeto-piloto no Brasil, com a expectativa de que a solução esteja pronta para operar com esse biocombustível em 2026. A empresa enxerga uma série de vantagens do etanol em comparação a outros combustíveis, por exemplo, em termos de volume necessário para equivalência ao diesel.

“Estamos orgulhosos e entusiasmados com este projeto, que é um grande processo. O financiamento dele está disponível. É a primeira vez que o FMM [Fundo da Marinha Mercante] financia um projeto de energia do Brasil. (...) Acreditamos que o etanol é uma boa solução”, disse o diretor da CBO, Marcelo Jorge Martins.

O projeto recebeu prioridade de financiamento na 56ª reunião do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), em setembro de 2024. Na ocasião, foi aprovada prioridade de R\$ 47,3 milhões para a CBO desenvolver um projeto de pesquisa e desenvolvimento (P&D) a motor de combustão a etanol, no estaleiro do grupo (Aliança), no Rio de Janeiro. Os valores têm data-base em janeiro de 2024.

A Sotreq, representante da Caterpillar, ressalta que o desempenho do motor será o mesmo de um motor a combustão. “O grande ganho em utilizar o etanol como combustível está na redução das emissões de gases de efeito estufa. Substituir o diesel (combustíveis fósseis) pelo etanol produzido

pela cana-de-açúcar pode alcançar reduções de 80% a 90% do CO₂eq”, estima o gerente de motores e desenvolvimento de mercado da Sotreq, Rodrigo Feria.

A Sotreq avalia que será a primeira embarcação no mundo com esse tipo de solução, a qual considera inovadora e de grande potencial. “É inovadora pelo fato de se tratar de uma conversão de um motor que foi concebido para operar apenas com diesel e agora será capaz de operar com uma mistura de diesel e etanol”, destaca Feria.

A fornecedora acredita que o uso do etanol é promissor para as empresas do setor que estão comprometidas em reduzir o nível de emissões de GEE e alinhadas com os compromissos da IMO, principalmente no Brasil, onde há uma cadeia de produção e distribuição bastante desenvolvida e que ainda tem um potencial enorme a ser explorado. “Acreditamos que o etanol será um importante aliado das empresas no processo de descarbonização pelo seu teor sustentável e acessibilidade no Brasil”, projeta o gerente da Sotreq, que também participou da feira.

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que reúne 19 armadores de atuação mundial e que operam no transporte marítimo de longo curso no Brasil, enxerga a transição energética como uma jornada longa e complexa, com muitas tecnologias em estudo. Um dos desafios é que, sem levar em consideração a questão dos poluentes, petróleo e derivados são muito eficientes energeticamente falando.

“Acredito que, durante muito tempo, ainda vão existir navios movidos exclusivamente a combustíveis fósseis pagando sobretaxa para compensação. Mas essa velocidade de transição vai aumentar”, considera o diretor executivo do Centronave, Cláudio Loureiro. Um conceito que deve amadurecer, segundo ele, é dos navios dual fuel.

Ele classifica o período como interessante e de várias alternativas concomitantes, já que hoje ainda não existe uma tecnologia dominante. O diretor executivo do Centronave acredita que as tecnologias ainda vão avançar, permitindo que os navios sejam movidos por mais de um combustível. A leitura é que existe uma frota que ainda durará 20 anos. “Vai ter uma mistura e vai diminuir [essa quantidade de] navios movidos a combustíveis fósseis. Mas eles vão continuar a existir, pagando uma taxa. É uma transição lenta”, projeta Loureiro.

Outras apostas visando diminuir a emissão de carbono passam pela adoção de velas rotativas, limpeza de cascos de navios com robôs, entre outras soluções. “Além da questão do combustível, os armadores estão buscando muitas soluções para diminuir o próprio consumo. Alguns estão construindo navios movidos a metanol e por outro lado investindo na produção de metanol verde. Os armadores estão buscando sua solução porque sabem que não vai cair do céu”, analisa Loureiro.

Se por um lado novas soluções estão em desenvolvimento, há uma preocupação dos armadores com a disponibilidade de abastecimento dos combustíveis. O Centronave alerta para a necessidade de investimentos em infraestrutura para que os portos se preparem para os resultados do MEPC, que entrarão em vigor em 2027.

O risco identificado é que a carência possa, no longo prazo, representar o encarecimento do transporte marítimo brasileiro com o pagamento das taxas de emissão de carbono que serão estipuladas globalmente. “Provavelmente, se não houver esse aprofundamento dos portos e capacidade de receber navios a combustíveis alternativos, o comércio exterior brasileiro vai continuar sendo feito por navios movidos a combustíveis fósseis e pagando taxa”, aponta Loureiro.

Para o Centronave, o conceito de corredor verde está mais ligado ao transporte de cabotagem e merece ser aprofundado. Loureiro acredita que uma possibilidade seria montar, a princípio, uma rede de abastecimento de etanol produzido no Brasil ao longo da costa para abastecer navios de cabotagem. Ele explica que é mais difícil para o longo curso porque o navio enfrenta um trânsito de 35 a 40 dias do Brasil até a China, por exemplo, sem falar de não poder ter essa estrutura de abastecimento com combustível brasileiro no Extremo Oriente. O diretor executivo do Centronave

lembra que a aceitação do etanol como combustível alternativo foi uma briga da delegação do Brasil na IMO.

“Acho que é possível esse corredor verde, mas para a cabotagem. Todos os armadores estão buscando seus caminhos. Não existe um combustível obrigatório, um combustível que tenha preferência. Há um movimento hoje mais próximo de abastecimento com gás liquefeito de petróleo, que é combustível fóssil, mas já diminui em mais de 20% a emissão de CO2. Já tem um ganho, porque se vê que o mundo não tem infraestrutura de combustível. É um combustível de transição”, diz Loureiro.

Ele observa que continuam as encomendas de contêineres movidos a GNL, mas entende que haverá uma transição mais acelerada a partir de 2030 e 2040. “Dependendo do grau de maturação da estrutura de abastecimento, vai haver uma transição nas encomendas. O problema é que um navio dura 15 a 20 anos. Como vai se fazer?”, indaga Loureiro.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) vem trabalhando junto ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e ao Ministério de Portos e Aeroportos para que os portos tenham disponibilidade de combustíveis mais limpos para os navios de cabotagem. O diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, observa que vem se falando muito sobre corredores verdes com ótica do longo curso, mas que existem iniciativas por parte da cabotagem no Brasil.

“Ainda não batizamos, mas estamos trabalhando em algo que diga que um trecho da costa é coberto com navios operando na cabotagem com requisitos verdes. Basicamente, é o que a gente considera abastecidos com biocombustível, ou seja, combustíveis sustentáveis”, revela Resano. Segundo ele, o etanol é uma opção, talvez para o futuro, considerando o desenvolvimento do combustível (B100) e a possibilidade de abastecimento na costa brasileira.

Entretanto, uma preocupação das empresas de navegação é em relação ao custo desse combustível ser bem mais alto do que o bunker. “Precisamos combinar e tratar, seja com os produtores de combustível, seja com o governo, uma maneira de isso não impactar negativamente na cabotagem, ou seja, que atraia cargas para a cabotagem, e não faça com que cargas hoje na cabotagem migrem para o rodoviário”, ponderou Resano.

O diretor-presidente da Log-In, Marcio Arany, diz que a Abac tem apoiado e acompanhado de perto a delegação brasileira com estudos e discussões importantes relacionadas à regulamentação na IMO, que estabelece os níveis de emissão de gás carbônico ao longo do tempo. Ele observa que o Brasil, enquanto nação, precisará se posicionar porque existem questões relacionadas à cadeia de fornecimento do combustível.

“É um desafio porque o país é visitado por navios do mundo inteiro. Então, tem que estar em linha com corredores que estão sendo desenhados no mundo nas rotas mundiais. Aqui na cabotagem precisamos definir um corredor verde ao longo da costa onde tenhamos capacidade de abastecer nossos navios com esses combustíveis verdes”, sugere Arany.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/08/2025

ESTUDO VÊ ESFORÇOS PARA AUMENTAR QUADROS, MAS DÉFICIT CHEGA A 500 OFICIAIS MERCANTES EM CINCO ANOS

Por Danilo Oliveira Navegação 26/08/2025 - 17:58



Empresas de navegação vêm reforçando junto à autoridade marítima a necessidade de ampliar a oferta de cursos de formação de profissionais no setor marítimo, através das Escolas de Formação de Oficiais de Marinha Mercante (EFOMM) e dos cursos de Adaptação a Segundo Oficial de Náutica e de Máquinas da Marinha Mercante (ASON e ASOM). O diagnóstico vem sendo discutido mais fortemente desde 2024 por armadores, sindicatos e agentes setoriais diante de um aquecimento das atividades offshore e da entrada de novos navios na frota de cabotagem, o que aumentou a necessidade de disponibilidade de novos tripulantes.

