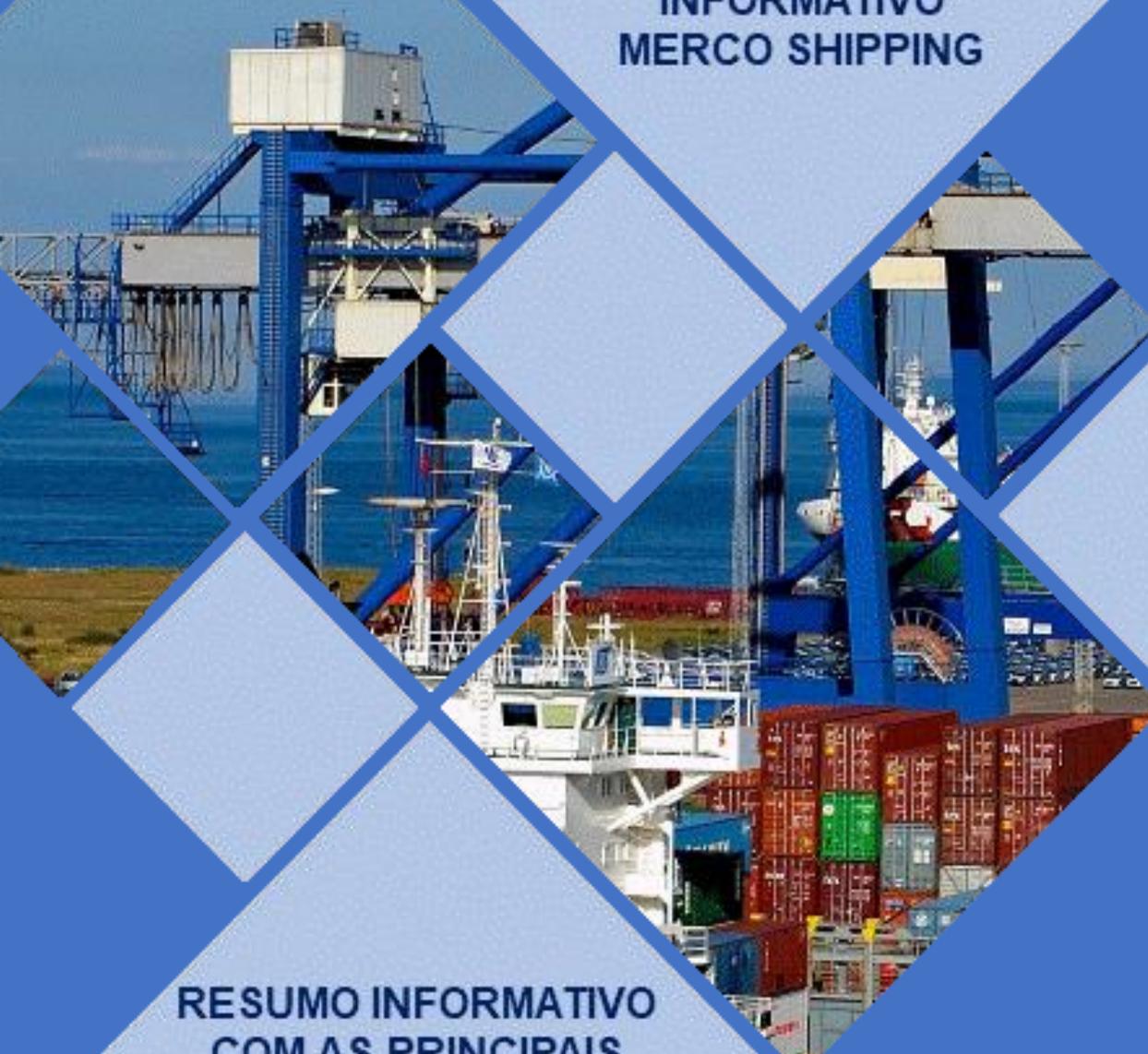


INFORMS

INFORMATIVO
MERCADO SHIPPING



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



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TECON SANTOS 10: MINISTÉRIO PEDE MAIS PRAZO E PODE ATRASAR LEILÃO DO MAIOR TERMINAL DO BRASIL; SAIBA O MOTIVO	4
ATENÇÃO: O NAVIO SUMIU!.....	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
EFEITO TRUMP: EXPORTAÇÕES DE PERNAMBUCO CAEM 49% EM AGOSTO.....	7
NOVA ROTA PARA A ÁSIA FAZ MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES DO PECÉM CRESCER 37%.....	8
META DE 1% EM 2026 IMPULSIONA INVESTIMENTOS EM BIOMETANO.....	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	11
APROVADOS EM LISTA DE ESPERA NO CPNU DEVEM MANIFESTAR INTERESSE NOS CARGOS ATÉ O DIA 18 DE SETEMBRO.....	11
ANTAQ REALIZA TOMADA DE SUBSÍDIOS SOBRE PROCEDIMENTO DE DISPONIBILIDADE DE EMBARCAÇÃO BRASILEIRA	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	12
PORTO SEM PAPEL JÁ EVITOU O CORTE DE 30 MIL ÁRVORES E A EMISSÃO DE 72 MIL TONELADAS DE CO ₂	12
COM FOCO EM SUSTENTABILIDADE E MODERNIZAÇÃO, CEARÁ SEDIA A 4ª EDIÇÃO DA CARAVANA DE INOVAÇÃO PORTUÁRIA	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
GOVERNO FEDERAL INTENSIFICA DEBATE SOBRE LOGÍSTICA VERDE DURANTE EVENTO EM BRASÍLIA NESTA QUARTA (10) ...	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – LE HAVRE E AS LIÇÕES PARA O BRASIL	16
NACIONAL - HUB – CURTAS - MONTADORAS EXPORTAM MAIS DE 57 MIL VEÍCULOS EM AGOSTO, DIZ ANFAVEA	16
<i>Levantamento aponta que avanço decorre da maior presença das associadas no mercado externo</i>	17
<i>Produção e vendas</i>	17
<i>Indústria</i>	17
<i>Capacidade</i>	17
<i>Concursos suspensos</i>	17
NACIONAL - BRASIL E ÁFRICA DO SUL DOBRAM VOOS DIRETOS ENTRE CIDADE DO CABO E SÃO PAULO	17
NACIONAL - AZUL ABRE 58 OPORTUNIDADES DE EMPREGO PARA DIVERSAS REGIÕES DO PAÍS	18
NACIONAL - INFOVIA 04 CONECTA BOA VISTA A MANAUS E AMPLIA REDE DIGITAL DA AMAZÔNIA	19
NACIONAL - SENADO DERRUBA EXIGÊNCIA DE LICENÇA AMBIENTAL PRÉVIA PARA FERROVIAS PRIVADAS	20
NACIONAL - CARAVANA DE INOVAÇÃO PORTUÁRIA DESEMBARCA EM FORTALEZA NO PRÓXIMO DIA 18	21
PORTO DE SANTOS - TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: CONTRATO DEVE SER ASSINADO EM ATÉ 120 DIAS, DIZ TARCÍSIO	22
REGIÃO NORTE - COMPLEXO DE PORTO VELHO INTENSIFICA NEGOCIAÇÕES SOBRE CORREDOR BIOCEÂNICO	23
INTERNACIONAL - LE HAVRE INVESTE EM TRANSPORTE HIDROVIÁRIO E ENERGIA LIMPA	24
INTERNACIONAL - “A MENTALIDADE DO MERCADO MUDOU MUITO. AGORA, HÁ UMA PREOCUPAÇÃO MAIOR COM O MEIO AMBIENTE”	26
BAHIA ECONÔMICA - BA	27
EXPORTAÇÕES BAIANAS SOFREM IMPACTOS DO TARIFAÇO AMERICANO, AVALIA FIEB	27
JORNAL O GLOBO – RJ	28
SETOR ELÉTRICO PRESSIONA PARA INCLUIR PAINÉIS SOLARES EM CORTES DE GERAÇÃO DE ENERGIA	28
ETIÓPIA INAUGURA HOJE A MAIOR HIDRELÉTRICA DA ÁFRICA. VEJA POR QUE A REPRESA INCOMODA O VIZINHO EGITO.....	29
CÂMARA VOTA HOJE MP DO SETOR ELÉTRICO COM AMPLIAÇÃO DE TARIFA SOCIAL, MAS SEM ABERTURA DO MERCADO	30
DEPOIS DO MÉXICO, COMITIVA DE BRASILEIROS VIAJA AO CANADÁ, EM BUSCA DE MAIS COMÉRCIO	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	32
EMPRESAS BRASILEIRAS BUSCAM BRECHAS LEGAIS E CRIATIVAS PARA REDUZIR IMPACTO DA TARIFA AMERICANA	32
BRASIL TEM 13 VEZES MAIS EMPRESAS QUE IMPORTAM DO QUE EXPORTAM PARA A CHINA	35
PETROBRAS FAZ TESTE PARA PRODUÇÃO DE COMBUSTÍVEL SUSTENTÁVEL DE AVIAÇÃO COM MISTURA DE ÓLEO VEGETAL....	36
INSTITUTO NA AMAZÔNIA QUER DESTRAVAR R\$ 540 MI EM INVESTIMENTO MISTO, COM A COP-30 COMO ‘VITRINE’	37
VALOR ECONÔMICO (SP)	38
DEPUTADO NEGOCIA TRIBUTAÇÃO DE LCAs E CRAs COM RURALISTAS	38
FUSÃO REFORÇA APOSTA NO MINÉRIO DO PAÍS E PODE ACELERAR INVESTIMENTOS	40
EXXONMOBIL ESPERA QUE UE ASSINE CONTRATOS DE LONGO PRAZO PARA COMPRA DE GÁS DOS EUA.....	41



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 133/2025
Página 3 de 51
Data: 10/09/2025
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

AGÊNCIA BRASIL - DF	42
PRÉ-SAL PETRÓLEO PRORROGA LEILÃO DOS CAMPOS DE MERO, TUPI E ATAPU	42
PORTAL PORTOS E NAVIOS	42
MARINHA DO BRASIL ASSINA CONTRATO DE COMPRA DO NAVIO DOCA-MULTIPROPÓSITO BRITÂNICO	42
MPOR PEDE MAIS PRAZO PARA AVALIAR RELATÓRIO DO TCU SOBRE TECON 10	43
INSTITUTO CONTESTA REGRAS PARA LEILÃO DE TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM SANTOS; APS REBATE	44
APS VAI CONTRATAR MONITORAMENTO DE POLUIÇÃO SONORA E VIBRAÇÕES AMBIENTAIS PARA SANTOS	45
CONCREJATO ESPERA AMPLIAR PARTICIPAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO	46
PORTO SEM PAPEL EVITOU EMISSÃO DE 72 MIL TONELADAS DE CO ₂ , DIZ MPOR	47
CMA CGM ADIA COBRANÇA DA TAXA SAZONAL SOBRE CARGAS TRANSPORTADAS PELO RIO AMAZONAS	47
DNV ATESTA SISTEMA DE EMPRESA BRASILEIRA QUE PREVINE BIOINCRUSTAÇÕES	48
ARTIGO - A DEMURRAGE DE CONTÊINERES E OS IMPACTOS DO NOVO ACÓRDÃO DA ANTAQ	49
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	51
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	51



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TECON SANTOS 10: MINISTÉRIO PEDE MAIS PRAZO E PODE ATRASAR LEILÃO DO MAIOR TERMINAL DO BRASIL; SAIBA O MOTIVO

Pasta de Portos e Aeroportos solicitou mais 15 dias ao TCU para emitir posicionamento sobre parecer técnico

Por Bárbara Farias e Maurício Martins 10 de setembro de 2025



Tecon Santos 10 ocupará 621,9 mil metros quadrados, com capacidade para 3,25 milhões de TEU e 91 mil toneladas de carga geral por ano (Alexsander Ferraz/AT)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) pediu ao Tribunal de Contas da União (TCU) mais 15 dias, além do prazo que tinha (até esta quinta-feira), para manifestar-se sobre o parecer da área técnica do Tribunal em relação ao leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Sabó (STS10).

O alargamento do prazo, até 26 de setembro, foi aceito pelo ministro Antônio Anastasia, relator do caso no TCU, mas pode atrasar o leilão do maior terminal do Brasil e até inviabilizar a realização ainda este ano, como está previsto. Procurado pela reportagem para explicar as razões do pedido de mais tempo, o MPor não deu nenhuma justificativa.

O Ministério precisa enviar à Corte de Contas um posicionamento sobre o parecer final da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária (AudPortoFerrovia) do TCU, que opinou pelo certame aberto à participação de todos. A conclusão contraria a restrição imposta pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), proibindo empresas que já possuem terminais no Porto de Santos de participarem do processo.

Anastasia também determinou que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) se manifeste sobre o parecer técnico dentro do mesmo prazo. Não há data prevista para conclusão da análise e apresentação do relatório por parte do Tribunal, que restringiu o acesso aos documentos do processo, tratado como confidencial.



O Governo Federal pretende realizar o leilão do futuro megaterminal de contêineres na segunda quinzena de dezembro, mas a extensão de prazos concedida pode atrasar ainda mais o fim da tramitação do processo licitatório, reduzindo as chances de esse cronograma se cumprir em 2025.

Pasta de Portos e Aeroportos solicitou mais 15 dias ao TCU para emitir posicionamento sobre parecer técnico (Alexsander Ferraz/AT)

Histórico

O processo vem se arrastando porque as regras restritivas previstas no edital contrariam uma parte do mercado de transporte marítimo internacional de cargas, bem como a Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Governo do Estado.

A Antaq aprovou um modelo de leilão faseado em duas etapas proibindo a participação de gigantes do setor, como a suíça MSC, a dinamarquesa Maersk, a francesa CMA CGM e a DP World (Emirados Árabes).

Elas só poderiam participar em uma improvável segunda fase, caso não houvesse interessados na primeira rodada. A Antaq alega que o modelo escolhido visa impedir concentração do mercado.

A restrição impôs uma forte pressão contra a agência reguladora e o próprio MPor.

Processo

Após a análise do TCU, a documentação retornará à Antaq para ajustes e, finalmente, para publicação do edital. Lançado o certame, as empresas interessadas terão prazo de até 30 dias para apresentar propostas.

O ativo

O Tecon Santos 10 ocupará 621,9 mil metros quadrados (m²), com capacidade para 3,25 milhões de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) ao ano, além de 91 mil toneladas de carga geral.

Com previsão de investimentos de R\$ 6,45 bilhões no terminal, o prazo do contrato será de 25 anos, com início da vigência previsto para 2026.

O megaterminal deve viabilizar a transferência do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, de Outeirinhos para o Valongo. Para isso, o futuro arrendatário terá a obrigação de construir a laje para a instalação do terminal de cruzeiros.

Parecer

O parecer da área técnica do TCU foi publicado em 25 de agosto, sob sigilo, mas A Tribuna teve acesso. O documento da AudPortoFerrovia, responsável por fiscalizar e analisar esse tipo de empreendimento, recomenda leilão sem restrição e que, caso alguma empresa que já possua terminal em Santos ganhe, seja obrigada a fazer o “desinvestimento”, ou seja, vender o ativo atual antes de assumir o Tecon Santos 10.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/09/2025

ATENÇÃO: O NAVIO SUMIU!

Nos acostumamos com somente duas empresas no setor de cruzeiros no Brasil

Por Maxwell Rodrigues 10 de setembro de 2025



(Foto: Alexander Ferraz/AT)

A regulamentação busca a modernização e o aumento da competitividade do setor, o que inclui a atuação na infraestrutura e no desenvolvimento sustentável dos portos. Já debatemos por décadas a falta de infraestrutura, principalmente para passageiros. A cada ano, percebemos que o Brasil perde “share” e, com isso, menos navios atracam em nossos portos. Por que não somos atrativos e competitivos no mercado global de cruzeiros? Por que existem navios com qualidade muito superior aos que são enviados para o nosso país

em outras localidades? As tarifas de atracação e praticagem são um problema?