Um novo estudo da Fundação Vanzolini e do Centro de Inovação em Logística e Infraestrutura Portuária da USP (Cilip), encaminhado à Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil (DPC) em julho, estima a escassez de cerca de 500 oficiais da marinha mercante (OMM) em um horizonte de cinco anos. Esse número, de acordo com o levantamento, é suficiente para inviabilizar a operação de aproximadamente 30 embarcações. A atualização considera um cenário conservador, não levando em conta demandas futuras provenientes, por exemplo, da expansão da geração de energia eólica offshore a partir da próxima década.

Os resultados da atual fase do estudo, contratado por empresas de cabotagem e de apoio marítimo, chamam a atenção para o fato de que, apesar dos esforços da DPC para ampliar a oferta de oficiais, a tendência é de que haverá, forçosamente, um déficit significativo de OMM até 2030. Outra questão levantada foi quanto ao número significativo de reprovações no exame de saúde ocupacional (ASO) entre os oficiais que revalidaram seus certificados por meio do ERON/M (Exame de Revalidação para Oficiais de Náutica/Máquinas) e do estágio supervisionado.

“Considerando que o impacto do aumento das vagas nas EFOMM se dará apenas no longo prazo e que a reserva de oficiais afastados há mais de cinco anos, com possibilidade de revalidação, tende a se esgotar, afirmamos ser fundamental a abertura de novas turmas dos cursos ASOM/ASON, tanto no Ciaga (RJ) e no Ciaba (PA) quanto na Femar”, recomenda o documento.

No Brasil, a formação dos oficiais de marinha mercante é responsabilidade da Marinha, que seleciona e prepara os candidatos em suas Escolas de Formação de Oficiais de Marinha Mercante (EFOMM): Ciaga e Ciaba. O número de vagas oferecidas pela Marinha nestas escolas que formam os oficiais de náutica e máquinas pode variar de um ano para outro. Nos dois cursos os alunos estudam na escola em regime de internato durante três anos.

O curso se divide em dois períodos, durante oito semestres. O período acadêmico é composto de seis semestres letivos em regime de internato, com dedicação exclusiva do aluno e estruturado em um sistema serial anual, dividido em dois semestres. Já o período de estágio compreende dois semestres embarcado para o curso de náutica e para o curso de máquinas, sob supervisão.

As atividades são desenvolvidas nos Centros de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro (RJ), e Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), em Belém (PA). Após o término do terceiro ano, o aluno realiza, obrigatoriamente, o estágio de praticante, denominado Programa de Estágio (Prest), a bordo de embarcações mercantes utilizadas na navegação marítima e no apoio marítimo, exclusivamente em empresas indicadas pelos centros de instrução. Ao terminar o curso, o aluno será declarado bacharel em Ciências Náuticas — curso de nível superior — e passará a integrar o quadro de oficiais da reserva não remunerada da Marinha do Brasil, no posto de segundo tenente.

O levantamento da Fundação Vanzolini e do Cilip demonstrou que, no primeiro semestre de 2025, houve crescimento na oferta e na demanda por oficiais. Por um lado, houve elevação na oferta dos exames de requalificação e dos estágios supervisionados realizados em 2024. Por outro lado, o

aumento da demanda está diretamente relacionado à incorporação de nove novas embarcações à frota de apoio marítimo e de seis à frota de cabotagem.

O estudo aponta que o desequilíbrio entre oferta e demanda mantém-se em trajetória ascendente, contabilizando, ao final deste semestre, 356 vagas abertas e não preenchidas entre as empresas associadas à Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) e à Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam). O número é considerado significativamente superior às 220 vagas registradas, na mesma situação, em outubro de 2024. Esses dados não incluem navios da Petrobras e da Transpetro, nem as demais empresas do setor de apoio marítimo e de cabotagem que não integram as duas associações setoriais.

O levantamento ressaltou ainda que o plano estratégico da Petrobras (2026-2031) projeta a entrada em operação de 44 embarcações de apoio marítimo, sendo 22 já contratadas, 18 FPSOs, 16 navios de cabotagem – incluindo os quatro classe Handy da Transpetro já contratados, além de oito navios gaseiros em fase de licitação, quatro embarcações de médio alcance (MR1) em estudo e nove petroleiros MR2 em avaliação que integram o programa de renovação da frota da subsidiária da Petrobras.

A formação de mão de obra para navios da mercante brasileira é um dos principais desafios enfrentados pelas empresas de navegação atualmente. “Hoje enfrentamos carência de marítimos. As empresas que querem trazer mais navios pensam duas vezes. Trazer um novo navio para a cabotagem representa precisar dessa mão de obra, que está faltando. Precisamos que a Marinha forme mão de obra para tripular nossos navios”, disse o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, no workshop 'Reparo e Manutenção Naval no Brasil', promovido em julho pelo Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) e pela Associação Brasileira das Empresas da Economia do Mar (Abeemar), no Rio de Janeiro (RJ).

Os estudos visam dimensionar o balanço entre oferta e demanda, bem como o tempo de formação dos oficiais, considerando que um oficial que entre em 2025 só vai se formar em 2029. O diretor executivo da Abac lembra que o apoio marítimo e a exploração de petróleo também estão crescendo e demandam a mesma mão de obra. “Os formandos Ciaba e Ciaga vão trabalhar nas empresas da Abac e da Abeam, assim como para a Petrobras e nas plataformas que precisam de mão de obra”, acrescenta Resano.

Um processo seletivo de Admissão ao Curso de Adaptação a Segundo Oficial de Náutica da Marinha Mercante (Ason) teve, em menos de uma semana, mais de sete mil inscritos para 40 vagas abertas. Essa modalidade abrange profissionais com nível superior de ensino que fazem um ano de curso e depois o estágio embarcado.

Para as empresas, o edital do Ason, ainda que não seja suficiente para preencher toda a demanda, é um passo dado que contribui para minimizar a necessidade atual de profissionais. Resano pondera que esses formandos só estarão disponíveis ao mercado após 2028. “Nossos marítimos estão dobrando [o trabalho]. São custos adicionais para a empresa e que podem colocar em risco a segurança. Precisamos atuar rapidamente”, alerta Resano.

O vice-presidente de navegação da Log-In, Marcus Voloch, explica que, como os preços da cabotagem não são atrelados ao frete internacional, que está mais sujeito a volatilidades, a formação de custos abrange todos os dos navios, tripulação, bunker e os portuários. Ele ressaltou que o preço do bunker varia conforme a cotação do petróleo, que é transparente, e que os custos portuários estão 'razoavelmente sob controle'. Os custos com tripulação, no entanto, são altos. “O custo de tripulação é mais complicado porque faltam tripulantes no mercado”, comentou Voloch, em teleconferência sobre os resultados da companhia no primeiro trimestre.

O Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Syndarma/Abeam) verificaram, em maio, uma frota com 464 embarcações de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB), com tendência de crescimento. A

expectativa leva em conta o aquecimento das atividades de exploração e produção e as previsões da Petrobras de chegada de novas plataformas, o que demandará novas unidades de suporte offshore.

O Brasil hoje detém a quinta maior frota do mundo de embarcações de apoio marítimo e conta com a quarta maior quantidade de PLSVs (lançamento de linhas), que são embarcações de alta tecnologia e performance. O vice-presidente do Syndarma/Abeam, Paulo Mediano (Bravante) destaca que grande parte da frota foi construída em estaleiros no Brasil. O Syndarma/Abeam representa 79% da frota de apoio marítimo em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

Mediano avalia que é um movimento crescente e que torna necessário mais marítimos, entre oficiais e subalternos, em número suficiente para atender a essa demanda. “É uma situação crítica que a Marinha tem que resolver. Nosso sindicato está bastante ativo para resolver essa questão institucionalmente junto com a Marinha”, pondera Mediano.

A Marinha do Brasil informou que o Programa de Ensino Profissional Marítimo (Prepom), planeja e executa, aproximadamente, o gerenciamento de 800 turmas por ano, capacitando cerca de 14 mil aquaviários — marítimos, fluviários e pescadores. Os cursos oferecidos para aquaviários no Prepom-2025 se manteve no mesmo patamar que no ano anterior. Nos últimos três anos entraram no Sistema Informatizado de Cadastro de Aquaviários (Sisaqua) 1.380 oficiais da marinha mercante, de náutica e de máquinas.

Esses oficiais foram oriundos dos Cursos de Formação das EFOMM, dos Cursos de Acesso para Oficiais de Náutica (Acon) e de Máquinas (Acom), do Curso de Adaptação para Segundo Oficial de Náutica (Ason) e de Atualização para Oficiais de Náutica (Atno) e de Máquinas (Atom). Além desses cursos, espera-se que sejam inseridos no Sisaqua, em 2025, cerca de 200 oficiais, provenientes dos Exames de Revalidação para Oficiais de Náutica e de Máquinas e do Estágio Supervisionado.

Nos últimos anos, a autoridade marítima vem reiterando que está ciente das perspectivas futuras de incremento das atividades marítimas e que a Força está buscando soluções para ampliar e manter a qualidade na formação de oficiais para a marinha mercante brasileira. “A Marinha do Brasil esteve e sempre estará com as portas abertas para ouvir, avaliar e, caso as sugestões contribuam para a segurança da navegação, prevenção da poluição hídrica e salvaguarda da vida humana no mar, levá-las em consideração e, conforme o caso, internalizá-las nas Normas da Autoridade Marítima”, salienta a instituição.

A Marinha acrescenta que as soluções passam sempre, dentre outros aspectos, pela ampliação da quantidade de vagas oferecidas para entrada no sistema de uma quantidade maior de oficiais, sem, entretanto, prejudicar a qualidade dessa captação. “Nesse viés, a MB vem buscando soluções junto ao governo federal para ampliar seu espaço orçamentário, o que viabilizará novos investimentos na área de formação de pessoal da marinha mercante”, destaca a Marinha.

Uma das iniciativas é a tentativa, ainda vigente, de tornar os recursos do Ensino Profissional Marítimo (EPM) como despesa obrigatória, com a inserção de tal dispositivo na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO). A Marinha ressalta que o recebimento de uma suplementação de R\$ 40 milhões na ação orçamentária em 2024 permitiu uma série de melhorias no Sistema de Ensino Profissional Marítimo. A autoridade marítima estima que, nos próximos anos, continuará a oferecer, na maior quantidade possível, vagas nos cursos. Em meados de julho deste ano, o Ciaga iniciou o curso de Ason, com oferecimento de 40 vagas.

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (Conttmaf) acredita que a recente regulamentação do BR do Mar (12.555/2025) fortalecerá a Lei 14.301/2022 e tornará o programa de estímulo à cabotagem mais equilibrado e mais justo para os trabalhadores. A Conttmaf defende a exigência de emprego de dois terços de marítimos brasileiros a bordo dos navios, que havia sido vetada no governo passado.

A entidade considera essa contrapartida justa pelos incentivos que a legislação prevê para as empresas que atuarão na cabotagem brasileira por conta desse programa. “Consideramos que foi

um erro grave [o veto], contrário aos interesses do Brasil e dos trabalhadores brasileiros. (...) Felizmente, o ministério [Portos e Aeroportos] encontrou uma solução para corrigir o rumo que, na nossa avaliação, seria muito desastroso. Essa mudança representa um passo importante para trabalhadores brasileiros”, afirmou o presidente da Conttmaf, Carlos Müller, durante o evento de anúncio do decreto, em julho.

Um levantamento da entidade entre países do ‘G7’ e do ‘BRICS’ aponta que todos os países desses blocos protegem a cabotagem, incentivam a marinha mercante nacional e o emprego de trabalhadores nacionais. “Os mecanismos de proteção dos países mais desenvolvidos do G7, e também da China, da Rússia e da Índia, garantem a esses países, além da cabotagem nacional, algo que o Brasil ainda não tem: capacidade de controlar sua frota mercante para que nosso comércio exterior não dependa exclusivamente de outros países”, disse Müller.

Ele mencionou a presença, no evento do decreto, de Marília Mazzer — primeira mulher brasileira a chefiar máquinas de navios gaseiros da Transpetro. Müller destaca que o Brasil é hoje um dos três países que mais empregam mulheres no setor marítimo, junto com Noruega e Estados Unidos, entre 12% e 15%, enquanto a média mundial é de apenas 1,5% de mulheres empregadas em atividades.

“Isso só é possível porque o Brasil tem cabotagem. Quando defendemos a marinha mercante nacional, defendemos emprego, inclusão, soberania e desenvolvimento. As empresas que de fato investem no Brasil, na cabotagem, possibilitam carreiras como essa que a chefe de máquinas Marília conseguiu trilhar”, destaca Müller.

A advogada Raquel Guedes acrescenta que a carência de formação de mão de obra também contribui com o aumento do número de processos em razão da alta rotatividade e da elevação dos custos operacionais. A fadiga aumentada devido ao excesso de dobras pode comprometer a segurança operacional e o desenvolvimento profissional.

Raquel também chama a atenção para a insegurança jurídica que existe de forma ampla na Justiça do Trabalho. Ela identifica inconstâncias em decisões e em posicionamentos dos sindicatos, Ministério do Trabalho, Ministério Público, entre outros órgãos, sem falar em entendimentos divergentes dos fiscais, dependendo da região.

Segundo a especialista, as empresas vêm, cada vez mais, atentando para a desmotivação e saída de profissionais. “A câmara internacional de navegação espera um déficit mundial de 90 mil marítimos treinados até 2026 e sugere que formuladores de políticas precisam criar estratégias nacionais para lidar com escassez de marítimos”, alerta Raquel, que é sócia do escritório Lopes Pinto (LP Law).

A advogada entende que, paralelamente, é preciso que as empresas utilizem os mecanismos existentes nas leis para se defender e foquem no cumprimento dos contratos e dos pactuados entre as partes. “Não temos como formar profissionais, mas temos como discutir o poder contestativo ou diretivo da empresa”, sugeriu Raquel, em debate promovido em junho pelo Grupo de Estudos em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro do Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/08/2025

LIVRE ACESSO COMPARTILHADO É DESAFIO REGULATÓRIO PARA TERMINAIS DE REGASEIFICAÇÃO NO BRASIL

Por Carmen Nery Portos e logística 26/08/2025 - 17:58

O Brasil foi um dos pioneiros em projetos de energia envolvendo FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) ou Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação, embarcação projetada para receber, armazenar e regaseificar gás natural liquefeito (GNL). As FSRUs convertem o GNL de volta ao estado gasoso para ser distribuído e consumido e são cruciais na cadeia de suprimento de GNL, conectando navios metaneiros a infraestruturas terrestres de gás.



“O emprego desse tipo de navio foi uma iniciativa da norte-americana Excelerate e foi concebido para levar GNL do Catar para os EUA. Mas, com a descoberta do shale gas, não havia mais necessidade de importar GNL. Posteriormente, a Itália e a Argentina fizeram projetos. No Brasil, as FSRUs começaram a ser instaladas pela Petrobras nos anos 2000, para responder à crise energética. O capex é muito menor: o navio FSRU é afretado e um projeto desses se monta em um ano. Os terminais da Petrobras são ligados à malha de gasodutos”, diz Paulo Campos Fernandes, do escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados.

Hoje são dois modelos de negócio em desenvolvimento no país: o que distribui o gás por meio de ligação aos sistemas de transporte, a exemplo da Petrobras; e o modelo de “ilha”, com um cliente âncora no próprio porto para consumir o gás, casos da GNA, Eneva e NFE. Mas a tendência é que mesmo as “ilhas” se liguem à rede de transporte a fim de explorar outras oportunidades de negócio.

De acordo com a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), o país conta com oito terminais de regaseificação de GNL, construídos com todo o processo de armazenagem e regaseificação em infraestrutura offshore, a bordo de FSRUs. São terminais mais flexíveis e de mais rápida implementação. As unidades de regaseificação estão localizadas na Bahia, em Sergipe, no Pará, no Rio de Janeiro (três), em São Paulo e em Santa Catarina.

Murillo Barbosa, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), conta que os terminais GNL estão sendo classificados como terminais de uso privativo (TUP). O conceito da FSRU é o de um navio-fábrica que fica permanentemente atracado para fazer a regaseificação. Esse novo modelo foi tema de um debate na Antaq, que criou o conceito de registro.

“O modelo de registro não requer um processo complexo de autorização, e foi obtido pela Edge, em Santos; pela New Fortress Energy (NFE), em Santa Catarina e em Barcarena; e pela Eneva, em Sergipe. Fizemos uma adaptação em nosso estatuto para que eles possam se tornar associados na modalidade de registro. Mas a Antaq alterou o conceito de registro: quando for fora do porto organizado, será um TUP, e, quando estiver nas instalações do porto, será arrendamento. Os terminais da Petrobras e da GNA no Açú, já nasceram TUPs. Hoje todos os que estão na modalidade registro estão se adequando”, esclarece Barbosa.