Não temos uma temporada anual com cruzeiros. Os custos são divididos somente pelos meses que possuímos operação e isso nos impede de sermos mais competitivos. A liberação de um pier



demanda uma década, em média, para operar. Assim, fica cada vez mais difícil conquistarmos novos destinos e atrair o público consumidor.

Nos acostumamos com somente duas empresas no setor de cruzeiros no Brasil. Tanto a MSC quanto a Costa Cruzeiros conseguiu adaptar suas operações para que tenhamos essa atividade em nossos portos. Ocorre que, de outro lado, grandes empresas como a Norwegian e a Royal Caribbean não fazem cabotagem no Brasil. Seja pelas leis trabalhistas, que são insanas e não possuem aderência para esse mercado, seja pelos altos custos e os riscos da operação.

O Brasil, com quase 8 mil quilômetros de costa, poderia e deveria atrair mais empresas e contribuir para a prosperidade desse negócio, aquecendo a economia e gerando empregos. Andamos na contramão disso e ainda ouvimos pelos quatro cantos que estamos melhorando a relação do porto com a cidade.

Já mencionei em outros artigos que essa relação está divorciada e sem nenhum alinhamento. Acabamos de construir o Parque Valongo e sonhamos com um novo terminal naquela localidade, mas, nesta temporada, estamos diminuindo o número de navios por aqui. Isso mesmo, diminuindo o volume de leitos ofertados e os navios. Estamos navegando de popa!

Os cruzeiros estão aumentando de tamanho e demandam maior infraestrutura. Combustíveis renováveis fazem parte do escopo desse processo e, sem subsídio por parte do governo, dificilmente conseguiremos atender esses novos gigantes. Precisamos de energia elétrica em todos os berços por onde os cruzeiros irão passar. Não existe transição energética por filantropia. As narrativas são inúmeras e o modismo está deixando as ações cegas e sem sentido.

O ponto positivo é que a imigração da tripulação e passageiros para os cruzeiros internacionais tem contribuído na agilidade das operações. Tenho a oportunidade de viajar pelo mundo e conhecer diversos portos. Percebo o quanto aquelas localidades se esforçam na promoção de seus destinos quando tratamos dos cruzeiros. No Brasil, isso ainda é muito tímido, para não se dizer nulo, quando pensamos em promover o setor de cruzeiros para o mundo e nossos locais turísticos. Não participamos de feiras e eventos internacionais promovendo as nossas cidades.

Em qualquer país do mundo que se preocupe com o turismo, percebemos a dedicação e investimentos com a mobilidade, gastronomia e atratividade. Uma pesquisa com os cruzeiristas, nesta temporada, seria muito bem-vinda para entendermos como estamos nesses três pilares. Inclua nessa pesquisa que Santos é o maior porto do Hemisfério Sul e não consegue reter cruzeiristas para o turismo. Qual o papel do estado de São Paulo para impulsionar esse tema e como deixaremos de ser somente um hub? Não podemos transformar o receptivo e ser exemplo aos demais portos do Brasil?

Precisamos entender como a indústria de cruzeiros pode vender mais e ter melhores destinos com tantos desafios. Ter estratégia de governo para fazer com que essa indústria continue a crescer. Segundo dados da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil), temos um impacto de R\$ 6 bilhões em nossa economia.

Por fim, sabemos que a temporada de 2025/2026 será menor do que a do ano passado e o retrato para 2026/2027 não é bom. Ainda temos tempo para reverter, basta saber se temos vontade, capacidade e coragem.

Este artigo é de responsabilidade do autor e não reflete necessariamente a linha editorial e ideológica do Grupo Tribuna. As empresas que formam o Grupo Tribuna não se responsabilizam e nem podem ser responsabilizadas pelos artigos publicados neste espaço.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/09/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

EFEITO TRUMP: EXPORTAÇÕES DE PERNAMBUCO CAEM 49% EM AGOSTO

A queda ocorreu comparando com as exportações de agosto de 2024. O tarifaço de Donald Trump contribuiu para este recuo

Por **Ângela Fernanda Belfort - De Recife** angela.belfort@movimentoeconomico.com.br

As exportações pernambucanas totalizaram US\$ 89 milhões em agosto último. O valor representou uma queda de 42% em relação a julho e de 49% comparando com agosto de 2024, segundo dados levantados pela Fecomércio-PE com base no portal Comex do Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC). No mês passado, entrou em vigor o tarifaço de Donald Trump que impôs uma taxa de 50% a grande maioria dos produtos brasileiros enviados aos Estados Unidos.



O tarifaço de Donald Trump contribuiu para a queda nas exportações de Pernambuco.
Foto: Divulgação Suape

“Este comportamento foi um reflexo do tarifaço dos Estados Unidos. Foram exportados US\$ 7 milhões a menos para os Estados Unidos, comparando agosto deste ano com o mesmo mês do ano passado”, explica o economista da Fecomércio-PE, Rafael Lima. A alíquota de 50% reduziu a competitividade de diversos itens e resultou em baixa das exportações

pernambucanas para o mercado norte-americano.

Exportações para os EUA

A queda, de acordo com Rafael, atingiu alguns dos principais produtos exportados por Pernambuco aos EUA como açúcar de cana-de-açúcar, uvas, mangas, chapas de PET e produtos de aço. Em agosto último, não houve registro de exportação de açúcar de cana-de-açúcar de Pernambuco para os Estados Unidos, produto que, historicamente, sempre esteve entre os mais vendidos aos EUA.

Os produtos mais exportados por Pernambuco em agosto foram chapas de PET US\$ 661.154, outras lagostas US\$ 527.359, sucos (sumo) de outras frutas US\$ 294.978, pias e lavatórios para sanitários de cerâmica US\$ 271.558.

O presidente da Fecomércio-PE, Bernardo Peixoto, argumenta que os números mostram a necessidade de fortalecer a inserção de Pernambuco no mercado internacional. E complementou: “o resultado de agosto apresentou os desafios iniciais que a taxação sobre produtos brasileiros para os Estados Unidos representam, influenciando a competitividade das exportações pernambucanas. A Fecomércio PE acompanha mensalmente esses números por meios de painéis interativos para apoiar estratégias institucionais para contornar essa nova barreira”.

As importações também apresentaram queda em agosto

As importações também caíram em agosto último com uma queda de US\$ 6 milhões no comparativo com o mesmo mês do ano passado. No entanto, no acumulado de janeiro a agosto, porém, o desempenho foi positivo com US\$ 1,5 bilhão exportado, o que representou um acréscimo de 21% na comparação com o mesmo período do ano passado.

Nas importações, o estado registrou US\$ 526 milhões em agosto, recuo de 18% em relação a julho e de 25% na comparação com o mesmo mês do ano passado. De janeiro a agosto, Pernambuco importou US\$ 4,9 bilhões, redução de 2,8% ante 2024. O saldo comercial no mês foi negativo em US\$ 437 milhões.

***Com informações da Fecomércio-PE**

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 10/09/2025

NOVA ROTA PARA A ÁSIA FAZ MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES DO PECÉM CRESCER 37%

Complexo do Pecém movimentou 444.999 TEUs (unidade equivalente a contêiner de 20 pés) nos oito primeiros meses deste ano

Por Bruno Brandão - De Fortaleza



O novo serviço de navegação no Complexo do Pecém, chamado Santana, é operado pela MSC em parceria com a APM Terminals
Foto: Porto de Pecém/Divulgação

A movimentação de cargas no Complexo do Pecém apresentou avanço significativo em 2025. De janeiro a agosto, o terminal registrou 444.999 TEUs, representando um crescimento de 37% em comparação ao mesmo período do ano passado. Ao mesmo tempo, a movimentação total de mercadorias atingiu 13

milhões de toneladas, alta de 7% na mesma base comparativa.

Esse desempenho, de acordo com o Pecém, está estreitamente ligado à nova rota marítima semanal para a Ásia, inaugurada oficialmente em abril e já responsável por 15% da movimentação de contêineres no Pecém. A redução drástica no tempo de viagem, que caiu de aproximadamente 60 para cerca de 30 dias, tornada viável pela rota Santana, operada pela MSC e APM Terminals, conectando diretamente o terminal cearense aos portos estratégicos de Busan, Qingdao, Xangai, Ningbo, Yantian e Singapura, gerou ganhos expressivos em eficiência logística.

Da China para o Pecém

“Os primeiros resultados confirmam o impacto transformador dessa rota direta para a China. Já conseguimos reduzir pela metade o tempo de transporte e ampliar expressivamente a movimentação de contêineres no Porto do Pecém, com novos recordes a cada mês. Isso mostra que estamos cumprindo nosso papel de tornar o Ceará mais competitivo, criando condições para que nossos exportadores e importadores tenham acesso mais rápido e eficiente aos maiores mercados do mundo”, aponta Max Quintino, presidente do Complexo do Pecém.

No âmbito das exportações, os dados da Comex Stat mostram que o Ceará alcançou US\$ 1,5 bilhão em vendas externas no período janeiro–agosto de 2025, uma elevação de 36,3% em relação ao mesmo intervalo de 2024. Os principais responsáveis por esse impulso foram os embarques de ferro e aço, que ultrapassaram US\$ 700 milhões até julho, além de frutas, ceras vegetais e calçados.

“A adesão à nova rota superou nossas expectativas, que inicialmente era de um aumento de 10%. Isso demonstra o potencial gigantesco que existe nessa conexão. Além da possibilidade de ampliar as exportações de frutas, granito e castanha de caju, por exemplo, estamos facilitando a importação de insumos e maquinário de última geração para as indústrias locais, fortalecendo toda a cadeia produtiva do Nordeste”, complementa André Magalhães, diretor Comercial do Complexo do Pecém.

Ceará busca expandir exportações para a Europa

Nesse contexto, o governo estadual tem buscado ampliar mercados alternativos. Em reunião recente, a Secretaria do Desenvolvimento Econômico do Ceará recebeu representantes da Eurobras GmbH, empresa suíça que atua como parceira logística no comércio europeu.

O encontro teve como objetivo abrir novas frentes de exportação para castanha de caju, polpas de frutas tropicais e camarão, com envio direto ao Porto de Roterdã, na Holanda, um dos principais hubs de distribuição do continente.



A aposta é reduzir tempo e custo de transporte e atender demandas específicas do mercado europeu, que diferem das norte-americanas, no caso do camarão, por exemplo, há preferência pelo produto com cabeça e em diferentes calibres.

Durante o encontro, o secretário Vicente Ferrer ressaltou o potencial do Ceará como um parceiro estratégico para o mercado europeu – Foto: Governo do Ceará

Segundo a secretaria, representantes da Eurobras percorrem o litoral cearense para conhecer a cadeia produtiva de pescado e frutas, com expectativa de consolidar em até 30 dias o envio dos primeiros contêineres. Além desses produtos, também foram apresentados potenciais em segmentos como lagosta, café e granito. A estratégia faz parte de uma tentativa de diversificação da pauta exportadora e maior integração entre agronegócio, indústria e comércio.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 10/09/2025

META DE 1% EM 2026 IMPULSIONA INVESTIMENTOS EM BIOMETANO

Decreto que regulamentou a Lei Combustível do Futuro vai contribuir para a retomada dos investimentos em biometano

Por Ângela Fernanda Belfort - De Recife angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



O biometano pode ser produzido a partir de várias matérias-primas, como bagaço da cana-de-açúcar, vinhaça, resíduos em aterro santinário, entre outros. Foto: Algás/Divulgação

A presidente da Associação Brasileira do Biogás (ABiogás), Renata Isfer, acredita que os investimentos em biometano serão destravados com a regulamentação que estabeleceu uma meta já para 2026, quando os produtores e importadores de gás devem garantir que pelo menos 1% do consumo seja atendido com o biometano. O percentual foi

estabelecido no Decreto nº 12.614, de 5 de setembro de 2025 e deve aumentar, gradativamente. Nos próximos cinco anos, a expectativa é de que 75% dos investimentos previstos em biometano venham do setor sucroenergético, numa estimativa da entidade.

“O produtor queria produzir, mas ficava em dúvida se teria como escoar a produção”, comenta Renata, argumentando que a definição dos percentuais traz mais previsibilidade ao setor. O decreto citado regulamentou o que está previsto na Lei Combustível do Futuro, que prevê o aumento da participação de biocombustíveis no País.

“Para 2026, talvez tenhamos alguma dificuldade para entregar 1%. Agora, o Ministério de Minas e Energia vai fazer um levantamento e dizer se tem ou não volume para o próximo ano”, conta Renata.

O percentual de biometano a ser consumido em 2026 deve ser divulgado até novembro deste ano. A meta do percentual de obrigatoriedade da compra do biometano deve ser definida, anualmente, até 1º de novembro pelo governo federal.

Pelo que foi divulgado até agora, ocorrerá um aumento gradual da meta (em percentual) que pode chegar ao limite máximo de 10%. O objetivo das metas é aumentar a descarbonização no setor de gás natural.

A obrigação de comprar o biometano será dos agentes que comercializam gás natural no mercado regulado pela União. Cada agente terá uma meta proporcional à sua participação no mercado de gás natural do ano anterior.



Presidente da ABiogás, Renata Isfer, diz que o decreto que regulamenta a Lei Combustível do Futuro vai destruir os investimentos do setor. Foto: Sérgio Lima/Divulgação

Potencial grande da geração do biometano

O setor sucroenergético será um grande fornecedor de biometano, pelos levantamentos da ABiogás. Até 2030, somente os associados da ABiogás devem implantar 200 plantas que vão fabricar o biometano até 2030. Desse total, 75% das novas unidades estão dentro das usinas, que podem usar

subprodutos do setor sucroenergético como a vinhaça, a torta de filtro e o bagaço de cana-de-açúcar para fabricar o biometano. Os resíduos de proteína animal e de aterros sanitários também podem produzir este tipo de gás.

Atualmente, existem 16 plantas de biogás associadas a Associação. As 200 plantas previstas até 2030 terão a capacidade de produzir 8 milhões de metros cúbicos por dia. Cada 1 milhão de m³ de biometano instalado resulta em investimentos da ordem de R\$ 2,9 bilhões, de acordo com a ABiogás.

Segundo Renata, somente a Copersucar planeja produzir 2,5 milhões de metros cúbicos de biometano diariamente. ABiogás foi criada em 2013 para representar os setores de biogás e biometano.

O presidente executivo da Associação Brasileira de Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás), Marcelo Mendonça, diz que o Decreto Nº 12.614 representa um passo relevante para promover a descarbonização da matriz energética brasileira. Ele lembrou que o biometano vai ter que cumprir o tratamento regulatório estabelecido para o gás natural.

O aumento da produção de biometano também pode contribuir para descarbonizar frotas de máquinas pesadas, como caminhões, tratores e ônibus. Ainda de acordo com Marcelo, “as distribuidoras de gás canalizado estão engajadas na agenda de promoção do gás renovável. Já há distribuição de biometano nas redes das associadas da Abegás com atuação nos Estados do Ceará e de São Paulo”. O Ceará foi pioneiro no Brasil em injetar biometano na sua rede de distribuição. A Abegás tem como associadas as distribuidoras de gás canalizado.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 10/09/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

APROVADOS EM LISTA DE ESPERA NO CPNU DEVEM MANIFESTAR INTERESSE NOS CARGOS ATÉ O DIA 18 DE SETEMBRO

Edital que regulamenta essa etapa foi publicado no DOU desta terça-feira (9/9). A confirmação deve ser feita no site ou aplicativo SOUGOV

Brasília, 09/09/2025 - Os candidatos aprovados em lista de espera na primeira edição do Concurso Público Nacional Unificado (CPNU 1) têm até o dia 18 de setembro para manifestar o interesse em continuar concorrendo às vagas de cada um dos cargos para o qual está habilitado.