Há quem considere que o grande desafio regulatório é tornar os terminais de regaseificação infraestruturas essenciais e de livre acesso, abrindo o compartilhamento de uso a outros interessados. A Lei 14.134 (Lei do Gás) já prevê o conceito, mas ainda é necessária a regulamentação que defina como se dá o compartilhamento. Porém é um processo complexo e terá de ser consensual.

“A ANP já fez consultas e workshops e uma análise de impacto regulatório. O próximo passo é lançar uma minuta de resolução”, diz Ali El Hage, sócio da prática de Energia, Infraestrutura & Projetos do Veirano Advogados.

As regras de interconexão entre as infraestruturas são uma das premissas consideradas na análise do Plano Nacional Integrado das Infraestruturas de Gás Natural e Biometano (PNIIGB), em desenvolvimento pela EPE, segundo informações da ANP. O plano considerará as instalações e as infraestruturas de escoamento, de processamento, de estocagem e de transporte de gás natural, além da distribuição por gás natural comprimido (GNC) ou gás natural liquefeito (GNL), e as instalações para produção de biometano e posterior transporte.

O PNIIGB foi criado por meio do Decreto nº 12.153/2024 e envolverá diversas áreas da EPE e contribuições de diferentes agentes. Na análise, poderá ser apontado um conjunto de projetos com

grau de informações suficientes para fazer parte do portfólio do PNIIGB, que será avaliado técnica, econômica e ambientalmente.

O conjunto de alternativas será validado pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e passará por processo de consulta pública para que a sociedade contribua para os seus desenvolvimento e aprimoramento. O objetivo do plano é promover uma estratégia para o desenvolvimento da oferta, da demanda e da infraestrutura de gás natural e biometano no país.

Atualmente, todos os terminais de regaseificação instalados no país têm um cliente âncora, que paga o projeto. No terminal de Santos da Edge, o cliente âncora é a Comgás, distribuidora de gás de São Paulo. Em Aratu (BA) e na Baía de Guanabara (RJ), o cliente é a própria Petrobras, que coloca o gás em seu portfólio. No Porto do Açu, o gás do terminal da GNA também vai para a térmica da empresa, assim como em Sergipe o gás vai para a térmica da Eneva. E no Pará a unidade também está ligada a uma térmica da NFE.

“Após o atendimento da demanda dos clientes âncoras, os desenvolvedores começam a buscar otimização desses projetos. Geralmente, os terminais são superdimensionados, e os empreendedores buscam novos modelos, procurando comercializar o gás por vários modais — como bunker ou distribuição via caminhões ou duto. Em Sergipe, já foi construído um duto que leva o gás da Eneva até o gasoduto da Transportadora Associada de Gás (TAG)”, completa Hage, da Veiranos Advogados.

Ele explica que os projetos são construídos com contratos firmes, que dão garantia de fornecimento de GNL de grandes trades ou produtores de qualquer lugar do mundo. Por uma questão logística, o Brasil consome mais o GNL dos EUA. O GNL é o gás natural liquefeito e precisa passar por uma unidade de liquefação, que comprime o gás para transporte.

O gás é carregado nos navios metaleiros que levam o GNL para diversas partes do mundo. Por isso, os projetos estão na costa, onde os navios metaleiros encostam nas FSRUs a fim de transferir, numa operação ship-to-ship, o GNL ainda em estado líquido para a unidade de regaseificação, que converte de volta o líquido em gás.

“O Brasil ainda não tem nenhuma unidade de liquefação e não tem capacidade de pegar o gás do pré-sal e distribuí-lo. Por questões econômicas, hoje o gás do pré-sal é reinjetado para acelerar a produção do óleo. Não é economicamente viável investir em infraestrutura para trazer o gás para a costa, pois os campos estão a 300 quilômetros”, explica Hage.

Ele ressalta que a vantagem do GNL é a capacidade de atender a demandas de despacho flexível e de se estruturar de maneira isolada. Uma das maiores polêmicas que existem hoje é se é viável conectar térmicas a gás na malha de gasodutos de transporte, tentando estabelecer uma competição com os terminais GNL independentes da malha.

“O que incomoda os transportadores é que se desenvolvem projetos termelétricos de grande porte, mas eles estão ancorados no terminal GNL. No caso da Eneva, o que vai chegar à malha de transporte é o gás excedente. Os transportadores querem é que as térmicas sejam interligadas à malha de transporte, que, assim, poderiam receber investimentos. O maior desafio do setor é a expansão do PIB, que geraria a demanda ideal; mas há também desafios logísticos, pois a malha de transporte é limitada. Os gasodutos correm pela costa, não se viabilizaram redes no interior”, resume Hage.

Rogério Manso, presidente-executivo da Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto (ATGás), diz que o modelo original é de FSRUs ligadas à rede de transporte. A ideia surgiu em meados dos anos 2000, quando era necessário despachar muita térmica. A rede de transporte não era suficiente para atender ao parque térmico que havia sido construído no Programa Prioritário de Termelétricas.

Ele observa que o gás brasileiro é essencialmente associado – aquele encontrado junto com o petróleo. É preciso tirar o gás ao mesmo tempo com o óleo, e, se não conseguir escoá-lo, é necessário parar a produção.

“A FSRU atendeu a uma questão emergencial, e foi uma solução rápida. Precisávamos de um gás que tivesse flexibilidade para o sistema: quando fosse preciso despachar muita térmica, pudéssemos trazer mais gás; e, quando não fosse necessário, que isso não interferisse na produção contínua”, explica Manso.

Ele conta que a solução foi um projeto adaptado de forma inédita para o Brasil. Na ocasião, havia no mundo dois a três navios FSRUs da Excelerate, que transportavam e liquefaziam o gás de um país a outro. “O projeto brasileiro fixou o FSRU em Pecém e no Rio de Janeiro em 2009 (e em 2014 a Bahia), mas ligados aos gasodutos e suprimindo a rede inteira. Nunca houve o conceito de se dedicar um navio a uma térmica, como as atuais ilhas exclusivas”, ressalta Manso.

Claudia Sousa, gerente executiva da AtGas, observa que o projeto da Eneva, em Sergipe, que nasceu como ilha, desde 2024 está se integrando à rede. E GNA, no Açu, também negocia com a Nova Transportadora do Sudeste (NTS), para usar a malha do Sudeste ou da Transportadora Associada de Gás (TAG) para usar a do Nordeste. O terminal de Barcarena é uma ilha natural, porque não há rede disponível.

“A Petrobras sempre foi integrada à rede. O conceito da empresa nunca foi ter um navio FSRU para gerar energia, e sim ter GNL para adicionar molécula (gás) ao portfólio dela, quando necessário. A estratégia era ter gás firme, como o boliviano, para atender a sua demanda firme; e gás flexível (GNL) para atender à demanda termelétrica. Quando havia despacho para termelétrica, a estatal importava GNL para atender aos compromissos. E tudo utilizando a rede de transporte”, esclarece a gerente executiva da AtGás.

Em São Paulo, o projeto da Edge, do Grupo Cosan, tem ligação com a rede de distribuição da concessionária de gás. Mas há uma disputa no Supremo Tribunal Federal STF), entre os players de transporte, que defendem que o duto de ligação é de rede de transporte, e a Cosan que defende que é rede de distribuição.

A AtGás defende que os terminais de regaseificação se conectem e que o governo reveja as regras de leilão que estimularam a construção de ilhas. O presidente da entidade observa que, no modelo atual, o empreendedor entende que não precisa da infraestrutura de transporte. Na avaliação da AtGas, esse modelo não é seguro, porque ele passa a depender do GNL importado e de preços voláteis.

“Como haverá aumento na oferta de gás no Brasil devido a projetos de Raia, Rota 3 e Sergipe Águas Profundas, claramente não será necessária essa quantidade de FSRUs no Brasil. Esses oito navios operaram com uma ociosidade de 94% em 2024. O pico de utilização em 2021 foi 40%, mas, na média, foi 26%. Um navio desses custa US\$ 100 mil por dia; estamos pagando US\$ 800 mil por dia para esses navios ficarem parados mais de 90% do tempo. Por isso a Petrobras desativou o terminal de Pecém. Nenhum país tem oito navios operando”, alerta o presidente da AtGás.