O prazo foi estabelecido pelo Edital Específico nº 3, publicado no Diário Oficial da União desta terça-feira (9). O prazo para a manifestação de interesse se estende até às 23h59 do dia 18 de setembro.

A etapa é obrigatória e essencial para que os candidatos permaneçam na lista de espera e o interesse precisa ser confirmado separadamente para cada cargo. Aqueles que não se manifestarem no prazo deixam de concorrer a futuras convocações.

Se o candidato marcar que não tem interesse em determinado cargo, ele será eliminado da lista de espera desse cargo, inclusive para possíveis contratações temporárias.

A confirmação deve ser feita no site ou aplicativo SOUGOV.BR, plataforma do governo federal que centraliza serviços de gestão de pessoas para servidores públicos, aposentados e pensionistas do Executivo Federal.

O resultado das novas listas de espera alteradas com base nas respostas das manifestações de interesse será divulgado até 10 de outubro de 2025. Todos os candidatos aprovados em lista de espera serão informados por e-mail e receberão aviso por meio da Caixa Postal do GOV.BR.

Na próxima segunda-feira (15), às 16h, será realizada uma live no canal do YouTube do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos. As dúvidas poderão ser enviadas previamente pelo perfil da pasta no Instagram. Além da live, dúvidas podem ser encaminhadas pela Central Sipec. Na página, o candidato pode acessar o ícone do CPNU 1.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 10/09/2025

ANTAQ REALIZA TOMADA DE SUBSÍDIOS SOBRE PROCEDIMENTO DE DISPONIBILIDADE DE EMBARCAÇÃO BRASILEIRA



Essa é a primeira vez que a Agência promove participação social para relatório de AIR

Brasília, 09/09/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) abre, nesta terça-feira (09), o processo de tomada de subsídios para tratar dos procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira.

A participação social é aplicável às solicitações



de autorização para o afretamento de embarcação estrangeira na navegação de cabotagem, nas modalidades por espaço e por viagem. As contribuições podem ser enviadas até o dia 8 de outubro de 2025.

O objetivo é obter contribuições, subsídios e sugestões referentes ao relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) preliminar desse tema, que está incluído na Agenda Regulatória 2025/2028.

Essa é a primeira vez que a Agência promove participação social para um relatório de AIR. Essa iniciativa é uma inovação de boas práticas regulatórias previstas no Manual da Agenda Regulatória da ANTAQ.

A participação social permitirá o aprimoramento dos fundamentos que subsidiarão o aperfeiçoamento dos instrumentos regulatórios relacionados aos procedimentos de circularização e bloqueio aplicáveis ao afretamento de embarcações estrangeiras por viagem ou por espaço na cabotagem.

As medidas propostas no relatório de AIR visam conferir maior previsibilidade aos agentes econômicos, ampliar a efetividade da fiscalização, qualificar a atuação da Agência em situações de controvérsia e fornecer dados mais confiáveis ao processo regulatório, considerando as dinâmicas atuais dos mercados de cabotagem e de afretamentos.

A atualização também é necessária para que os procedimentos de consulta de disponibilidade de embarcação brasileira estejam alinhados aos aperfeiçoamentos trazidos pela Lei 14.301/2022, BR do Mar.

Também será realizado um webinar ao vivo para a apresentação técnica do relatório de AIR, em data e horário a ser publicado em breve. O evento será gravado e disponibilizado no site da ANTAQ, na área de participação social dedicada à Tomada de Subsídios.

Contribuições

Mais informações sobre a tomada de subsídios estão disponíveis neste link.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ a partir do dia 09 de setembro de 2025 até as 23h59 do dia 08 de outubro de 2025. Os envios devem ser realizados exclusivamente pelo formulário eletrônico disponível no site da autarquia. Para o envio de imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos devem ser encaminhados para o e-mail: srg@antaq.gov.br.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do questionário eletrônico, poderá fazê-la utilizando o computador da Secretaria-Geral - SGE, desta Agência, no caso de Brasília, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio 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@antaq.gov.br

Data: 10/09/2025



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PORTO SEM PAPEL JÁ EVITOU O CORTE DE 30 MIL ÁRVORES E A EMISSÃO DE 72 MIL TONELADAS DE CO₂

Desde 2011, digitalização dos processos portuários gera ganhos ambientais e fortalece o compromisso do Brasil com a sustentabilidade



Porto sem Papel já evitou o corte de 30 mil árvores e a emissão de 72 mil toneladas de CO₂ - Foto: Claudio Neves

O Programa Porto sem Papel (PSP), iniciativa do Governo Federal coordenada pelo Ministério de Portos e Aeroportos, já acumula resultados expressivos no campo da sustentabilidade. Desde a sua criação, a digitalização dos processos portuários permitiu evitar o uso de aproximadamente 342,8 milhões de folhas de papel, o que equivale a 1.579 toneladas. O impacto representa a preservação estimada de 30,6 mil eucaliptos, reforçando o compromisso do setor portuário brasileiro com práticas mais sustentáveis.

Criado para reduzir a burocracia nos portos, o Porto sem Papel unifica em uma plataforma digital única todas as informações necessárias para a atracação e operação das embarcações. Antes, a rotina exigia a entrega de diversos formulários físicos a diferentes órgãos anuentes. Hoje, com a

centralização dos dados, armadores e agentes de navegação podem iniciar o preenchimento do Documento Único Virtual (DUV) ainda durante a viagem do navio, antes da atracação. Esse procedimento garante maior previsibilidade, acelera a liberação e reduz o tempo de permanência das embarcações nos portos.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que o Porto sem Papel é um marco na modernização do setor portuário e destacou que a digitalização dos processos traz ganhos de eficiência ao mesmo tempo em que reforça o compromisso do Brasil com a sustentabilidade. “Estamos mostrando que é possível modernizar o setor, reduzir burocracia e, ao mesmo tempo, contribuir para a preservação do meio ambiente”, disse.

Modernização que reduz burocracia e fortalece a sustentabilidade nos portos brasileiros

Essa agilidade tem reflexos diretos na sustentabilidade: além da expressiva economia de

papel, a digitalização também contribui para a diminuição do tempo de espera dos navios, o que impacta na redução do consumo de combustível e das emissões de gases do efeito estufa. Entre 2013 e 2024, o sistema evitou a liberação de cerca de 72 mil toneladas de CO₂ na atmosfera, resultado da maior eficiência operacional.

Para Antônio Teixeira, gerente de operações do GAC, empresa internacional de logística marítima com atuação no Brasil, o programa mudou a lógica de trabalho no setor. Segundo ele, hoje é possível preencher até 90% da documentação antes mesmo da chegada da embarcação, o que reduz o tempo de liberação de quatro ou cinco horas para até duas horas em alguns casos. “O Porto sem Papel é uma ferramenta absurdamente benéfica. Só vem melhorando e se consolidando como uma das melhores mudanças do setor nos últimos anos”, afirmou.

Ele destaca ainda que os benefícios vão além do aspecto ambiental. “Antes era preciso imprimir pilhas de papel e se deslocar até os órgãos. Hoje, tudo pode ser feito do escritório ou até em home office, algo impensável antes. Isso reduz deslocamentos, custos e até o estresse do trabalho”, acrescentou.

PORTO SEM PAPEL EM NÚMEROS

342,8 mi

de folhas poupadas

= 1.579
toneladas de papel
economizadas

30,6 mil

árvores preservadas

Eucaliptos que
deixaram de ser
cortados graças
à digitalizações

72 mil toneladas

de CO₂ evitadas



MENOS
tempo de
navios parados
nos portos



MENOS
combustível
queimado



MENOS
poluição na
atmosfera

**PROCESSO
DIGITAL E ÁGIL**

Formulários podem ser preenchidos
antes da chegada do navio, acelerando
a liberação e reduzindo burocracia



Na avaliação de Teixeira, o Porto sem Papel se tornou também sinônimo de qualidade de trabalho e de vida, além de ampliar a eficiência para quem utiliza corretamente o sistema.

Com resultados crescentes, a iniciativa se consolida como um dos principais marcos da modernização do sistema portuário brasileiro, alinhando competitividade com responsabilidade socioambiental.

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

Data: 10/09/2025

COM FOCO EM SUSTENTABILIDADE E MODERNIZAÇÃO, CEARÁ SEDIA A 4ª EDIÇÃO DA CARAVANA DE INOVAÇÃO PORTUÁRIA

Evento em Fortaleza e Pecém reúne autoridades, especialistas e setor produtivo para debater modernização e sustentabilidade logística



Com foco em sustentabilidade e modernização, Ceará sedia a 4ª edição da Caravana de Inovação Portuária

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) realiza, no dia 18 de setembro, a 4ª edição da Caravana de Inovação Portuária. O encontro, que será sediado em Fortaleza, no auditório da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), vai reunir gestores públicos, pesquisadores, especialistas e lideranças empresariais para discutir os rumos da inovação nos setores portuário e logístico brasileiros.

A programação inclui debates sobre tecnologias aplicadas à operação portuária, modernização da governança, desenvolvimento de produtos e serviços inovadores, além da apresentação de programas estratégicos do MPor, como o Navegue Simples e a Política de Sustentabilidade da pasta.



A Caravana chega ao Ceará com a proposta de fortalecer um ecossistema de inovação aberta voltado à operação portuária, conectando sustentabilidade, conhecimento e eficiência. A edição também marca a chegada do projeto a dois dos principais ativos logísticos do estado: Porto do Mucuripe e Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

Caravana da Inovação Ceará

"Trazer a Caravana de Inovação para o Ceará é estimular a criação de soluções que tornem a atividade portuária do estado e do Brasil mais

eficiente, sustentável e conectada com os desafios do futuro", destacou Tetsu Koike, diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do MPor.



A iniciativa mobiliza redes locais e nacionais de inovação a partir de práticas concretas e experiências compartilhadas.

Visitas técnicas

Além do encontro na sede da FIEC, no dia 18, também estão previstas visitas técnicas ao Porto do Mucuripe, no dia 17, e ao Complexo do Pecém, no dia 19; referências logísticas do Nordeste. A Caravana pretende proporcionar uma visão direta dos principais desafios e oportunidades dos setores portuário e industrial do Ceará, incentivando o diálogo e a construção conjunta de alternativas.

Promovidas pelo MPor, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Hub Brasil Export, as caravanas já passaram por Salvador (BA), Belém (PA) e São Luís (MA), consolidando-se como espaço de articulação entre os setores público e privado e a academia, visando impulsionar soluções inovadoras no setor portuário.

Serviço

O quê: 4ª Caravana de Inovação Portuária

Quando: 18 de setembro de 2025

Horário: das 8h às 12h e das 14h às 18h

Local: Casa da Indústria, Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), Auditório José Flávio Costa Lima

Endereço: Avenida Barão de Studart, 1.980, Aldeota, Fortaleza (CE)

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

Data: 10/09/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

GOVERNO FEDERAL INTENSIFICA DEBATE SOBRE LOGÍSTICA VERDE DURANTE EVENTO EM BRASÍLIA NESTA QUARTA (10)

Seminário reúne ministros e representantes do setor privado para discutir infraestrutura e sustentabilidade nos transportes

O ministro dos Transportes em exercício, George Santoro, participa nesta quarta-feira (10), em Brasília, do seminário “Logística verde para impulsionar um país mais competitivo e descarbonizado”. O encontro reunirá autoridades do governo, representantes do setor privado e instituições financeiras para debater estratégias que alinhem desenvolvimento econômico e sustentabilidade no setor de transportes e logística.

Santoro participará do primeiro painel, que tratará do papel estratégico das ferrovias na matriz de transporte, tema essencial para a transição energética e eficiência logística do país. O evento também abordará os caminhos para uma infraestrutura que apoie a reindustrialização, a redução das emissões de gases de efeito estufa e a ampliação da competitividade brasileira no mercado global.

Também participam do evento o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira; o chefe do Departamento de Transporte e Logística do BNDES, Tiago Toledo; o diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior do BNDES, José Luis Gordon; o presidente da ABDIB, Venilton Tadini, entre outras autoridades.

Cobertura de imprensa



Profissionais de imprensa interessados em acompanhar o seminário poderão realizar o credenciamento no local, no dia do evento, das 8h30 às 9h30.

Serviço

Seminário “Logística verde para impulsionar um país mais competitivo e descarbonizado”

Data: Quarta-feira, 10 de setembro

Horário: 9h30

Local: Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada

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

Data: 10/09/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – LE HAVRE E AS LIÇÕES PARA O BRASIL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A visita da Missão França 2025 ao Porto de Le Havre, promovida pelo Fórum Brasil Export, oferece ao setor portuário brasileiro um rico material de reflexão. O principal porto de contêineres da França vem demonstrando como é possível alinhar crescimento logístico e sustentabilidade, uma equação que o Brasil precisa resolver de forma urgente.

A estratégia francesa de ampliar o uso do transporte hidroviário merece atenção especial. A construção do novo canal para barcaças, com inauguração prevista para 2027, é um exemplo concreto de como priorizar um modal menos poluente e mais eficiente. No Brasil, onde a matriz de transporte ainda é excessivamente dependente do modal rodoviário, a aposta no potencial hidroviário pode reduzir custos logísticos, emissões e acidentes.

Outro ponto que chama a atenção é o compromisso de Le Havre com a descarbonização. A eletrificação de berços de atracação, que permitirá aos navios desligarem os motores quando atracados, e o investimento em usinas de hidrogênio verde ao longo do Rio Sena são medidas que colocam o porto no centro da transição energética europeia.

Para o Brasil, que detém uma das matrizes energéticas mais limpas do mundo, iniciativas semelhantes poderiam consolidar sua vantagem competitiva, atraindo operadores e investidores comprometidos com metas ambientais.

O retorno ao porto francês, 20 anos após a primeira visita técnica do Brasil Export, permite também constatar a importância de planejamento de longo prazo. Projetos que eram apenas maquetes em 2005 hoje são realidade, e outros, como o canal para barcaças, já têm data para serem entregues. É uma lição sobre continuidade administrativa e visão estratégica, valores ainda desafiadores no contexto brasileiro.

A Missão França 2025 cumpre, assim, seu papel de aproximar o setor portuário nacional das melhores práticas globais. Cabe agora aos formuladores de políticas e aos operadores brasileiros transformar essas referências em projetos concretos, capazes de reposicionar o país como um protagonista na logística internacional, com competitividade, eficiência e respeito ao meio ambiente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - MONTADORAS EXPORTAM MAIS DE 57 MIL VEÍCULOS EM AGOSTO, DIZ ANFAVEA

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

LEVANTAMENTO APONTA QUE AVANÇO DECORRE DA MAIOR PRESENÇA DAS ASSOCIADAS NO MERCADO EXTERNO

As montadoras exportaram 57,1 mil veículos em agosto, alta de 19,3% sobre julho e de 49,3% na comparação anual. No acumulado de janeiro a agosto, foram 313,3 mil unidades, 12,1% acima de 2024. Para a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), que apresentou o levantamento, o avanço decorre da maior presença das associadas no mercado externo.

PRODUÇÃO E VENDAS

A produção em agosto somou 247 mil veículos, 3% a mais que em julho, mas 4,8% abaixo de agosto de 2024. No ano, o total produzido é de 1,743 milhão de unidades, alta de 6%. Os emplacamentos somam 1,668 milhão, avanço de 2,8%. As vendas de importados crescem mais que as de nacionais, e os eletrificados nacionais já respondem por 25% do mercado de híbridos e elétricos. O segmento de caminhões teve sua primeira queda no acumulado do ano, de 1%.

INDÚSTRIA

O faturamento da indústria brasileira cresceu 5,1% nos primeiros sete meses de 2025, na comparação com o mesmo período de 2024, segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI). Apenas em julho, houve avanço de 0,4% frente a junho, mas queda de 1,3% em relação a julho do ano passado. O emprego industrial também registrou alta: crescimento de 2,3% no acumulado do ano e 0,2% na comparação com junho.

CAPACIDADE

A utilização da capacidade instalada recuou para 78,2% em julho, 1,6 ponto percentual abaixo do registrado no mesmo mês de 2024. Segundo a CNI, a queda reflete os efeitos da política monetária restritiva, que mantém os juros elevados e reduz o ritmo da atividade industrial.

CONCURSOS SUSPENSOS

O Ministério Público Federal (MPF) entrou com ação civil pública pedindo a suspensão imediata de concursos da Marinha por descumprimento da Lei de Cotas. Segundo o MPF, a força fracionou vagas por especialidade para reduzir o número destinado a candidatos pretos, pardos, indígenas, quilombolas e pessoas com deficiência. No concurso para o quadro técnico do corpo auxiliar, por exemplo, das 62 vagas, apenas 11 foram reservadas para cotistas raciais e nenhuma para pessoas com deficiência, abaixo dos percentuais legais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2025

NACIONAL - BRASIL E ÁFRICA DO SUL DOBRAM VOOS DIRETOS ENTRE CIDADE DO CABO E SÃO PAULO

Acordo prevê quatro frequências semanais a partir de outubro e reforça cooperação em promoção conjunta do setor

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Paul Van Den Brink, representante do aeroporto sul-africano para desenvolvimento de rotas, confirmou a ampliação da operação à secretária-executiva do MTur, Ana Carla Lopes

Brasil e África do Sul deram mais um passo para estreitar a cooperação bilateral, desta vez com foco no turismo. Durante missão oficial do Ministério do Turismo (MTur) na Cidade do Cabo, foi confirmada a ampliação da frequência de voos diretos operados pela South African Airways entre a cidade sul-africana e São Paulo.

A partir de outubro, a rota, inaugurada em 2023, passará de dois para quatro voos semanais — aos sábados, terças, quartas e domingos —, dobrando a oferta de assentos entre os dois destinos. Atualmente, a ligação aérea entre Brasil e África do Sul soma oito voos semanais, com mais de dois mil lugares disponíveis. A companhia também avalia colocar mais uma aeronave na rota já em 2026.

Em reunião na embaixada brasileira na Cidade do Cabo, Paul Van Den Brink, representante do aeroporto sul-africano para desenvolvimento de rotas, confirmou a ampliação da operação à secretária-executiva do MTur, Ana Carla Lopes, que garantiu apoio da pasta para o aumento da oferta.

“Os números mostram uma demanda bilateral forte e crescente que justifica a ampliação da conectividade. Esta missão, alinhada à visão do presidente Lula de uma política externa ativa, visa transformar esse potencial em mais voos, mais turistas e, conseqüentemente, mais desenvolvimento e emprego para ambos os países”, destacou Ana Carla Lopes.

Paul Van Den Brink disse ver espaço para crescimento. “Estamos muito animados em continuar trabalhando com o Ministério do Turismo brasileiro. Os voos entre nossos países estão indo muito bem, então, planejamos ampliar ainda mais frequências e rotas”, afirmou.

Os números confirmam o bom momento das viagens entre os dois países. O total de turistas sul-africanos no Brasil saltou de 5,4 mil em 2022 para 15,2 mil em 2024. Somente no primeiro semestre deste ano, foram registrados 10,4 mil visitantes vindos da África do Sul.

O Brasil é hoje o principal mercado emissor de turistas da América Latina para a África do Sul, com 49,8 mil brasileiros viajando para o país em 2024, quase o dobro do ano anterior, segundo a South Africa Tourism. A isenção de vistos para estadias de até 90 dias é apontada como fator que impulsiona esse crescimento.

Além da pauta aérea, a missão incluiu reuniões bilaterais com autoridades locais, entre elas a ministra sul-africana Patrícia de Lille, anfitriã do G20 Turismo. Foram discutidas ações de promoção conjunta e troca de boas práticas em áreas como ecoturismo e turismo comunitário.

A secretária-executiva também participa, na Cidade do Cabo, de um fórum de investimentos que reúne potenciais investidores do setor. Já em Mapulanga, ela representará o ministro Celso Sabino na reunião do G20 Turismo, na qual incentivará a participação dos países na COP30, que será realizada em novembro, em Belém (PA).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2025

NACIONAL - AZUL ABRE 58 OPORTUNIDADES DE EMPREGO PARA DIVERSAS REGIÕES DO PAÍS

Oportunidades estão concentradas em São Paulo, com postos em Barueri, Campinas e Guarulhos, além de vagas afirmavas para PcD

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



Vagas de emprego ofertadas pela Azul são concentradas nas regiões Norte, Nordeste, Distrito Federal e Sudeste.
Foto: Guilherme Ramos

A Azul anunciou nesta semana que está com 58 vagas abertas para contratação efetiva e composição de banco de talentos

em diversas áreas nas regiões Norte, Nordeste, Distrito Federal e Sudeste. Desse total, 46 oportunidades estão concentradas em São Paulo, nas cidades de Campinas, Guarulhos e, principalmente, Barueri.

Segundo a companhia aéreas, são oportunidades para analista de Dados e Analytics, executivo de Vendas, coordenador para Vendas de Cargas Internacionais, especialistas em Compras e Contratos e muitas outras.

No município de Barueri, há vagas para o escritório da companhia, em Alphaville, com oportunidades para analista de Telecom (Pleno e Sênior), analista de Parcerias e analista de Produtos. Há oportunidades com modelo de trabalho presencial e também híbrido.

Em Campinas, onde a Azul possui um hub no Aeroporto de Viracopos, há vagas para engenheiro de Segurança do Trabalho, agente de Aeroporto, analista de Planejamento e Controle de Manutenção.

A Azul informou que a seleção também contempla vagas afirmativas, como para Pessoas com Deficiência (PcD) para agente de Aeroporto para as bases de João Pessoa (PB), Recife (PE) e Campinas/Viracopos (SP), além de agente de Excelência ao Cliente para Belo Horizonte/Confins (MG).

Interessados e a lista completa das oportunidades podem ser encontradas através do site <https://voeazul.gupy.io/>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2025

NACIONAL - INFOVIA 04 CONECTA BOA VISTA A MANAUS E AMPLIA REDE DIGITAL DA AMAZÔNIA

Novo trecho do programa Norte Conectado visa levar internet de alta velocidade a quatro cidades e reforçar infraestrutura para serviços essenciais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Lula e o ministro das Comunicações, Frederico de Siqueira Filho, participaram do lançamento de um dos cabos a partir da balsa responsável pela obra, no leito do rio Negro

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) participou na terça-feira (9), em Manaus (AM), da inauguração da Infovia 04, novo trecho do programa Norte Conectado, do governo federal. O sistema é formado por 610 quilômetros de cabos de fibra óptica, sendo 480 km subfluviais pelo rio Branco e 130 km terrestres dutados, que conectam Boa Vista (RR) à Vila de Moura (AM). O investimento, de R\$ 118 milhões, permitirá ampliar a capacidade e a estabilidade do tráfego de dados, além de levar internet de alta velocidade a escolas, hospitais, fóruns, unidades militares, universidades e instalações da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai).

Segundo o Ministério das Comunicações, o novo trecho beneficiará diretamente cerca de 460 mil pessoas em quatro cidades — três em Roraima e uma no Amazonas — e contribuirá para a oferta de serviços digitais essenciais, como telemedicina, educação a distância e segurança de fronteira.

O Norte Conectado é considerado pelo governo um dos maiores projetos de infraestrutura digital já realizados na Amazônia. O programa prevê a instalação de 12 mil quilômetros de cabos de fibra óptica submersos em rios, com investimento de R\$ 1,3 bilhão do Novo PAC, para atender 70 municípios do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima. A expectativa oficial é beneficiar

cerca de 10 milhões de pessoas, além de preservar até 68 milhões de árvores por dispensar grandes desmatamentos para a instalação da rede.

Cada infovia é composta por cabos com 24 pares de fibras ópticas, cada par capaz de transmitir até 4 terabits por segundo (Tb/s), unidade que mede o volume de dados transferidos em alta velocidade. A capacidade é suficiente para trafegar simultaneamente cerca de 200 mil vídeos em alta definição.

Com a inauguração, Manaus passa a funcionar como ponto central da rede, que será interligada por um anel óptico em construção. Essa estrutura conectará as Infovias 01, 02 e 04, já em operação ou em recuperação, e as Infovias 05, 06 e 08, previstas para ficarem prontas até o final de 2026. De acordo com o ministério, essa integração formará uma rede contínua e robusta, elevando a qualidade da conectividade na região e permitindo maior redundância e estabilidade na transmissão de dados.

O projeto também busca fortalecer a presença do Estado na Amazônia e impulsionar o desenvolvimento regional. Para o governo, a infraestrutura digital é um instrumento de inclusão social e econômica, criando oportunidades para negócios locais, educação e serviços públicos mais eficientes.

Cerimônia de entrega

A inauguração foi acompanhada pelo presidente Lula e pelo ministro das Comunicações, Frederico de Siqueira Filho. Durante a cerimônia, eles participaram do lançamento de um dos cabos a partir da balsa responsável pela obra, no leito do rio Negro.

“O Norte Conectado é mais do que uma obra de tecnologia: é uma obra de cidadania. Estamos falando de crianças que terão condições de estudar online, de médicos que poderão atender pacientes à distância, de comunidades indígenas que vão se comunicar com segurança. É inclusão digital, social e econômica chegando a quem mais precisa, e com respeito à floresta”, afirmou o ministro.

Lula destacou que o projeto é um passo importante para reduzir desigualdades e preparar a região para os desafios do futuro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2025

NACIONAL - SENADO DERRUBA EXIGÊNCIA DE LICENÇA AMBIENTAL PRÉVIA PARA FERROVIAS PRIVADAS

Comissão de Infraestrutura aprovou projeto que anula portaria do Ministério dos Transportes; proposta segue para análise da CCJ

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O PDL, de autoria do senador Zequinha Marinho, anula parte de uma portaria do Ministério dos Transportes que torna obrigatória novas exigências a projetos ferroviários privados

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado aprovou, na manhã de terça-feira (9), o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 203/2025, de autoria do senador Zequinha Marinho (Podemos-PA). A proposta anula parte de uma portaria do Ministério dos Transportes que torna obrigatória novas exigências a projetos ferroviários privados. O texto segue para análise da Comissão de Constituição e Justiça

(CCJ).

O dispositivo derrubado é o artigo da Portaria nº 689, de 2024, que condicionava o enquadramento de projetos prioritários à apresentação de licença ambiental prévia. Segundo o Senado, a classificação é fundamental para emissão de debêntures incentivadas de infraestrutura, mecanismo que garante acesso a financiamento privado.

Para Marinho, a exigência cria desigualdade entre ferrovias públicas e privadas e desestimula investimentos. O relator, senador Esperidião Amin (PPSC), concordou e disse que a suspensão garante tratamento isonômico e maior segurança jurídica para investidores.

“Considerando que a obtenção de licenças ambientais é um processo complexo e demorado, tal exigência, exclusivamente para os projetos de autorização, pode representar um entrave significativo para a captação de recursos destinados à construção de ferrovias privadas”, afirmou Amin.

O relator destacou ainda que a medida pode ajudar a expandir a malha ferroviária e fortalecer a competitividade do setor em relação ao transporte rodoviário, com ganhos logísticos e ambientais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2025

NACIONAL - CARAVANA DE INOVAÇÃO PORTUÁRIA DESEMBARCA EM FORTALEZA NO PRÓXIMO DIA 18

Evento do MPor debate modernização da gestão, novas tecnologias e sustentabilidade, com visitas técnicas ao Porto do Mucuripe e ao Complexo do Pecém

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do MPor, Tetsu Koike, elogiou a iniciativa de realizar a próxima etapa da Caravana de Inovação Portuária para o Ceará

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) levará a Fortaleza (CE), no próximo dia 18, a quarta edição da Caravana de Inovação Portuária. O encontro será realizado no auditório da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec) e reunirá gestores públicos, pesquisadores, especialistas e lideranças empresariais para debater os rumos da

inovação nos setores portuário e logístico do país.

A programação prevê painéis sobre tecnologias aplicadas à operação portuária, modernização da governança e desenvolvimento de produtos e serviços inovadores. Também haverá a apresentação de programas do MPor, como o Navegue Simples — iniciativa que simplifica processos de autorização e outorga — e a Política de Sustentabilidade da pasta, que estabelece diretrizes para tornar as operações portuárias mais alinhadas a práticas ambientais e sociais responsáveis.

A Caravana chega ao Ceará com o objetivo de fortalecer um ecossistema de inovação aberta voltado à atividade portuária, integrando sustentabilidade, conhecimento e eficiência operacional. A edição também marcará a aproximação do projeto com dois dos principais ativos logísticos do estado: o Porto do Mucuripe e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

“Trazer a Caravana de Inovação para o Ceará é estimular a criação de soluções que tornem a atividade portuária do estado e do Brasil mais eficiente, sustentável e conectada com os desafios do futuro”, afirmou Tetsu Koike, diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do MPor.

A iniciativa mobiliza redes locais e nacionais de inovação a partir de práticas concretas e experiências compartilhadas, incentivando a troca de conhecimento entre governo, empresas e instituições de pesquisa.

Visitas técnicas

A programação incluirá também atividades externas. No dia 17, está prevista visita técnica ao Porto do Mucuripe; no dia 19, ao Complexo do Pecém. Os dois portos são considerados importantes polos para o escoamento da produção cearense e para a integração logística da região Nordeste. A intenção é proporcionar aos participantes uma visão prática dos desafios e oportunidades enfrentados pelos dois empreendimentos, estimulando o diálogo e a construção conjunta de alternativas para o setor.

Promovida pelo MPor em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o HUB Brasil Export, a Caravana de Inovação Portuária já passou por Salvador (BA), Belém (PA) e São Luís (MA).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/09/2025

PORTO DE SANTOS - TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: CONTRATO DEVE SER ASSINADO EM ATÉ 120 DIAS, DIZ TARCÍSIO

Empresa portuguesa Mota-Engil foi a vencedora do leilão e será responsável pela construção do empreendimento

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



“A gente prevê a assinatura de contrato em 90 até 120 dias depois da realização do leilão. Agora, a gente entra em uma fase documental”, disse o governador Tarcísio de Freitas

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), esma que a assinatura do contrato com a Mota-Engil, vencedora do leilão do túnel Santos-Guarujá, deva acontecer em até 120 dias. Com isso, o início efetivo das obras deverá ficar para o início de 2026. O empreendimento receberá um investimento total de R\$ 6,8 bilhões. Após a

realização do certame, realizado na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), o governador detalhou quais os próximos passos que serão seguidos dentro do rito processual da concessão do túnel imerso, que será o primeiro do Brasil.

A partir do Acordo de Cooperação Técnica (ACT) firmado entre os governos Federal e Estadual junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), o Governo de São Paulo tornou-se o poder concedente, por essa razão que liderou o processo licitatório.

“A gente prevê a assinatura de contrato em 90 até 120 dias depois da realização do leilão. Agora, a gente entra em uma fase documental, de aporte e garantia, montagem de SPE (Sociedade de Propósito Específico), e logo na sequência teremos a assinatura. Deve acontecer em dezembro ou janeiro do ano que vem, esse é o prazo que a gente esma”, comentou o governador.

Com o início das obras, o Governo de São Paulo, através da Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo), passará a ter um papel fiscalizador do túnel, a fim de garantir a segurança e continuidade das atividades para que os prazos sejam cumpridos.



O governador explicou que está previsto um acordo de governança entre o estado e a União, uma vez que toda a viabilização de construção do túnel ocorrerá em área federal, do Porto de Santos (SP).

“Depois da assinatura, vamos ter a liberação para início da obra, a aprovação do projeto executivo, atividades de desapropriação, e então o Governo de São Paulo exerce seu papel fiscalizador. Temos um verificador independente, que faz parte desse contrato de concessão, e a atuação da agência como regulador, além de ter muita sinergia com órgãos federais, até porque tem aporte do Governo Federal e do Estado. Nada será feito sem a anuência de ambas as partes”, pontuou.