Manuel Fernandes, sócio-líder do setor de energia, recursos naturais e indústria química da KPMG no Brasil e na América do Sul, observa que falta malha de gasodutos no Brasil. Hoje há apenas as malhas da NTS, no Sudeste, e da TAG no Norte e no Nordeste. Diferentemente de outros países que precisam do gás natural para aquecimento e uso doméstico, o Brasil nunca teve uma grande demanda. O uso de FSRU foi um improviso para atender de forma emergencial às térmicas.

“Hoje o gás vem da Bolívia pelo Centro-Oeste e chega às indústrias em São Paulo. Temos uma questão urgente sobre como se monetiza o gás que existe no Brasil. O gás está sendo queimado nos flares, pela impossibilidade de trazê-los para a costa a preço competitivo”, diz Fernandes.

Ocorre que a Petrobras desmobilizou seu modelo verticalizado ao desinvestir a malha de gasodutos. A empresa ainda detém 51% da TBG (Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil); mas, em 2016, vendeu 90% da Nova Transportadora do Sudeste (NTS), por US\$ 5,2 bilhões, para um fundo liderado pela Brookfield. Posteriormente, a empresa vendeu os restantes 10% para a Nova Infraestrutura Gasodutos Participações, um fundo também gerido pela Brookfield e pela Itaúsa.

Em 2019, a estatal vendeu 90% de sua participação na Transportadora Associada de Gás (TAG) para um consórcio formado pela Engie e pelo fundo canadense Caisse de Dépôt et Placement du Québec (CDPQ). Posteriormente, em 2020, a Petrobras vendeu a participação restante de 10% para o mesmo consórcio.

Quanto ao portfólio de FSRU, a Petrobras instalou, em 2009, o navio FSRU Golar Winter, no Terminal de Regaseificação de GNL de Pecém (TR-PECEM), em São Gonçalo do Amarante/CE, cuja operação foi descontinuada em dezembro de 2023. Esse navio foi redirecionado para Santa Catarina, sendo rebatizado de Energos Winter e instalado no Terminal Gás Sul, empreendimento da NFE) com capacidade de 15 milhões de m³/dia.

Também em 2009, a Petrobras instalou o Terminal de Regaseificação de GNL da Baía de Guanabara (TR-BGUA), no Rio de Janeiro (RJ), onde o FSRU Experience ainda opera com capacidade de processar 20 milhões de m³ por dia. A estatal instalou ainda, em 2014, o Terminal de Regaseificação da Bahia (TR-BA), usando o FSRU Excelerate Sequoia, com produção de 20 milhões de m³/dia.

Por meio de nota, a empresa informa que o atual Plano de Investimentos não prevê a implantação de novos terminais de regaseificação de GNL. O alto valor dos afretamentos é um dos desafios para novas instalações. De acordo com a estatal, considerando o Capex (quando comparado a um terminal onshore) e o prazo reduzidos para implantação, projetos de terminais com FSRUs oferecem flexibilidade para atender à demanda quando e onde for necessário, bem como de serem realocados caso ocorra uma mudança de cenário. Por outro lado, possuem o desafio de um Opex mais elevado, decorrente, principalmente, do afretamento dos FSRUs.

A Petrobras destaca que o Brasil é um importador líquido de gás natural. Por prover flexibilidade, a operação dos terminais de regaseificação tem forte correlação com o atendimento de usinas termelétricas, sendo também fundamental para complemento da oferta nacional, em caso de paradas programadas e não programadas de ativos de produção.

Pela estratégia da Petrobras, projetos de terminais com FSRU são implantados em águas abrigadas e, admitindo a conexão com o sistema de transporte de gás natural, em regiões com acesso facilitado à infraestrutura dutoviária e aos grandes centros consumidores. A empresa observa que, ainda que os terminais operem dentro da jurisdição dos portos, tratam-se de unidades autônomas, podendo compartilhar alguns serviços como transporte, amarração, rebocagem, etc. (quando disponíveis).

O navio FSRU Energos Winter – que a NFE absorveu após a descontinuação pela Petrobras do Terminal de Pecém – está programado para operar na Baía da Babitonga, em São Francisco do Sul (SC), integrando o Terminal Gás-Sul (TGS) da própria NFE. Transferido da Petrobras em dezembro de 2023, o navio iniciou operações comerciais em janeiro de 2024. Com capacidade de armazenamento de 138.250 m³ de GNL, o terminal pode regaseificar até 500 milhões de pés cúbicos por dia e está conectado ao Gasoduto Bolívia-Brasil por um ramal de 33 quilômetros. Atualmente, o navio está em docagem para manutenção.

A NFE conta ainda com o navio FSRU Energos Celsius, atualmente ancorado na Baía de Marajó, no município de Barcarena (PA), como parte do Terminal de GNL de São Luís. O navio chegou de Singapura em 22 de fevereiro e atua como uma unidade flutuante de regaseificação. Com 280 metros de comprimento, o navio possui quatro tanques para armazenar GNL a -160 °C, que é convertido em gás natural a 20 °C durante o processo de envio. A infraestrutura do terminal onde está localizado o Energos Celsius tem capacidade de regaseificação de até 15 milhões de m³/dia.

Edson Real, diretor comercial da NFE Brasil, destaca que a NFE é uma empresa de energia dedicada à transição energética por meio de conversões de combustíveis mais pesados para gás natural. O terminal de Barcarena (PA) é um projeto ilha (verticalizado), porque não há gasodutos no Pará e é voltado a atender a demandas locais. Já o de São Francisco do Sul (SC) foi concebido, desde o início, para ser conectado à malha de transporte.

“O primeiro contrato de Barcarena foi de fornecimento de gás natural para a Alunorte empregar em sua planta de bauxita. No segundo semestre, vamos iniciar o fornecimento para a térmica UTE Novo Tempo. Esses dois clientes já vão somar o consumo de cinco milhões de m³. Em 2026, entra em operação a térmica Portocem, que vai consumir nove milhões de m³. São projetos integrados, porque não há como atender a outros clientes, caso eles não estejam instalados na Cia Docas do Pará”, explica Real.

A Usina Termelétrica Portocem, agora pertencente à NFE, é uma usina de energia a gás natural que foi originalmente planejada para o Complexo do Pecém, no Ceará. No entanto, a empresa transferiu o projeto para Barcarena, no Pará, nas proximidades do seu terminal de GNL. A usina está programada para iniciar suas operações comerciais até agosto de 2026.

O Terminal de São Francisco do Sul aproveita a proximidade do gasoduto da TGB de 33 quilômetros e tem capacidade de resolver a necessidade de gás para as regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Isso porque a Bolívia está reduzindo a oferta contratual de gás de 30 milhões de m³/dia para os atuais 12 milhões de m³/dia. O gás do pré-sal complementa essa demanda, mas ainda há gargalos na malha de transporte para levar o gás do Rio de Janeiro para o gasoduto da TBG na Região Sul.

“O terminal tornou-se crucial para atender à demanda e ampliar a capacidade. O gasoduto da TGB, no trecho de Paulínea até Canoas, vai reduzindo o diâmetro, o que gera uma restrição de capacidade. O terminal resolve isso em parte e traz disponibilidade de gás para eventuais ampliações que a TBG venha a fazer para aumentar a oferta de gás para Rio Grande do Sul e Santa Catarina”, ressalta o diretor comercial da NFE.

Ele observa que o Brasil tem uma demanda de cerca de 60 milhões de m³/dia em tempos normais; em épocas de seca, é preciso despachar as térmicas, e o consumo sobe para até 100 milhões de m³. “Nesse momento é que se percebe a importância de um terminal de regaseificação., que tem a capacidade de, rapidamente, entrar e oferecer, por um período de tempo, um volume maior. No Brasil, os terminais nasceram como um instrumento de segurança energética”, destaca Real.

A empresa não tem planos para novos terminais. O terminal de Barcarena consumiu R\$ 360 milhões e o de Santa Catarina, R\$ 550 milhões. “Hoje a oportunidade que estamos mirando é o leilão de reserva de capacidade, lançado em janeiro, mas cancelado devido a judicialização. O governo está se preparando para lançar novamente, porque é uma demanda necessária para dar segurança ao sistema elétrico”, reforça o diretor da NFE.

Os outros quatro terminais incluem o Sepetiba, da Karpowership, instalado em Sepetiba, no Rio de Janeiro, com capacidade de 3,8 milhões de m³; o Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP), da Edge, empresa do grupo Cosan, com produção de 14 milhões de m³; o Terminal de Regaseificação do Açú, da GNA, no Porto do Açú, com capacidade para 14 milhões de m³; e o Terminal GNL da Eneva, no Porto de Sergipe, capaz de produzir 21 milhões de m³.