Do investimento total de R\$ 6,8 bilhões, R\$ 5,14 bilhões serão divididos entre os governos federal e de São Paulo. O restante será aportado pela empresa portuguesa vencedora da licitação. O prazo de concessão do futuro empreendimento será de 30 anos.

O projeto

Com 1,5 km de extensão, sendo 870 metros imersos, o túnel contará com três faixas por sentido, além de passagem para pedestres, ciclistas e uma via exclusiva para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). A obra deve beneficiar 1,2 milhão de pessoas diariamente.

Atualmente, a ligação entre Santos e Guarujá é realizada pelo sistema de travessias de balsas, cujo percurso varia de 20 minutos até mais de uma hora, a depender dos horários de pico e período de alta temporada. Outro caminho é por rodovias estaduais, em um trajeto de 40 quilômetros pela Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2025

REGIÃO NORTE - COMPLEXO DE PORTO VELHO INTENSIFICA NEGOCIAÇÕES SOBRE CORREDOR BIOCEÂNICO

Estado e Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia discutem integração logística e ampliação de rotas de exportação com o Chile

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O complexo portuário de Porto Velho tem intensificado o diálogo para consolidar sua participação no corredor bioceânico, rota que ligará Rondônia ao Oceano Pacífico e aos mercados da Ásia. Na semana passada, o terminal recebeu uma delegação chilena interessada em conhecer a infraestrutura local e discutir formas de integração. Durante a visita, a Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (Soph) apresentou os investimentos em andamento para ampliar a capacidade logística e reforçou o papel da hidrovia do Rio Madeira na ligação com novos mercados.

Segundo o governador de Rondônia, Marcos Rocha, o estado tem investido em obras estruturantes para tornar o escoamento mais competitivo e sustentável. “O governo tem trabalhado em obras e investimentos que potencializam a produção agrícola e criam novas oportunidades de exportação. Estamos avançando para que Rondônia seja cada vez mais competitiva, garantindo condições de escoamento seguras e modernas, o que fortalece nossa economia e abre novos mercados para os produtores locais”, afirmou.

O presidente da Soph, Fernando Parente, destacou que a concessão da Hidrovia do Madeira será decisiva para consolidar a integração logística. “O corredor bioceânico abre para Rondônia uma porta direta para o Pacífico. Isso significa mais competitividade para nossos produtores e maior inserção do estado no comércio internacional”, avaliou.

O Porto de Porto Velho movimenta principalmente soja, proveniente de Rondônia e do noroeste do Mato Grosso. Apenas em 2024, a área de plantio no estado cresceu 15%. Cada embarcação transporta em média 2 mil toneladas do grão, e os comboios formados por até 30 embarcações equivalem ao transporte de até 1.500 caminhões, retirados das rodovias. “Esse modelo reduz custos



logísticos, diminui a emissão de poluentes e amplia a sustentabilidade, fortalecendo a competitividade do agronegócio rondoniense”, acrescentou Parente.

A delegação chilena, formada por representantes da região de Arica e Parinacota e do Porto de Arica, reforçou a importância da aproximação com Rondônia para viabilizar o corredor bioceânico. O grupo também foi recebido pelo governador Marcos Rocha (União) no Palácio Rio Madeira, em agenda voltada à construção de parcerias estratégicas entre Brasil e Chile.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2025

INTERNACIONAL - LE HAVRE INVESTE EM TRANSPORTE HIDROVIÁRIO E ENERGIA LIMPA

Ações para reduzir o impacto ambiental das operações do porto foram apresentadas à delegação da Missão França 2025, nessa terça-feira.

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

Maior porto de contêineres da França, Le Havre recebe 6 mil navios por ano e movimentou 106 milhões de toneladas no ano passado

Principal porto de contêineres da França, Le Havre realiza investimentos para tornar suas operações mais sustentáveis, especialmente a partir da redução da emissão de gases do efeito estufa (GEE), e ainda melhorar sua logística. São instalações exclusivas para o transporte hidroviário, novos berços de atracação, o fornecimento de energia elétrica para navios atracados e a produção de hidrogênio verde (H2V), iniciativas que devem ser concluídas entre este ano e 2030.

Essas ações foram destacadas pelo diretor de Planejamento Estratégico e Projeções da Haropa Port (a autoridade portuária de Le Havre e dos portos fluviais de Rouen e Paris), Cédric Virciglio, que apresentou o planejamento à comitiva da Missão França 2025, que conta com o número recorde de mais de 100 participantes, entre empresários e autoridades, e é organizada pelo Fórum Brasil Export.

A agenda técnica da missão teve início na última segunda-feira, em Paris, com um seminário sobre as mudanças no sistema portuário brasileiro, que teve a participação do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Nessa terça-feira, a delegação visitou o Porto de Le Havre, localizado às margens do Canal da Mancha e na foz do Rio Sena (que o liga diretamente aos portos de Rouen e Paris), no norte do país e a 197 quilômetros da capital Paris. No complexo marítimo, que recebe cerca de 6 mil navios por ano e movimentou 106 milhões de toneladas em 2024, a comitiva se reuniu com executivos locais e conheceu, em um passeio de barco, as principais instalações e os projetos de desenvolvimento.

Curiosamente, em 2005, há exatos 20 anos, Le Havre integrou a primeira agenda de visitas técnicas internacionais promovida pelo Brasil Export. O retorno ao porto francês foi a oportunidade de verificar de perto sua evolução e o desenvolvimento dos projetos que ainda eram planejados há duas décadas.

Um dos empreendimentos que foram “re encontrados” pela comitiva foi a área de expansão do Porto de Le Havre, a Port 2000, que estava em construção na visita do Brasil Export em 2005. Implantada a partir do aterro de parte do canal do Rio Sena e em operação desde 2006, ela passa por uma nova melhoria, a construção de um canal exclusivo para barcaças ligando o Rio Sena a seus terminais. As obras foram iniciadas em março deste ano.

Segundo o diretor da Haropa Port, o acesso de barcaças visa facilitar a navegação dessas embarcações em todas as condições climáticas e de maré - para chegar aos terminais, elas vão vir pelo rio e acessar diretamente o canal, sem precisar enfrentar as correntes do Mar do Norte. Com isso, as autoridades querem aumentar o transporte de cargas entre Le Havre e as regiões atendidas pelo porto, especialmente a Grande Paris, pelo modal hidroviário, em substituição ao rodoviário (cinco vezes mais poluente que o fluvial). Atualmente, apenas 10% dos contêineres movimentados

no complexo francês - uma parcela de 220 mil no ano passado - passam pelo Sena, destacou Cédric.

O canal terá 1.800 metros de extensão e 100 metros de largura. Sua abertura demandará a dragagem de 4,5 milhões de metros cúbicos de sedimentos - volume semelhante ao que costuma ser dragado no Porto de Santos anualmente. O custo deve chegar a 200 milhões de euros, cerca de R\$ 1,36 bilhão, a ser custeado pelo porto e pelas autoridades locais e estadual e pela União Europeia.

A expectativa é que o canal seja inaugurado em 2027 e, até 2037, o tráfego de contêineres entre Le Havre e Paris aumente entre 50% e 100%, destacou Cédric.

Investimentos pelo Sena

As autoridades francesas também contam com outros projetos para ampliar o uso do modal hidroviário pelo Rio Sena, até o Porto de Le Havre. No ano passado, os berços de barcas e de navios existentes no complexo marítimo e ao longo da via fluvial começaram a ser eletrificados, permitindo que as embarcações, quando atracadas, possam desligar seus motores - interrompendo a emissão de poluentes - e terem sua demanda de energia atendida pelos terminais, a partir de um sistema de transmissão de eletricidade instalado no cais.

Nas instalações fluviais e no terminal de cruzeiros de Le Havre, o sistema de eletrificação será concluído até o próximo ano. Já no terminal de contêineres do Porto, os trabalhos vão continuar até 2028.

Outra iniciativa é a instalação de usinas elétricas movidas a hidrogênio verde ao longo do Sena. Mais de 35 projetos, envolvendo 66 instalações, foram aprovados ao longo do rio, entre Le Havre e Paris, garantindo o fornecimento de uma energia produzida por um combustível limpo para toda essa região.



O diretor de Planejamento Estratégico da Haropa Port, Cédric Virciglio, destacou os projetos de sustentabilidade do complexo marítimo para a comitiva

Norte Export 2026



A edição do próximo ano do fórum Norte Export será realizada em Manaus (AM), integrando as comemorações dos 30 anos da operadora Super Terminais, que conta com uma instalação no



complexo amazonense. O evento ocorrerá em março. A novidade foi anunciada pelo diretor da Super Terminais, Marcello Di Gregorio, nessa terça-feira, durante o almoço que a empresa ofereceu à comitiva da Missão França 2025 do Brasil Export em Le Havre. Na apresentação, ele estava ao lado do CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2025

INTERNACIONAL - “A MENTALIDADE DO MERCADO MUDOU MUITO. AGORA, HÁ UMA PREOCUPAÇÃO MAIOR COM O MEIO AMBIENTE”

Entrevista com Cédric Virciglio, diretor de Planejamento Estratégico e Projeções da Haropa Port
Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

O Porto de Le Havre, administrado pela Haropa Port, aposta em hidrovias e novas tecnologias para reduzir o impacto ambiental de suas operações. Para o diretor de Planejamento Estratégico e Projeções da companhia, Cédric Virciglio, este é um caminho natural, considerando a importância de o setor de transportes se tornar mais sustentável. Em entrevista exclusiva ao BE News, o dirigente do complexo marítimo francês fala sobre os esforços de Le Havre para adotar ações menos danosas ao meio ambiente e como isso vem moldando o planejamento estratégico do porto.

Diretor, a Haropa Port vem adotando ações para reduzir a emissão de poluentes no Porto de Le Havre, que administra. Há um maior incentivo para o transporte hidroviário, por exemplo. Como essa estratégia foi desenvolvida?

Hoje, 85% do transporte das cargas movimentadas nos portos administrados pela Haropa Port (Le Havre, Rouen e Paris) são feitos por rodovia. É um índice muito alto. E nossas operações estão crescendo, os navios que recebemos estão cada vez maiores. Em cada escala (de um navio contêiner) em Le Havre, entre 3 mil e 6 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) são descarregados. E para retirar essas cargas, teríamos de ter a mesma quantidade de caminhões. É simplesmente impossível. Por quê? Porque nosso principal mercado é a região de Paris, que já está completamente congestionada. E nós temos um avo forte, estratégico, que é o Rio Sena. Então temos e vamos usá-lo mais e mais. Por isso, estamos investindo em uma nova infraestrutura para melhorar o fluxo das cargas utilizando especialmente barcaças para seu transporte, ao invés de caminhões.

As obras previstas para o Porto de Le Havre e voltadas à hidrovia, como o acesso direto da área de expansão do complexo marítimo, o Port 2000, para o Sena, serão concluídas nos próximos anos. Mas os mercados portuário e de navegação na Europa e, em especial, na França, já se preocupam em adotar soluções menos poluentes em suas atividades. A Haropa Port já percebe esse esforço?

Sim. Vejo que a mentalidade do mercado mudou muito. No passado, o caminhão era uma solução fácil para o transporte de cargas saindo ou chegando em um porto, ele é flexível, rápido e assim por diante. Mas agora, há uma preocupação maior com o meio ambiente, com as emissões de CO2 (nas atividades portuárias). E com os serviços portuários cada vez mais integrados nas cidades, nós temos de agir. E o setor privado também entende isso. Por isso, alguns grandes players, como a (armadora francesa) CMA CGM e a TIL (do grupo suíço MSC) estão investindo mais em hidrovias e colocando cada vez mais volumes em barcaças para alcançar Paris e outras regiões.

Ainda sobre a política de sustentabilidade de Le Havre, quando o Grupo Brasil Export iniciou suas missões internacionais em 2005, há exatos 20 anos, os primeiros portos visitados foram Roterdã, nos Países Baixos, e Le Havre. E naquela época, para expandir sua área operacional, a administração portuária desenvolveu o projeto Port 2000, aterrando uma parte do canal do Rio Sena. Hoje, para aumentar a capacidade operacional, Le Havre busca qual estratégia? Aumentar a área para terminais, aterrando o rio ou o mar, ainda é a resposta?

Sempre temos duas opções. A primeira pode parecer mais fácil, que é encontrar uma área greenfield e construir ali novos terminais. Mas na verdade, é muito difícil, porque na Europa, a densidade (populacional) é muito alta e não é fácil encontrar espaço novo para construir esse tipo de infraestrutura.

Então qual é a segunda opção?

A segunda alternativa é otimizar o trabalho dos terminais. Por isso, no nosso plano estratégico atual, estamos trabalhando com os operadores de terminais para aumentar a capacidade deles sem precisar ampliar sua área. A solução passa por investir em novos portêineres, novos planejamentos logísticos. E também buscamos aproveitar espaços do porto que hoje não estão destinados à operação e integrá-los aos terminais. Hoje, no porto, estamos discutindo isso com os operadores e eles realmente precisam desses espaços para desenvolver novos serviços. Com essas estratégias, nos próximos quatro ou cinco anos, conseguiremos ampliar a capacidade de movimentação de cargas de Le Havre entre três e cinco milhões de TEU por ano.

A solução, então, é ampliar a eficiência e melhor explorar as áreas já construídas no porto?

Sim, exatamente. Por quê? Porque desenvolver novos terminais em greenfields demora pelo menos dez anos. Otimizar um terminal leva, é claro, menos tempo. Obviamente você tem que fazer a expansão simultaneamente com a operação dia-a-dia, mas é uma forma mais rápida e consome menos recursos do que construir um terminal.

Uma estratégia mais sustentável, não?

Mais sustentável, sim. E é o mesmo princípio de nosso plano de expansão do uso das hidrovias. Em uma única barcaça de Le Havre a Paris, nós podemos colocar 250 contêineres. Isso significa que, com uma única embarcação, você tira 250 contêineres e 250 caminhões da rua

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

EXPORTAÇÕES BAIANAS SOFREM IMPACTOS DO TARIFAÇO AMERICANO, AVALIA FIEB

Por Bruna Carvalho - 10/09/2025 11:00 - Atualizado 10/09/2025



Foto: Pixabay

Os primeiros efeitos do tarifaço imposto pelos Estados Unidos começam a aparecer nas exportações da Bahia. Segundo análise da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), embora o comportamento das exportações para o mercado americano tenha sido, inicialmente, mais resiliente do que o das exportações totais do estado, os dados já apontam impactos significativos sobre setores estratégicos da economia baiana, principalmente entre alguns dos produtos que foram sobretaxados.

Na comparação entre os meses de julho e agosto de 2025, as exportações totais da Bahia registraram queda de 19,4%, passando de US\$ 934,6 milhões para US\$ 753,7 milhões. Na contramão desse movimento, as exportações baianas para os Estados Unidos aumentaram 9,8% no mesmo período, atingindo US\$ 64,1 milhões.

Apesar do crescimento agregado, o detalhamento por tipo de produto revela que o aumento foi impulsionado, principalmente, por itens isentos de sobretaxa, cujas vendas mais do que dobraram (alta de 136,7%). Já os produtos afetados diretamente pelo tarifaço viram suas exportações recuarem 42,8%.

Segmentos mais afetados

Entre os produtos mais atingidos pelas tarifas estão manteiga de cacau, celulose, magnésia calcinada, ferroligas e calçados. Alguns itens, como butadieno não saturado e ferrosilício, simplesmente deixaram de ser vendidos para os Estados Unidos. Seis dos principais produtos baianos tiveram suas exportações totalmente interrompidas, com destaque para os setores químico/petroquímico, metalúrgico e de alimentos.