A GNA tem duas térmicas no Porto do Açú e licença para uma terceira. Emmanuel Delfosse, CEO da GNA, explica que o mercado de GNL é global, ligando produção de gás aos países que não têm o produto. Quando as térmicas da empresa precisam de gás, é chamado um LNG, ou navio metaneiro – embarcação projetada para transportar grandes quantidades de gás natural liquefeito (GNL) –, que se conecta ship-to-ship com a FSRU contratada pela empresa para armazenar o gás liquefeito e transformá-lo em gás natural.

“A capacidade do terminal de regaseificação. é de 21 milhões de m³/dia. A demanda das duas térmicas a plena carga é de 12 milhões de m³/dia. Temos uma sobra de capacidade de regaseificação., que poderá ser usada se instalamos uma nova planta de cerca de três milhões de m³/dia. Somos o único projeto que já otimiza a FSRU com duas termelétricas, uma com 1,3GW e outra de 1,7 GW. O complexo é de 3 GW. Temos projeto de expansão de mais 3,4 GW, já licenciados, sem a necessidade de conexão à malha de gasodutos. Nosso investimento soma R\$ 12 bilhões e estamos atento às oportunidades”, sinaliza Delfosse.

Ele explica que as duas térmicas surgiram após um leilão de energia, e agora o mecanismo de expansão é o leilão de capacidade, atualmente em discussão. “Acredito que o leilão será realizado no final do ano ou início de 2026. Estamos trabalhando com parceiros para entrar nesse leilão”, avisa o CEO da GNA.

Delfosse ressalta que o modelo verticalizado foi o mais competitivo para disputar o leilão de energia. Além disso, a malha de transporte de gás não cresceu nem um quilômetro nos últimos dez anos. “Se formos esperar o transporte de gás, não vamos andar. Como investidores privados temos de reduzir o risco. Na época do leilão, não dava para ficar refém de um ativo regulado de um terceiro”, justifica Delfosse.

O diretor da GNA diz que o GNL é usado por ser flexível. O gás doméstico seria voltado para o consumo da indústria. Ele informa que a empresa está estudando a instalação de um terminal onshore de gás liquefeito para ter estocagem de alto volume no Porto do Açu a fim de atender à demanda de flexibilidade do setor elétrico.

“A GNA é empresa de energia, e não fornecedora de gás. O benefício de nos ligarmos à malha de transporte seria ter uma fonte alternativa de gás. Mas vai depender do custo da conexão, que se for cara para o leilão não cabe, porque o leilão busca modicidade tarifária. Hoje temos duas possibilidades de conexão: pela TAG, que vai do Rio de Janeiro à Fortaleza, ou pela NTS; ou do Rio de Janeiro até o terminal da TBG em São Paulo”, resume o CEO da GNA.

A Eneva tem como um de seus principais projetos estratégicos o Hub Sergipe, onde funciona um FSRU, em Barra dos Coqueiros, região metropolitana de Aracaju. Adquirido em 2022, o Hub Sergipe foi concebido para funcionar de maneira altamente integrada à infraestrutura portuária da região e é formado por pelos ativos: usina termelétrica de 1,6 GW, responsável por suprir até 15% da demanda elétrica do Nordeste, e o terminal de GNL com a FSRU Energos Nanook, com capacidade de regaseificar até 21 milhões de m³/dia.

“Após o recebimento do GNL, a FSRU realiza a regaseificação e envia o gás por gasoduto até a usina térmica ou até a malha nacional de transporte. Essa integração entre o terminal offshore, o porto, o sistema de gasodutos e a operação térmica garante agilidade, segurança e flexibilidade, além de reforçar o papel logístico da costa brasileira como hub energético”, explica Miguel Fiuza, diretor de operações da Regional Litoral.

A empresa estuda ampliar a capacidade da planta em Sergipe, utilizando a infraestrutura já existente do terminal e da FSRU. A expansão poderá se concretizar a partir de novos contratos que venham a ser firmados nos próximos leilões de capacidade.

“A Eneva também avalia a implantação de novos projetos de geração a gás, como no Ceará, e reforça sua presença no Maranhão, onde já atua na cadeia completa de gás com produção, liquefação e distribuição em pequena escala (small scale LNG)”, destaca Fiuza.

Ele alerta que o mercado global de FSRUs tem registrado aumento expressivo de demanda, sobretudo a partir da crise energética europeia nos últimos anos e do esforço de vários países por diversificar suas matrizes e garantir suprimento seguro de gás. “A maior parte da demanda ainda vem da Ásia, mas os investimentos europeus em novos terminais vêm pressionando o mercado e podem gerar restrições na oferta de novas unidades nos próximos anos. O planejamento antecipado,

a contratação de longo prazo e a experiência operacional ganham relevância para viabilizar novos projetos”, estima o diretor da Eneva.

No Brasil, além dos oito terminais já operacionais, há a possibilidade de implantação de um terminal em Suape/PE, nos próximos anos. Armando Monteiro Bisneto, presidente do Complexo Portuário de Suape, informa que foi assinado um contrato com a Aruanã Energia S.A. (Ancorp), para um projeto numa área de 33.375 m2.

“O projeto envolve o investimento de R\$ 2 bilhões considerando Capex (capital) e Opex (despesas) para um terminal com capacidade de 11 milhões de m³/dia. Há dois meses, a Ancorp anunciou a parceira para o fretamento da FSRU. As obras devem se iniciar este ano e acredito que em 2026 teremos a primeira remessa de GNL”, estima o presidente do Complexo Portuário de Suape.

Já o Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP), em Santos (SP) é um ativo da Edge, empresa criada pela Compass em janeiro de 2024. O terminal iniciou a operação em julho de 2024 e tem capacidade para regaseificar 14 milhões de m³/dia. A Edge atua na comercialização de gás de diversas origens (TRSP, Gás do pré-sal, Gás da Bolívia e Gás da Argentina) para o mercado livre de gás com contratos com indústrias como do setor cerâmico, vidreiro, de construção e de mineração; e concessionárias de distribuição de gás canalizado.

Um dos projetos da empresa é usar o GNL em modal rodoviário, para descarbonizar indústrias distantes da malha de gasodutos, o chamado mercado off-grid. Em janeiro, anunciou contrato com a LD Celulose, indústria no Triângulo Mineiro, onde não há rede de gasodutos. Outro acordo firmado foi com a Virtu GNL, operadora que está criando um corredor logístico de Norte a Sul com caminhões a GNL para atender a clientes interessados em reduzir pegada de carbono.

De acordo com a EPE, a integração de projetos de terminais de regaseificação de GNL com os portos brasileiros e com a logística offshore poderá ocorrer de várias maneiras a depender do calado, das condições meteoceanográficas, se o projeto do terminal com a FRSU é offshore (configuração do tipo ilha), da movimentação e infraestrutura portuária, entre outros fatores. A EPE ressalta que cada projeto terá as suas próprias características, que poderão suscitar adaptações nos portos candidatos a receber uma FRSU, bem como a necessidade de estruturar uma logística offshore adequada para bom funcionamento do terminal.

Para a ANP, as FSRU são instalações importantes para manter a resiliência da rede de distribuição de energia elétrica, uma vez que também podem ser utilizadas em operações de usinas termelétricas. A agência não vê desafios regulatórios para implantação de terminal de GNL, uma vez que os requisitos para a obtenção de autorização são bem estabelecidos.

A Resolução ANP 52/2015 prevê que a construção e operação de terminais devem ser autorizadas pela agência. Embora o projeto da FSRU em si não seja autorizado pela ANP, sendo de responsabilidade da Marinha do Brasil. O que a ANP autoriza são as instalações e os equipamentos que conectam as FSRUs aos terminais GNL.

Já a Resolução ANP 811/2020 regulamenta as operações ship-to-ship (STS), que são operações de transbordo ou transferência de carga de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis diretamente entre embarcações posicionadas lado a lado, localizadas em águas jurisdicionais brasileiras. E como esse gás pode ser importado, é necessário também avaliar a Lei nº 14.134/2021, que trata de importação e exportação de Gás Natural, assim como as Portarias MME nº 232/2012 e nº 67/2010.