Em contrapartida, produtos como mangas e pneus para ônibus, mesmo sujeitos a tarifas elevadas, registraram aumento nas exportações, o que pode indicar uma antecipação de embarques antes do início da vigência das tarifas, em 6 de agosto.

A análise sazonal, que compara agosto de 2025 com o mesmo mês de 2024, também evidencia queda nas exportações baianas. O total exportado pelo estado caiu 35,7%, enquanto as vendas para os EUA recuaram 11,6%. Entre os produtos sobretaxados, a queda em relação a agosto de 2024 foi de 22%, enquanto os produtos livres da tarifa tiveram leve recuo de 4,2%.

Cenário ainda exige cautela

De acordo com a FIEB, ainda é cedo para mensurar completamente os efeitos do tarifaço. A instituição alerta que o comportamento observado pode ter sido influenciado por estratégias de antecipação ou adaptação adotadas por exportadores e compradores americanos desde o anúncio da medida, no início de julho.

Além disso, uma nova lista de produtos isentos foi divulgada pelo governo americano no próprio dia 9 de setembro, o que pode alterar novamente a dinâmica comercial. A análise detalhada de quais produtos baianos serão beneficiados por essa revisão ainda está em andamento.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 10/09/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

SETOR ELÉTRICO PRESSIONA PARA INCLUIR PAINÉIS SOLARES EM CORTES DE GERAÇÃO DE ENERGIA

Fonte renovável tem gerado menos que o potencial por excesso de oferta em alguns horários
Por Manoel Ventura — Brasília



Painéis solares em um prédio no Rio — Foto: Guito Moreto/Agência O Globo

Agentes do setor elétrico intensificaram a pressão para incluir a produção de painéis solares (normalmente instalados em telhados de residências e empresas) nos cortes pelos quais a geração de energia renovável tem passado no Brasil.

A disputa nos bastidores deve se somar a uma série de tensões que já permeiam a área de energia elétrica no Congresso, no governo e nos órgãos reguladores.

Os cortes de produção de energia viraram o problema mais urgente para o setor. Eles ocorrem em situações como falta de linhas de transmissão e excesso de produção de energia em determinados horários. Parte disso ocorre também por conta do crescimento da geração distribuída (GD), como é

chamado o uso dos painéis em telhados, e sobre a qual o operador do sistema não tem nenhum controle.

Isso tem atingido as usinas hidrelétricas, eólicas e solares (nesse caso, aquelas centralizadas em parques, e não as distribuídas a partir de painéis solares nos telhados). Em agosto, o corte da energia solar e eólica chegou a 26% do total do potencial de produção, de acordo com cálculos do Itaú BBA com base em números do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

Esses cortes ocorrem durante o dia, quando o sol está forte. Mas o excesso de oferta nesses horários não afasta riscos para o setor, já que toda essa produção não ocorre à noite e é no geral imprevisível.

Como O GLOBO mostrou, no Dia dos Pais, em agosto, durante a tarde, o ONS cortou quase 100% da produção solar e eólica centralizada. Grande parte da demanda estava sendo suprida pela geração distribuída, numa situação que deixou o sistema sob forte pressão diante da baixa flexibilidade da operação.

O corte de geração (chamado tecnicamente de curtailment) tem efeitos financeiros, com redução de receitas das empresas. Segundo Edvaldo Santana, ex-diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica, o custo pode chegar a R\$ 1,5 bilhão por mês no mínimo.

Esse cenário levou agentes do setor a intensificar a pressão sobre órgãos reguladores, governo e Congresso para incluir a geração distribuída nos cortes. Se não fisicamente — ou seja, parada de efetiva de produção — ou por rateio de custos. É um movimento liderado representantes de eólicas, distribuidoras, geradoras, consumidores e produtores independentes.

Já representantes da geração distribuída dizem que não podem pagar a conta pelo que consideram problemas de planejamento e dizem que o modelo é para consumo próprio (embora esteja conectado na rede), eficiência energética e alívio estrutural para as redes de distribuição.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 10/09/2025

ETIÓPIA INAUGURA HOJE A MAIOR HIDRELÉTRICA DA ÁFRICA. VEJA POR QUE A REPRESA INCOMODA O VIZINHO EGITO

Empreendimento no maior afluente do Rio Nilo levou 14 anos para sair do papel e promete resolver escassez de energia do país

Por Bloomberg — Adis Abeba



Obras da Grande Represa do Renascimento Etíope (GERD), na Etiópia — Foto: Zacharias Abubeker/Bloomberg

A Etiópia vai inaugurar nesta terça-feira a maior represa hidrelétrica da África, uma façanha colossal de engenharia que poderá abastecer casas e indústrias em toda a África Oriental, ao mesmo tempo em que aprofunda uma disputa de anos com Egito e Sudão sobre o fluxo do Rio Nilo.

A segunda nação mais populosa da África afirma que a Grande Represa do Renascimento Etíope (GERD), localizada no principal afluente do Nilo, na região de Benishangul-Gumuz, no oeste do país, vai resolver crônicos problemas de falta de energia e sustentar o setor industrial.



Mas os países a jusante, Egito e Sudão, relutam em ver a represa operar sem um acordo vinculante sobre como gerenciar o Nilo, a principal fonte de água doce para mais de 100 milhões de pessoas no continente.

— A represa representa o fim da história de indignação — disse o primeiro-ministro etíope, Abiy Ahmed, em entrevista televisionada na semana passada. — A prosperidade da Etiópia pode ser alcançada no menor tempo possível.

Orgulho nacional: 14 anos de obras

Para a Etiópia, a represa é motivo de orgulho nacional. Muitos no país sem saída para o mar — assolado por pobreza generalizada e altos números de deslocados após anos de conflitos locais — nunca imaginaram que a Etiópia seria capaz de construir a maior represa da África.

O projeto, estimado em cerca de US\$ 4,8 bilhões (R\$ 27,3 bilhões), levou 14 anos para ser concluído e foi inicialmente financiado por meio de títulos comprados pela vasta diáspora etíope, mas o caminho esteve longe de ser tranquilo.

Pelo menos 15 mil pessoas morreram durante a construção, segundo informou na semana passada o ministro da Água e Energia, Habtamu Itefa, citado pelo jornal "Reporter".

O sucesso da represa representa uma ruptura com tratados da era colonial — dos quais a Etiópia nunca foi signatária — que davam ao Egito controle sobre a gestão das águas do Nilo.

'Ameaça contínua'

Ministros da Irrigação e Recursos Hídricos do Egito e do Sudão se reuniram no Cairo na semana passada. Ambos afirmaram que a construção da represa viola o direito internacional e pode causar estragos rio abaixo. O Sudão já enfrentou várias situações inesperadas devido a ações não anunciadas da Etiópia, como o enchimento do reservatório da GERD ou a liberação de água.

A represa “representa uma ameaça contínua à estabilidade da situação na Bacia Oriental do Nilo, de acordo com o direito internacional”, disseram Egito e Sudão em um comunicado conjunto. “Há preocupações relacionadas à segurança da represa, ao descarregamento descontrolado de água e ao que fazer em anos de seca severa.”

Anos de negociações interrompidas sobre como gerenciar o Nilo à luz da GERD fracassaram, apesar dos esforços dos Estados Unidos, dos Emirados Árabes Unidos e do Banco Mundial para oferecer conhecimento técnico na elaboração de um documento que permitisse à Etiópia gerar energia, ao mesmo tempo em que reservava certos direitos ao Sudão e ao Egito em períodos de seca.

A GERD está atualmente gerando 3.400 megawatts, mas atingirá sua capacidade total de 5.150 megawatts após a inauguração de terça-feira. A Etiópia mira US\$ 427 milhões em receitas com exportações de energia no atual ano fiscal, que vai até julho.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/09/2025

CÂMARA VOTA HOJE MP DO SETOR ELÉTRICO COM AMPLIAÇÃO DE TARIFA SOCIAL, MAS SEM ABERTURA DO MERCADO

Governo publicou medida em maio, e ela precisa ser aprovada até 17 de setembro para não perder seus efeitos

Por Bernardo Lima — Brasília

A Câmara dos Deputados marcou para esta quarta-feira a votação da medida provisória (MP) da reforma do setor elétrico que amplia os descontos na conta de luz para 60 milhões de pessoas. A princípio, a medida tinha um escopo mais amplo, mas o texto ficou focado na tarifa social de energia elétrica, tema que é considerado prioritário pelo governo.

O relatório foi apresentado na semana passada pelo deputado federal Fernando Coelho Filho (União-PE). Segundo ele, temas como os cortes de produção de energia, abertura do mercado de energia e questões estruturais do setor foram retirados do texto para priorizar a aprovação da tarifa social.



Deputado Fernando Coelho Filho, relator da MP 1.300 que amplia a tarifa social de energia elétrica — Foto: Waldemir Barreto/Agência Senado

— Tiramos alguns pontos que tinham sido incluídos justamente para poder facilitar a tramitação — disse na sessão desta quarta-feira.

Estes assuntos devem ser tratados na MP 1304, que trata sobre a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), segundo o deputado.

— Falei com o relator da 1304, senador Eduardo Braga, falando que a gente vai ter muito trabalho para fazer todas as escutas, ouvir as possibilidades e tentar atendê-las na medida provisória — explicou.

Depois, o texto ainda precisa ser analisado pelo Senado. Publicada pelo governo em maio, a MP precisa ser votada até dia 17 de setembro para se manter em vigor.

O texto aprovado mantém os termos da tarifa social que foram delimitados pela MP publicada pelo governo. A medida dá desconto integral na conta de luz para famílias de baixa renda que tenham consumo de até 80 kWh por mês.

Além disso, a MP também prevê um desconto parcial para famílias com renda entre meio salário mínimo e um salário mínimo por pessoa e consumo de até 120 kWh por mês.

A medida tem outros pontos, tais como:

- Inclusão dos consumidores livres na base de adquirentes da produção de energia elétrica das usinas Angra 1 e 2
- Descontos para irrigação: A regra atual concede descontos ao consumo para irrigação e aquicultura que ocorrer em período diário contínuo de 8h30. A proposta é deslocar esse consumo.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 10/09/2025

DEPOIS DO MÉXICO, COMITIVA DE BRASILEIROS VIAJA AO CANADÁ, EM BUSCA DE MAIS COMÉRCIO

Ida de integrantes do governo e representantes do setor privado acontece em meio a tarifaço dos EUA

Por Eliane Oliveira — Brasília

Depois do México, agora é a vez de governo e setor privado brasileiros procurarem o Canadá, em busca de abertura para produtos brasileiros que passaram a ser sobretaxados em 50% pelos Estados Unidos. Uma missão estará em Toronto, entre esta quarta e sexta-feira, para participar de um encontro entre empresários dos dois países.

A comitiva é formada por representantes do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), do Itamaraty, da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) e da Câmara de Comércio Brasil-Canadá.



Agronegócio brasileiro pode se beneficiar de aproximação com o Canadá — Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo

A ida da missão ocorre cerca de uma semana depois da reabertura das negociações para um acordo de livre comércio entre Mercosul e Canadá. De acordo com a ApexBrasil, entre os principais setores a se beneficiarem com o futuro tratado, estão os de alimentos e bebidas, indústria, serviços e empresas de base tecnológica brasileira dos segmentos de soluções financeiras, biotecnologia, energias renováveis e

agronegócio.

"O objetivo da iniciativa é fortalecer os laços comerciais entre os dois países e promover oportunidades de negócios, parcerias estratégicas e investimentos bilaterais, no contexto dos esforços de diversificação de mercados também realizados na recente Missão Empresarial ao México", diz uma nota divulgada pela agência.

A programação do evento inclui rodadas de negócios, visitas técnicas e eventos de networking com empresas canadenses interessadas em expandir sua atuação no mercado brasileiro. Também fará parte da agenda o seminário "Doing Business in Brazil", como foco na promoção do ambiente de negócios brasileiros junto a potenciais parceiros canadenses.

Entre 2022 e 2024, o Brasil passou de 11º para 9º fornecedor do Canadá. Aeronaves e partes e semiacabados de ferro/aço puxam o avanço em bens industriais. Além disso, máquinas elétricas e motores de pistão sinalizam potencial de diversificação.

Em 2024, a balança comercial entre os dois países teve um saldo positivo de US\$ 3,5 bilhões para o Brasil, que exportou US\$ 6,3 bilhões e importou US\$ 2,8 bilhões. Entre 2014 e 2024, as exportações brasileiras ao território canadense tiveram um crescimento médio de 10,6%.

Um estudo recente da ApexBrasil, intitulado 'Diversificação de Mercados – Análise de dependência por Estado Brasileiro' aponta o Canadá como estratégico para exportações de diversos produtos brasileiros, em meio ao tarifaço promovido pelo presidente dos EUA, Donald Trump.

Entre as oportunidades de exportações brasileiras para o Canadá listadas no estudo estão: produtos semimanufaturados, de outras ligas de aço; mármore; aviões; sebo de bovinos, ovinos e caprinos; "dumpers" concebidos para serem utilizados fora de rodovias; e castanhas-da-Amazônia.

No início deste mês, o vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin, viajou à Cidade do México, acompanhado dos ministros do Planejamento e da Agricultura, Simone Tebet e Carlos Fávaro. Entre os resultados, os dois países combinaram de se debruçar, nos próximos 12 meses, sobre a proposta de ampliação dos acordos vigentes de comércio exterior e investimentos recíprocos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/09/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EMPRESAS BRASILEIRAS BUSCAM BRECHAS LEGAIS E CRIATIVAS PARA REDUZIR IMPACTO DA TARIFA AMERICANA

Exportadores brasileiros e importadores americanos podem aderir a regimes que diminuem taxas, ou até buscar isenção ao reclassificar suas mercadorias

Por Carlos Eduardo Valim

As empresas estão buscando formas criativas e legais para diminuir o impacto da tarifa de 50% sobre as exportações brasileiras para os Estados Unidos, adotada pelo governo do presidente Donald Trump.

Auditorias e consultorias de negócios contam que seus clientes, tanto do lado dos exportadores brasileiros quanto dos importadores americanos, estão buscando adotar estratégias para baixar o preço de venda do produto, no momento do tráfego aduaneiro. O objetivo é diminuir a base de incidência do tarifaço, ou então reclassificar os itens vendidos para que sejam contemplados na tabela de quase 700 produtos isentos das taxas.

“Muitos importadores não têm como mudar de fornecedor no curto prazo, e as tarifas encarecem o seu produto para consumo interno ou para exportar. Então, eles passaram a observar mecanismos para desonerar a sobretaxa que incide nos produtos do Brasil”, diz Carlos Ottoni, sócio da KPMG. “Assim como tem no Brasil regimes de desoneração, existem também nos EUA, ainda que em escala menor. Mas as empresas americanas não usavam esses recursos, por que, como as taxas de importação eram reduzidas, não fazia sentido esse esforço.”

Agora, eles vêm sendo buscados. Algumas dessas alternativas são a chamada “first sale”, ou “primeira venda” em português, ou o uso das dezenas de zonas de comércio exterior (foreign-trade zones) próximas dos portos americanos, em que os produtos podem ficar armazenados, serem retrabalhados ou até revendidos, sem nem passarem por uma importação formal e pagar tarifas. Há ainda sistema similar ao drawback disponível para exportadores no Brasil, em que a empresa tem direito a restituição do imposto pago para importar insumos que serão utilizados para fabricar algo que será exportado.

Desses três caminhos, “o mais interessante é o first sale”, segundo Ottoni, uma vez que “o drawback é bastante limitado e as zonas de exportações precisam ser utilizadas por empresas com operações no local”. Essa primeira modalidade funciona com o princípio de tirar do preço tudo que tem relação com intermediários. Por exemplo, em vez de ser utilizado o preço de importação como base para aplicar a tarifa de 50%, é contabilizado o valor da primeira venda do produto pronto.



Donald Trump estabeleceu tarifas de 50% sobre produtos importados do Brasil Foto: Gavriil Grigorov/GAVRIIL GRIGOROV

Por exemplo, mesmo que o item passe por uma trading antes de ser exportado pelo Brasil para os Estados Unidos, o valor final da saída do produto do país não é contado, descontando as margens de lucro de qualquer intermediário e custos logísticos. “O intermediário comprou no Brasil a US\$ 700, aplicou a margem e revendeu por US\$ 1 mil. Em princípio, ele não conta o valor da venda, mas da produção”, diz. Então, o imposto que seria de US\$ 500, elevando o preço total a US\$ 1.500, acaba sendo reduzido para US\$ 350, fechando o preço final em US\$ 1.350, uma diferença significativa a cada item vendido.

Há também casos que a trading leva o produto para outro país, como o Panamá, antes dos Estados Unidos, facilitando a separação do custo de primeira venda. “O único cuidado é que o governo americano pede uma série de exigências e documentações para comprovar esse valor menor”, afirma Ottoni. “Os nossos colegas consultores nos EUA têm feito centenas de trabalhos para fazer as empresas aderirem a isso. É uma alternativa que o exportador brasileiro pode levar a seu cliente nos EUA, para ele poder economizar.”

Ainda há uma alternativa um pouco mais complexa para baixar o valor do produto sobre o qual vai incidir o tarifaço. Ela é chamada de valor aduaneiro do produto. Como as tarifas para exportar aos EUA eram historicamente baixas, as empresas costumavam agregar ao preço do produto exportado custos de serviços, seguros, cobranças de royalties e gastos de frete internacional, por exemplo.

Agora, faz sentido separar todos esses preços adicionais e deixar a venda apenas pelo preço do produto em si. Todos os outros custos embutidos podem ser cobrados por meio de notas separadas, e até mesmo por meio de empresas diferentes em relação à fabricante do item. Parte do valor pode ser comercializado até por uma empresa americana. Tudo isso torna a venda mais complexa, mas pode fazer a diferença na margem de lucro, e no valor de compra do importador.

“Todo esse assunto tomou proporção maior por conta do tarifaço, mas questões tarifárias sempre foram usadas como ferramentas e alternativas perfeitamente legais no comércio internacional, e as regras brasileiras são parecidas com as práticas globais”, diz o sócio líder de consultoria tributária da Deloitte, Luiz Rezende.

Benefícios para exportações

Do lado brasileiro, os exportadores podem ter benefícios tributários se aderirem a regimes como o Regime Aduaneiro de Entrepósito Industrial sob Controle Informatizado (Recof) e o Operador Econômico Autorizado (OEA).

O Recof é um regime aduaneiro especial. Em linhas gerais, ele permite que os insumos não sofram tributação se mais de 50% do produto final for direcionado para o exterior. É muito parecido com drawback, mas com flexibilidade maior. No entanto, ele é menos utilizado por exportadoras brasileiras do que poderia.

“Ele foi criado em 1997 como uma evolução do drawback, que remonta aos anos 1960”, afirma Rezende. “Quando foi criado, era bem complicado e só era usado por grandes exportadoras, Mas, em 2017, ele sofreu grande simplificação, mas a ideia de que é complicado ainda perdura, e por essa questão cultural ainda é pouco usado.”



Exportadores e importadores tentam encontrar alternativas para reduzir custo dos produtos Foto: Fábio Vieira/Estadão

Já o OEA permite à empresa ser certificada pela Receita Federal por conta de critérios de segurança e conformidade. Assim, ela pode usufruir de benefícios como maior agilidade nas operações de comércio exterior, redução de inspeções e a adesão a acordos de reconhecimento mútuo com aduanas de outros países. Dessa forma, pode exportar por menos custos e com mais velocidade.

“A regra de first sale funciona especialmente bem em setores como moda e bens de consumo, em que há muitos intermediários entre a fábrica e o varejo”, afirma o empresário brasileiro Richard Harary, CEO da Marco Corporation, que ajuda importadoras nos EUA a comprar do Brasil. “Já o Recof é muito eficaz em indústrias que importam grande volume de insumos, como automotiva e eletroeletrônicos. Nessas situações, a empresa consegue operar com menor custo tributário e maior flexibilidade no fluxo de caixa.”

Lista de exceções

Além da busca de alguma possibilidade de economias nos encargos com as tarifas, outra estratégia que vem sendo adotada é analisar a classificação fiscal da mercadoria, explica Monique Almeida, sócia de consultoria tributária da Deloitte. “Muitas empresas estão se debruçando sobre a lista de quase 700 exceções para saber se há um produto próximo ao que é vendido pela empresa, em qual ele pode se adequar”, diz.



Segundo ela, no Brasil, é comum as empresas fazerem periodicamente a avaliação de classificação de suas mercadorias, para se adequar a regimes fiscais mais favoráveis, e por conta de mudanças nos itens e nos insumos usados. “Autopeças para veículos pesados podem sofrer isenção, e isso não acontecer se for para leves. Não pode descaracterizar o produto, mas há possibilidades de escapar das tarifas em alguns casos”, afirma Monique.

Também existe uma categoria da siderurgia que ficou fora da taxa mais alta, o ferro-gusa. Quem conseguir reclassificar legalmente suas importações de aço para ferro-gusa vai reduzir a tarifa de 50% para os 10%, que foi a tarifa-base estabelecida por Trump.

As consultorias e empresas de auditoria, no entanto, alertam as empresas para evitar buscar medidas não ortodoxas, que podem resultar em punições. “Nós e outras consultorias sérias não vamos indicar essas alternativas”, defende o CEO da auditoria internacional RSM no Brasil, Laércio Soto.

Há esforços acontecendo junto a consultorias para as empresas ganharem mais eficiência nas exportações, diminuir custos e vender de forma mais organizada. Mas também as empresas estariam ainda aguardando mais definições. “Muitos acreditam que haverá mais isenções de tarifas. O mercado espera mudança de decisões”, diz Soto. “As grandes exportadoras do Brasil estão fazendo conexão direta com quem compra lá, para fazer acordos e não interromper o fornecimento. Do lado de lá, o mercado americano ainda está vendo efeitos do que acontece internamente. O grande parâmetro vai ser o ano-calendário.

Se virar o ano e os dois governos não entrarem em equilíbrio, quem vai fazer isso é o comprador e o vendedor.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/09/2025

BRASIL TEM 13 VEZES MAIS EMPRESAS QUE IMPORTAM DO QUE EXPORTAM PARA A CHINA

Há uma grande diversidade de produtos manufaturados e insumos industriais importados, mas vendas ao gigante asiático são concentradas em produtos primários

Por Eduardo Laguna (Broadcast)

Embora a China seja o país que mais compra produtos do Brasil no exterior, há mais empresas brasileiras que importam do que exportam nas trocas comerciais com o gigante asiático. Esta é uma das descobertas de um estudo sobre o perfil socioeconômico do comércio entre os dois países, feito pelo Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC) em parceria com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

São mais de 40 mil empresas que importam da China, entre lojas do varejo, atacadistas, tradings e indústrias, contra menos de 3 mil que exportam ao país. Enquanto há uma grande diversidade de produtos manufaturados e insumos industriais importados pelo Brasil da China, as vendas ao gigante asiático são concentradas em um número bem menor de fornecedores de produtos primários. Somente três produtos — soja, minério de ferro e petróleo — representaram três quartos do total vendido à China no ano passado.

É bem maior o número de empresas brasileiras que exportam para o Mercosul (11,7 mil), os Estados Unidos (9,6 mil) e a União Europeia (8,6 mil), ainda que, no montante em dólares, estes mercados comprem menos do Brasil.

Já quando se olha para as importações, o total de empresas que trazem produtos da China — 40.059, em número preciso de 2024 — é quase dez vezes superior ao número de importadores de

produtos do Mercosul, o triplo dos Estados Unidos e o dobro da União Europeia. Desde 2000, o número de importadores de produtos chineses no Brasil foi ampliado em 11 vezes.



As vendas para a China são mais concentradas em commodities do que para qualquer outro parceiro comercial Foto: **Márcio Fernandes/Estadão**

O estudo mostra que, embora em menor ritmo, também houve um avanço no número de empresas que vendem à China: quadruplicou de 2000 para cá, incluindo microempresas que passaram a fornecer ao país.

A urbanização acelerada, a ascensão da classe média e o crescimento da indústria puxaram nas últimas décadas a demanda chinesa por produtos que o Brasil tem condições de fornecer. Nos últimos dez anos, a China respondeu por mais da metade do superávit da balança comercial brasileira, sendo, em 2024, o destino de 28% das exportações do Brasil.

As vendas para a China são mais concentradas em commodities do que para qualquer outro parceiro comercial. Apesar disso, houve um aumento do número de produtos brasileiros fornecidos ao país. De 673 produtos em 1997, o Brasil passou a exportar mais de 2,5 mil produtos para a China, segundo aponta o levantamento, com base na nomenclatura comum do Mercosul.

A conclusão dos autores do estudo é que, apesar de ainda pouco diversificado em produtos e empresas, o comércio com a China tem atraído mais exportadores, especialmente de menor porte. Isso está levando a uma ampliação do leque de produtos exportados ao mercado chinês.

Ao participar do lançamento do estudo, a secretária de Comércio Exterior, Tatiana Prazeres, avaliou que a China segue oferecendo oportunidades a empresas brasileiras. "Isso tudo nos faz pensar em políticas públicas para que mais empresas, mais regiões do Brasil, mais trabalhadores brasileiros possam se aproveitar das oportunidades, que ainda são crescentes, no mercado chinês", declarou a secretária.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/09/2025

PETROBRAS FAZ TESTE PARA PRODUÇÃO DE COMBUSTÍVEL SUSTENTÁVEL DE AVIAÇÃO COM MISTURA DE ÓLEO VEGETAL

Companhias aéreas no Brasil deverão começar a usar o SAF a partir de 2027; teor de óleo vegetal no produto atingiu o patamar de até 1,2%, o que é considerado um marco

Por Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - A Petrobras realizou testes para a produção de SAF, o combustível sustentável de aviação na Refinaria Henrique Lage (Revap), em São José dos Campos (SP). Os testes foram feitos a partir do coprocessamento de óleo vegetal em mistura com correntes tradicionais de petróleo.

Durante o teste, feito na primeira semana de setembro, foi misturado óleo vegetal ao processo tradicional de produção do querosene de aviação (QAV). "O teor de óleo vegetal no produto atingiu o patamar de até 1,2%, um marco fundamental na produção de combustíveis mais sustentáveis para a aviação", destaca a estatal em nota.

Recentemente, a Refinaria Duque de Caxias (Reduc), no Rio de Janeiro, obteve a autorização da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para incorporar até 1,2% de

matéria-prima renovável na produção de SAF. A previsão é que, a partir dos próximos meses, a refinaria inicie a produção para comercializar.



Avanço alcançado na Revap representa marco tecnológico para a Petrobras, segundo William França, diretor da estatal Foto: Agência Petrobras

O diretor de Processos Industriais e Produtos da Petrobras, William França destaca que o avanço alcançado na Revap representa um marco tecnológico para a Petrobras e um passo importante para o Brasil no cenário global de combate às mudanças climáticas.

O combustível sustentável de aviação, também conhecido como SAF (Sustainable Aviation Fuel), pode substituir diretamente o querosene convencional sem necessidade de modificações nas aeronaves ou na infraestrutura de abastecimento.

A partir de 2027, as companhias aéreas no Brasil deverão começar a usar, obrigatoriamente, esse tipo de combustível, com base na Lei do Combustível do Futuro e da fase obrigatória do CORSIA, que é o programa da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para redução e compensação de emissões de CO₂ provenientes dos voos internacionais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/09/2025

INSTITUTO NA AMAZÔNIA QUER DESTRAVAR R\$ 540 MI EM INVESTIMENTO MISTO, COM A COP-30 COMO 'VITRINE'

Instituto Amazônia+21, com CNI, Energisa e Itaúsa no conselho, quer conectar projetos para a região amazônica a recursos do mercado de capitais

Por Karla Spotorno (Broadcast) e Cristina Canas (Broadcast)

Uma estrutura de negócios no coração da Amazônia ocidental com a meta de conectar projetos para a região a recursos do mercado de capitais, de filantropos e de organizações multilaterais. Essa é a Facility de Investimentos Sustentáveis, do Instituto Amazônia+21, criada há dois anos e que entrou em operação com a instalação do seu conselho deliberativo.

Entre os ocupantes das dez cadeiras do conselho estão a Confederação Nacional da Indústria (CNI), Energisa, Instituto Arapyaú, Instituto Itaúsa, Banco da Amazônia e a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI). Outros dois conselheiros serão anunciados ainda neste semestre, segundo o presidente do Instituto Amazônia+21 e presidente da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), Marcelo Thomé.



Os últimos dois já foram prospectados mas, segundo Thomé, devem direcionar os recursos para a Facility no ano que vem, depois da realização da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP-30), em novembro. A COP-30, inclusive, servirá de vitrine para as possibilidades de negócios no bioma amazônico, segundo o instituto.

Organização usará COP-30 como vitrine para as possibilidades de negócios no bioma amazônico Foto: MMA/Divulgação



Cada uma das organizações que integram o conselho faz um aporte de R\$ 2 milhões. As chamadas “cotas pioneiras” servem de ponto de partida para destravar recursos de outras fontes, “dentro de uma lógica de blended finance”, segundo Thomé. A expressão em inglês refere-se a operações financeiras que combinam recursos oriundos de diferentes fontes, como o mercado de capitais, instituições filantrópicas e financiamentos a juros baixos como, por exemplo, de organizações multilaterais.

O presidente do Instituto Amazônia+21 afirma que a expectativa é que a Facility destrave recurso em torno de sete vezes. Ou seja, para cada R\$ 1 aportado, outros R\$ 7 serão destravados vindos de fontes como investidores privados e instituições financeiras. O instituto projeta que serão movimentados R\$ 80 milhões nos primeiros três anos de operação da Facility, o que destravaria R\$ 540 milhões de capital comercial ou concessional.

Segundo Thomé, a ‘Facility’ é um espaço de mobilização, engajamento e discussão com o objetivo de conectar recursos financeiros a projetos. Entre os planos da Facility estão montar um Fundo de Investimento em Participação com a meta de aportar R\$ 168 milhões em inovação na Amazônia ocidental num prazo de cinco anos e um Fundo de Investimento em Direitos Creditórios (FIDC), com a meta de contratar R\$ 450 milhões em três anos, segundo Thomé. Ele conta que, no primeiro semestre, a Facility estreou com um primeiro edital para financiar 25 pequenos empreendedores que “não têm acesso a crédito e, às vezes, nem conta corrente”.

“A melhor conservação da Amazônia é dar oportunidade para os milhões de pessoas que moram na região”, diz o presidente do instituto e da Fiero. Ele argumenta que os nove Estados amazônicos carecem de investimento e do enfrentamento de uma realidade a fim de prover dignidade para a região. “Onde há um CNPJ, há capacidade de financiamento e atividade econômica que empurra o ‘ilícito’ para fora. Escassez e fome são portas abertas para o ‘ilícito’”, afirmou o presidente da federação de Rondônia.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/09/2025*



VALOR ECONÔMICO (SP)

DEPUTADO NEGOCIA TRIBUTAÇÃO DE LCAS E CRAS COM RURALISTAS

Zarattini disse que aguarda um relatório da Receita que detalha a arrecadação para cada ponto contido na proposta

Por Beatriz Roscoe e Giordanna Neves — De Brasília

O deputado Carlos Zarattini (PT-MG), relator da medida provisória (MP) que traz alternativas ao aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), disse ao Valor que vai retirar do texto a tributação das debêntures incentivadas. Segundo o parlamentar, o mecanismo de isenção é importante para políticas públicas e a retirada do trecho tem apoio de pastas do governo, como o Ministério dos Transportes e Portos e Aeroportos.