A Resolução ANP 50/2011 também determina o envio de informações sobre volumes importados, liquefeitos, armazenados e regaseificados. E, por fim a Resolução ANP 810/2020 institui a Gestão de Segurança Operacional nos termos do Regulamento Técnico de Terminais (RTT) para Movimentação e Armazenamento de Petróleo, Derivados, Gás Natural e Biocombustíveis.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) exerce o papel de autorização e fiscalização com base na Resolução Normativa 13/2016, verificando se os terminais estão em conformidade com os requisitos operacionais, de segurança e infraestrutura portuária. Além disso, assegura a eficiência e a racionalidade das operações no contexto do planejamento do setor aquaviário. Para FSRUs instaladas em portos públicos, é previsto que essas instalações observem as condições estabelecidas para a harmonização com as operações já existentes.

É necessário, para tanto, que o interessado obtenha previamente não apenas a anuência formal da autoridade portuária, mas também a autorização específica da Antaq, precedida de análise técnica, que avaliará aspectos fundamentais, como compatibilidade operacional.

Segundo a agência, a presença dessas unidades flutuantes no ambiente portuário provoca transformações na dinâmica operacional das instalações existentes, podendo exigir a implementação de novos procedimentos logísticos e operacionais, especialmente devido às especificidades associadas ao GNL. Em contrapartida, a instalação de unidades FSRUs cria oportunidades estratégicas importantes para o porto e para a região onde estão inseridas, representando um incremento das possibilidades comerciais e econômicas.

“Ao atrair investimentos adicionais em infraestrutura, esses projetos fortalecem a capacidade operacional do porto e diversificam a matriz de cargas. Isso favorece o desenvolvimento regional por meio do estímulo ao surgimento de atividades econômicas associadas ao uso do gás natural. No momento, não há outros projetos em análise na agência”, destaca em nota a Antaq.

De acordo com a EPE, a capacidade global de regaseificação de GNL era de 1.064,7 milhões de toneladas por ano (MTPA) ao final de 2024, ano em que 17 projetos entraram em operação, sendo dez novos terminais, seis expansões e uma reativação, adicionando assim um total de 66,6 MTPA. A maior adição individual foi o projeto Mukran LNG, com 9,9 MTPA, na Alemanha; seguido pelo projeto Huizhou LNG 1, com 6,1 MTPA, na China; e a FSRU em Barcarena/PA, no Brasil.

A de FRSU ao redor do mundo tem apresentado crescimento constante nos últimos anos. A capacidade global de regaseificação de FRSU era de 207,3 MTPA em 52 terminais operacionais ao final de 2024, cerca de 20% da capacidade global total de regaseificação. Oito novos terminais flutuantes foram comissionados durante o ano, adicionando 34,4 MTPA de nova capacidade. A Europa liderou as adições com quatro novos projetos (17,6 MTPA), seguida pela América Latina com três (13,8 MTPA) e um projeto adicional em outras regiões.

“As FSRUs continuam sendo uma solução fundamental para uma capacidade de importação de GNL nova e flexível, especialmente em meio às mudanças nas necessidades de segurança energética e às condições de mercado em evolução”, diz Marcelo Alfradique, superintendente adjunto da Superintendência de Petróleo e Gás Natural da EPE.

Treze FRSUs estavam em construção globalmente no final de 2024, representando 41,1 MTPA de capacidade futura. A Ásia e a Ásia-Pacífico lideram com 21 MTPA em desenvolvimento, seguidas pela Europa (9,8 MTPA), América Latina (6,1 MTPA) e África (4,2 MTPA). “Espera-se que cerca de 62% dessa capacidade entrem em operação em 2025, com projetos em andamento na Alemanha, na Itália, na Estônia e em Chipre” conclui o superintendente adjunto da EPE.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/08/2025

PRODUTOS E SERVIÇOS 748

Da Redação Produtos e serviços

Antaq e Praticagem

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) assinou em julho protocolo de intenções com o Instituto Praticagem do Brasil para apoio de simuladores de alta tecnologia na análise da autorização de novas instalações portuárias. O Instituto conta com dois simuladores full mission, em

parceria com o Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP) e a Technomar Engenharia.

Os estudos realizados por meio deles incorporam análise de risco e, além da segurança, podem agregar eficiência aos projetos, como a melhor localização para um terminal. O centro de simulações do Instituto oferece também simuladores para treinamento em navegação eletrônica (Radar e ECDIS), praça de máquinas e VTS (Serviço de Tráfego de Embarcações). O acordo leva em consideração determinação da Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário (Pianc), de que os projetos devem ser simulados previamente com a participação dos envolvidos, incluindo os práticos locais. Desde 2007, a Antaq representa o Brasil na Pianc, entidade mundial que produz relatórios para orientar o planejamento portuário.

Em 2023, a Agência apoiou a criação da seção nacional da Pianc, que tem o Instituto Praticagem do Brasil como parceiro associado.

Otimização de ativos

Uma nova solução da Sotreq, chamada de '3S' (Sotreq Safe Source), integra dados de diferentes sistemas instalados e amplia a previsibilidade de manutenção de navios. O lançamento é a mais nova plataforma de monitoramento e gestão de ativos da companhia. Desenvolvida com tecnologia própria, consolida a expertise da empresa em telemetria e manutenção preditiva em um sistema flexível e intuitivo.

A plataforma foi projetada para centralizar e integrar diversos dados de múltiplos equipamentos, eliminando a necessidade de acessar diferentes interfaces para acompanhar motores, geradores, redutores ou qualquer outro componente de um ativo. O sistema é resultado de vários anos de experiência da empresa com diversas plataformas de monitoramento, combinadas aos aprendizados extraídos da relação direta com clientes estratégicos.

Algumas das principais características são o monitoramento preditivo e centralizado de todos os equipamentos instalados, com possibilidade de personalização total dos dashboards; identificação proativa de anomalias por meio de alertas com base em algoritmos e indicadores visuais (conhecidos como red pills); gestão inteligente da manutenção, com planos customizados, rastreamento histórico e alertas automáticos por e-mail ou SMS; e integração com sistemas já existentes nos clientes e via API, possibilitando a geração automática de ordens de serviço e o cruzamento de dados com outros softwares de manutenção.

“Nosso foco é garantir que o cliente tenha uma visão unificada, inteligente e preditiva da sua operação. O 3S representa uma quebra de paradigma ao permitir a análise integrada e personalizada de diversos sistemas e dados em tempo real”, afirma Saul Machado, coordenador de Engenharia e Tecnologia da Sotreq. Atualmente, o sistema já está em operação na região norte e sudeste do Brasil.

Armazém multicliente

A DP World, empresa de soluções de logística e supply chain, anuncia a locação de um armazém logístico voltado a operações multicliente na cidade de Cajamar, na região metropolitana de São Paulo. Com o arrendamento, a DP World passa a contar com cerca de 100 mil metros quadrados de capacidade para operações de Contract Logistics no Brasil.

O início das atividades do espaço está previsto para setembro de 2025 e representa um passo estratégico para a empresa no país, no sentido de consolidar sua participação no mercado de contratos logísticos, em linha com a nova visão global da DP World de oferecer soluções logísticas ponta-a-ponta (E2E). Localizado a menos de 40 quilômetros da capital paulista, o centro logístico conta com acesso direto às principais rodovias da região, como Anhanguera, Bandeirantes e Rodoanel, facilitando tanto o abastecimento rápido da Grande São Paulo quanto o escoamento eficiente para polos industriais do interior e de outros estados.



O modelo de armazém multicliente, como o de Cajamar, reúne diferentes empresas em um mesmo espaço logístico, possibilitando o compartilhamento de infraestrutura, tecnologia, equipes e processos operacionais, o que reduz os custos fixos. Esse tipo de operação é uma estratégia eficiente para escalar negócios com controle, dinamismo e flexibilidade.

Atuação em todos os portos

A Maritime Ship Service, empresa que atua no fornecimento de produtos e serviços a navios nos portos brasileiros, prepara-se para estender sua atuação na região Sudeste. O objetivo é estar presente, com pontos de atuação e equipe próprios, em todos os portos brasileiros nos próximos 10 anos.

Thiago Nascimento, CEO da empresa, anuncia com entusiasmo a ampliação. “Muitas empresas que dizem estar presentes em todos os portos do país, na verdade, não possuem sedes em todo o Brasil e trabalham com terceirização. Ao expandirmos, seremos a primeira empresa a estar de fato em todos os portos do país. Isso também potencializa os resultados do nosso parceiro mais importante, que já atua em Santos e Paranaguá, e com quem vamos continuar colaborando como sempre”, observa.

A Maritime atende, atualmente, nos seguintes portos: Natal, Cabedelo, Recife, Suape, Maceió, Barra dos Coqueiros, Salvador e Aratu. A empresa atende a uma ampla gama de clientes, incluindo embarcações de passageiros e de carga como navios petroleiros, rebocadores, cruzeiros, navios de contêiner, offshore, militares e granel.

Certificações

O Terminal EBLLog da Eldorado Brasil, empresa controlada pelo Grupo J&F, celebra seu segundo ano de operação com a conquista de certificações internacionais importantes para o negócio: ISO 9001 (Gestão da Qualidade), ISO 14001 (Gestão Ambiental) e ISO 45001 (Saúde e Segurança Ocupacional). Os documentos atestam que o terminal opera dentro dos mais altos padrões internacionais de qualidade, segurança e responsabilidade ambiental.

Embora o EBLLog esteja comemorando dois anos de operação, a presença da Eldorado Brasil no Porto de Santos é anterior. Desde 2015, a empresa atua na região portuária por meio do antigo Terminal Rishis, implantado para atender a necessidade de exportação de celulose da companhia. “O EBLLog foi um marco nessa trajetória e integra o planejamento estratégico consolidado da companhia, com foco no futuro da logística portuária e do negócio”, afirma o diretor de Logística do EBLLog da Eldorado Brasil Celulose, Flávio da Rocha Costa.

Localizado no cluster de celulose da região portuária santista, o EBLLog atualmente é um dos terminais mais modernos do mundo. As certificações, previstas contratualmente pelo arrendamento da área portuária para ocorrer até fevereiro de 2026, foram antecipadas em oito meses.

Terminal de cruzeiros

O projeto Santos + Vivo, terminal multipropósito, prevê a criação de um complexo turístico para o Brasil em Santos, que abrigará novo terminal de cruzeiros, hotel, shopping center, centro de negócios e a primeira marina de Santos, em uma estrutura de 294 mil metros quadrados sobre o mar, a partir da Ponta da Praia. O projeto contempla uma série de melhorias para a balneabilidade das praias, para o desenvolvimento do Porto de Santos, o desenvolvimento econômico regional e a projeção de Santos como um case internacional de inovação em engenharia e arquitetura. O projeto foi aprovado pelo Ministério dos Portos, com investimentos privados previstos de R\$ 1,2 bilhão.

O empreendimento é liderado pelos empresários Bayard Umbuzeiro Filho e Bayard Umbuzeiro Neto, respectivamente presidente e CEO da Transbrasa, terminal alfandegado do Porto de Santos há mais de 50 anos.

Bayard Umbuzeiro Neto destaca as vantagens que a cidade terá com a implantação do projeto, que receberá investimentos 100% privados de R\$ 1,2 bilhão somente durante as obras. Como terminal multipropósito ele terá operações durante todo o ano, não somente durante a temporada de

cruzeiros. “Falando nos aspectos de turismo e economia, são estimados 7.500 empregos, uma injeção enorme de recursos privados na cidade, de impostos para o município e de crescimento do turismo em Santos”, explica Bayard, lembrando que o projeto segue padrões internacionais de urbanismo e sustentabilidade.

Em 2023, 31,7 milhões de pessoas realizaram cruzeiros em todo o mundo, com um impacto de US\$ 85,6 bilhões no PIB global. A projeção é que este mercado tenha um crescimento de US\$ 16,7 bilhões até 2031, um crescimento anual de 7,9%. Até 2036, 67 novos transatlânticos de passageiros entrarão em operação.

Saipem 7

A Saipem e a Subsea7 anunciaram acordo de fusão, confirmando memorando assinado em 23 de fevereiro. A nova companhia será chamada Saipem7 e terá receita estimada em 21 bilhões de euros e EBITDA superior a 2 bilhões de euros, com carteira de pedidos combinada de 43 bilhões de euros. A conclusão da fusão é prevista para o segundo semestre de 2026.

Pelo acordo, o capital Saipem7, que terá sede em Milão, na Itália, será dividido em partes iguais, de 50%, pelos acionistas da Saipem e da Subsea7. A nova empresa operará em mais de 60 países em serviços offshore e onshore, incluindo perfuração, engenharia, construção e outros serviços. Além disso, contará com frota mais de 60 embarcações e quadro de colaboradores com 44.000 profissionais, incluindo mais de 9.000 engenheiros e gerentes de projeto, que atuam em operações desde águas rasas até ultraprofundas, em instalações de dutos rígidos de elevação pesada, de tubos flexíveis e umbilicais, de turbinas eólicas, de fundações e de cabos.

Descarbonização

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Transpetro, subsidiária da Petrobras, assinaram acordo de cooperação técnica para a elaboração de estudo sobre o setor de construção naval e a transição energética. Com o tema “Oportunidades da descarbonização e da transição energética para a reestruturação da indústria naval”, a meta do trabalho será identificar opções para fortalecer o setor naval brasileiro com projetos que levem à redução de emissões de gases tanto no transporte marítimo como na construção de embarcações, plataformas e outras estruturas.

Está previsto mapeamento da indústria nacional, dos mercados e das políticas industriais internacionais orientadas à indústria naval. O acordo prevê ainda a identificação de fatores produtivos e tecnológicos do setor para a descarbonização e questões referentes à modernização da infraestrutura portuária. O objetivo será propor sugestões para novas políticas públicas.

Controle

O Porto do Rio inaugurou seu novo Centro de Controle Operacional (CCO), um marco na gestão portuária do Rio de Janeiro. Com investimento de quase R\$ 2 milhões, o projeto executado pela empresa Metaverso Telecom Ltda-ME corresponde à primeira fase do sistema VTMS (Vessel Traffic Management Information System), ferramenta essencial para o monitoramento e controle do tráfego aquaviário em tempo real.

O novo CCO trará melhorias significativas na segurança da navegação, na fiscalização e no rastreamento de embarcações, além de garantir melhores condições ergonômicas de trabalho para os operadores do sistema.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/08/2025

EDITORIAL 748

Da Redação Editorial

A 19ª Navalshore — Feira e Conferência da Indústria Marítima, entre 19 e 21 de agosto, no Rio de Janeiro (RJ), chega com um setor mais fortalecido, com grandes projetos no horizonte e com entusiasmo e anseio de que novas contratações se materializem, em maior número, de forma a



abraçar a maior quantidade possível de estaleiros e fornecedores nacionais. As empresas se consideram preparadas para aumentar participação nesse mercado, que ainda sofre efeitos de um dos piores ciclos de escassez de sua história.

Os agentes enxergam uma série de desafios quanto ao financiamento, novas tecnologias, capacitação de mão de obra, além de impasses relacionados ao licenciamento ambiental. O receio é para aproveitar o momento favorável a novas encomendas, considerando que 2026 será ano eleitoral — o que já traz turbulência política, polarização e tensões nos três poderes, somada às incertezas do 'tarifaço' imposto a produtos brasileiros pelo presidente dos EUA, Donald Trump.

Um breve histórico nos especiais da Portos e Navios nos últimos anos mostra que essa ansiedade de garantir novas encomendas veio a partir de diálogo buscado e pelos desafios enfrentados pelos agentes setoriais junto ao governo federal para que a indústria naval brasileira pudesse se reerguer de quase uma década de crise e se tornar mais sustentável e com políticas de Estado que a protejam de ameaças e da instabilidade dos ciclos.

A sinalização de encomendas gerou boas expectativas no setor na época da Navalshore de 2023, quando os participantes já observavam a indústria amadurecida para novos negócios. Em anos anteriores, houve muitas dúvidas sobre os rumos da indústria nacional, sobretudo sob o risco de flexibilização nas regras de navegação, que ligou um sinal de alerta para a indústria naval.

O BR do Mar, criado em 2022, foi regulamentado em julho de 2025, mas não empolgou o setor. Entre as novidades, o decreto regulamentador trouxe um incentivo ao afretamento a navios sustentáveis, conceito que ainda será detalhado por uma portaria ministerial e é aguardado pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs). O anúncio do decreto, inclusive, teve participantes da indústria nacional, que combateram a abertura da cabotagem durante as discussões da legislação no Congresso.

A denominação 'navios sustentáveis' já aparece em novos projetos e licitações de barcos de apoio marítimo e dos futuros petroleiros e gaseiros que integrarão a frota da Transpetro. Essas encomendas buscam se alinhar aos novos combustíveis marítimos e às ambições de redução de emissões de gases poluentes na Organização Marítima Internacional (IMO), que volta a se reunir em outubro para cancelar as regras que passam a valer em 2027.

Esta edição especial da Navalshore traz ainda reportagens com as análises de especialistas sobre os desafios regulatórios para terminais de regaseificação no Brasil e para o amadurecimento do grande potencial dos projetos de eólicas offshore. Mais oportunidades que o país tem e que não pode perder a chance de aproveitar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/08/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 27/08/2025