Pelo projeto do governo, os rendimentos das debêntures incentivadas, criadas para financiar projetos de infraestrutura, passariam a ser tributados em 5% de Imposto de Renda na fonte, a partir de 2026. O relator afirmou que conversará com líderes partidários na semana que vem para articular o texto e quer apresentar o relatório no dia 16 de setembro. A expectativa no Ministério da Fazenda era de que o fim da isenção das debêntures incentivadas ajudasse a reduzir distorções no mercado.



Zarattini: deputado disse que aguarda um relatório da Receita que detalha a arrecadação para cada ponto contido na proposta — Foto: Gerdan Wesley/Câmara dos Deputados - 29/4/2025

Técnicos do Tesouro Nacional avaliam que as emissões elevadas desse tipo de papel vêm concentrando pressões em determinados vértices da curva de juros, já que investidores buscam se proteger em títulos públicos de prazos semelhantes.

Esse cenário foi um dos fatores que motivaram o leilão de NTN-Bs ultralongas realizado na semana passada, numa tentativa de dar mais uniformidade ao mercado. Fontes da pasta reconhecem, no entanto, que o Congresso está “jogando muito duro” para manter as isenções.

Outro ponto que exigirá negociação, na avaliação do relator, é a tributação em 5% no IR de títulos ligados ao agronegócio que hoje são isentos, como Letra de Crédito do Agronegócio (LCA) e Certificados de Recebíveis do Agronegócio (CRAs).

O relator afirmou que há “pouco espaço” para ceder, mas será necessário conversar para ter o apoio da bancada ligada ao setor. O deputado está em conversas com a Frente Parlamentar do Agronegócio (FPA) e tentará encontrar um meio-termo.

Uma alternativa levantada nos bastidores seria estabelecer o fim da isenção de LCA e Letra de Crédito Imobiliário (LCI), mas manter a isenção, além das debêntures, de outros papéis como CRA, Fundo de Investimento nas Cadeias Produtivas Agroindustriais (Fiagro), Certificado de Recebíveis Imobiliários (CRI) e Fundo de Investimento Imobiliário (FII). Não há ainda, no entanto, decisão tomada.

O Ministério da Fazenda tem trabalhado para reduzir a resistência dos setores agrícola e imobiliário às tributações. A pasta prepara um pacote regulatório voltado aos setores como forma de “casar” essas medidas com o aumento de alíquota previsto na medida provisória.

As propostas regulatórias, que serão tratadas no âmbito do Conselho Monetário Nacional (CMN), buscam garantir que os recursos incentivados sejam efetivamente direcionados aos setores-alvo, ampliando a oferta de crédito e reduzindo o custo das linhas. Há uma avaliação que o incentivo tributário sobre papéis como LCIs e LCAs, que será mantido em menor grau mesmo após o fim da isenção, não têm chegado a esse grupo.

As propostas em estudo visam dar continuidade à uma agenda que avançou no CMN no ano passado, quando foram aprovadas medidas para garantir que títulos como CRA, CRI, LCA, LCI e LIG sejam lastreados apenas em operações diretamente ligadas ao agronegócio ou ao mercado imobiliário, evitando distorções e usos para fins que não correspondem aos objetivos originais desses instrumentos.

Já o trecho da MP que estabelece a unificação da alíquota de 17,5% sobre aplicações financeiras deve ser mantido. Com isso, acaba o modelo escalonado, que previa 22,5% para investimentos de até seis meses e 15% para os que superassem dois anos. Integrantes da Fazenda ponderam que esse incentivo para reter papéis é desnecessário e não faz sentido no mercado atual. Hoje, os prazos dos títulos no Brasil superam dez anos, enquanto o benefício foi criado mirando prazos de dois anos.

Alguns técnicos da Fazenda ouvidos pelo Valor ponderam que a uniformização da alíquota poderia afetar negativamente principalmente os fundos de renda fixa e provocar alguma pressão altista na dívida pública, sobretudo no curto prazo. Essa pressão decorreria da necessidade de o Tesouro Nacional oferecer um prêmio maior para conseguir emitir títulos de prazos mais longos.

A avaliação, contudo, é de que o efeito não será disruptivo e tende a se acomodar gradualmente, apesar de não saberem em qual velocidade. O consenso entre os técnicos é de que o caminho mais saudável seria uma uniformização ampla da tributação, abrangendo todos os ativos, das letras de crédito e debêntures aos títulos públicos.

A MP precisa ser aprovada nas duas Casas antes do dia 10 de outubro - data em que irá perder a validade. A proposta enfrenta resistências no Congresso Nacional desde que foi apresentada, na esteira da crise relativa ao decreto do governo que aumentou o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF).

A medida tem estimativa de arrecadação de R\$ 20 bilhões e está contabilizada como receita no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2026, ano em que o governo projeta um superávit de 0,25% do PIB. Segundo o relator, é possível votar o texto na Comissão Mista no dia 17 de setembro, na Câmara até o fim do mês e no Senado até a primeira semana de outubro.

O deputado disse ainda que aguarda um relatório da Receita que detalha a arrecadação para cada ponto contido na proposta para negociar um acordo com as bancadas e ver o que pode ser alterado para garantir a aprovação, mas afirmou que a Fazenda quer preservar a espinha dorsal do projeto que também aumenta a tributação das bets, das fintechs, dos bancos e do Juros sobre Capital Próprio (JCP).

A principal fonte de arrecadação da proposta vem da limitação de compensações tributárias. Esse ponto é outro que enfrenta resistências no setor produtivo, que também tem levantado críticas. O Ministério da Fazenda defende a medida e afirma que o mecanismo combate fraudes tributárias.

De qualquer maneira, o ambiente hoje no Legislativo não é simples para a aprovação da proposta. O discurso de que “o Congresso Nacional não apoiará mais nenhum aumento de impostos” continua a ser impulsionado por parlamentares do Centrão e da oposição ao governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Mas o relator avalia que será possível construir um acordo para a aprovação da medida.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/09/2025

FUSÃO REFORÇA APOSTA NO MINÉRIO DO PAÍS E PODE ACELERAR INVESTIMENTOS

Projeto Minas-Rio seguirá como um dos principais ativos do portfólio global da nova companhia
Por Robson Rodrigues — De São Paulo



Ana Sanches, CEO da Anglo no país — Foto: Jana Vieiras

A fusão anunciada entre a Anglo American e a canadense Teck Resources, que dará origem à Anglo Teck, empresa com um valor de mercado combinado de mais de US\$ 50 bilhões, pode acelerar investimentos no Brasil, onde o projeto de minério de ferro Minas-Rio seguirá como um dos principais ativos do portfólio global da nova companhia.

Segundo Ana Sanches, presidente da Anglo American no Brasil, a fusão permitirá aproveitar a experiência combinada das duas mineradoras, fortalecendo a atuação da companhia no país. A expectativa da executiva é que a união dê mais força para acelerar investimentos e ampliar a contribuição da empresa para o desenvolvimento do Brasil.

“Nossas operações são referência em inovação, sustentabilidade e performance e esta fusão nos dará ainda mais força para acelerar investimentos e ampliar nossa contribuição para o desenvolvimento do país”, disse a executiva, em nota.

Conhecido como Sistema Minas-Rio, trata-se de projeto integrado da Anglo American que reúne mina, mineroduto e porto. Ele começa em Conceição do Mato Dentro (MG), onde o minério de ferro é extraído e beneficiado. Depois, o minério é transportado por um mineroduto até o Porto do Açu, no Rio de Janeiro, de onde segue para exportação.

Trata-se do principal ativo da empresa no Brasil, com produção de minério “premium” usado para descarbonização da cadeia do aço. Segundo a Anglo American, a integração dos recursos minerais da Serra da Serpentina ao sistema Minas-Rio garantirá a continuidade operacional pelas próximas décadas.

A Anglo American também confirmou que continuará com o processo de venda de seus ativos de níquel em Goiás. A decisão está alinhada à estratégia global de simplificação do portfólio e de concentrar recursos em negócios considerados mais competitivos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/09/2025

EXXONMOBIL ESPERA QUE UE ASSINE CONTRATOS DE LONGO PRAZO PARA COMPRA DE GÁS DOS EUA

A UE se comprometeu em julho a comprar US\$ 750 bilhões em energia dos EUA até 2028, como parte de um amplo pacto comercial com Washington

Por Reuters — Nova York



Os EUA forneceram 50% das importações de gás natural liquefeito da UE em 2024, juntamente com 17% do petróleo e 35% do carvão, segundo o Eurostat — Foto: Reed Saxon/Associated Press

A ExxonMobil espera que a União Europeia assine contratos de gás de várias décadas como parte de sua promessa de comprar bilhões de dólares em energia americana, informou o “Financial Times” nesta quarta-feira (10).

A UE se comprometeu em julho a comprar US\$ 750 bilhões em energia dos EUA até 2028, como parte de um amplo pacto comercial com Washington.

“A contratação de longo prazo permanece no cerne do negócio de gás natural liquefeito (GNL) e é a base que fornece segurança de abastecimento para nossos clientes”, disse um porta-voz da ExxonMobil, em um comunicado por e-mail.

A UE se recusou a comentar à Reuters.

Peter Clarke, vice-presidente sênior do negócio de GNL da Exxon, disse ao “FT” que a infraestrutura de gás em expansão na Europa torna lógico o compromisso com o fornecimento de longo prazo, observando que a Exxon vende cerca de 80% de seu GNL sob tais contratos.

A Europa é agora o mercado mais importante para as exportações de GNL dos EUA, e o próximo passo para o continente será descobrir como apoiar a contratação de longo prazo, citou o jornal.

Os EUA forneceram 50% das importações de gás natural liquefeito da UE em 2024, juntamente com 17% do petróleo e 35% do carvão, segundo o Eurostat. Qualquer expansão no comércio de energia provavelmente se concentrará em GNL, sendo os EUA o maior exportador mundial do combustível.

“Vimos nos dados um grande aumento nas importações de GNL para a Europa; na comparação anual, há uma alta de cerca de 20%”, disse Clarke ao FT, acrescentando que 55% das importações vieram dos Estados Unidos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/09/2025



AGÊNCIA BRASIL - DF

PRÉ-SAL PETRÓLEO PRORROGA LEILÃO DOS CAMPOS DE MERO, TUPI E ATAPU

Contribuições ao pré-edital podem ser feitas até esta quarta-feira

Por Agência Brasil



Rio de Janeiro (RJ), 28/09/2023 - Vista aérea do navio-plataforma P-71, instalado no campo de Itapu, no pré-sal da Bacia de Santos, a 200 km da costa do Rio de Janeiro. Foto:Tânia Rêgo/Agência Brasil© Tânia Rêgo/Agência Brasil

A Pré-Sal Petróleo (PPSA) decidiu prorrogar até as 23h59m desta quarta-feira (10) o prazo para manifestações ao pré-edital do Leilão de Áreas Não Contratadas das Jazidas Compartilhadas de Mero, Tupi e

Atapu. Os campos estão localizados na Bacia de Santos, ao longo do litoral dos estados de São Paulo e do Rio de Janeiro. O pré-edital foi publicado no dia 25 de agosto, e o prazo para contribuições terminava nessa segunda-feira (8).

O leilão será realizado no dia 4 de dezembro de 2025, na B3, Bolsa de Valores de São Paulo. O certame oferecerá ao mercado a totalidade da participação da União nessas áreas, que hoje corresponde a 3,500% em Mero, 0,551% em Tupi e 0,950% em Atapu.

A partir desta terça-feira (9), a PPSA disponibilizará o acesso ao pacote de dados com informações sobre as jazidas para as empresas que atenderem os requisitos de acesso. Quem manifestar interesse terá acesso a dados em formato virtual e poderá agendar uma reunião técnica presencial.

No dia 1º de setembro, a PPSA realizou seminário para apresentar a oportunidade. As apresentações, assim como toda a documentação referente ao certame, estão disponíveis no site da empresa.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 10/09/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MARINHA DO BRASIL ASSINA CONTRATO DE COMPRA DO NAVIO DOCA-MULTIPROPÓSITO BRITÂNICO

Da Redação Indústria naval 10/09/2025 - 19:23

A Marinha do Brasil (MB) assinou, nesta quarta-feira (10), o contrato para compra do navio doca-multipropósito HMS Bulwark, da Marinha Britânica, durante a Defence & Security Equipment International United Kingdom (DSEI UK) 2025, que reúne governos, forças armadas, líderes da indústria e representantes do setor. O acordo foi assinado a bordo do HMS Mersey pelo diretor-geral do Material da Marinha, almirante de esquadra Edgar Luiz Siqueira Barbosa, e pelo Second Sea Lord da Royal Navy, vice-almirante Martin Connell.



Navio doca-multipropósito HMS “Bulwark” está em Plymouth, na Inglaterra, passando, até 2026, por revitalização, incluindo a modernização dos sistemas e equipamentos

Segundo a Marinha, o navio, da classe "Albion", tem 176 metros de comprimento, deslocamento de 18.500 toneladas, capacidade para até 710 militares e mantém velocidade média de 18 nós, equivalente a cerca de 34 quilômetros por hora. Ainda de acordo com a força naval brasileira, a

embarcação tem capacidade para levar estruturas para hospitais de campanha, mantimentos, medicamentos e outros itens essenciais a áreas afetadas por desastres. Além disso, será usado na proteção às águas territoriais brasileiras, ricas em recursos naturais e minerais.

O comandante da Marinha, almirante Marcos Sampaio Olsen, classificou a compra como um marco na recomposição da esquadra brasileira. Ele disse que a aquisição reafirma o compromisso da força com a ampliação da capacidade de presença em áreas de interesse do país, em operações de defesa, e em apoio à população em situações de emergência.

A Marinha informou que seu Plano de Configuração de Forças (PCF) prevê a incorporação de embarcações com encomenda a estaleiros ou compras e que a opção pelo HMS Bulwark teve como justificativa a necessidade de ampliar sua capacidade com um navio multipropósito em curto espaço de tempo. O navio está em Plymouth, na Inglaterra, passando, até 2026, por revitalização, incluindo a modernização dos sistemas de comando e controle, atualização dos equipamentos de comunicação e revisão dos sistemas de propulsão e de geração de energia.

Ficha técnica navio HMS Bulwark

- Comprimento total: 176m;
- Boca moldada: 28,9m;
- Calado carregado: 7,1m;
- Deslocamento: 18.500 t;
- Convés de voo: operação de até 2 aeronaves de grande porte;
- Velocidade máxima mantida: 18 nós;
- Raio de ação: 8.000 milhas náuticas;
- Tripulação: 290 tripulantes; e
- Capacidade de transporte de tropa: até 710 militares.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/09/2025

MPOR PEDE MAIS PRAZO PARA AVALIAR RELATÓRIO DO TCU SOBRE TECON 10 **Por Nelson Moreira Portos e logística 10/09/2025 - 17:34**

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) pediu ao Tribunal de Contas da União (TCU) a extensão por mais 15 dias do prazo, que terminaria nesta quinta-feira (11), para se posicionar sobre o relatório divulgado pela corte sobre o processo do leilão do novo terminal de contêineres de Santos, o Tecon 10. O pedido foi aceito pelo relator do caso no TCU, ministro Antônio Anastasia, que estipulou a data de 26 de setembro para a manifestação da pasta.



Relator do processo na Corte de Contas acatou pedido feito pelo ministério, que pediu mais 15 dias. Prazo inicial terminaria nesta quinta-feira (11)

Procurado por Portos e Navios, o MPor alegou que “trata-se de uma solicitação de rotina para análise da questão e as recomendações do tribunal do ponto de vista do gestor da política pública”. Segundo a pasta, o relatório elaborado pela equipe técnica do TCU tem mais de 150 páginas e, por isso, é necessário mais tempo “para fazer a análise com a atenção devida que o tema requer”.

O ministério alegou ainda que o pedido de mais prazo não deve comprometer a previsão de que o leilão seja realizado ainda este ano. Além disso, informou que espera apenas a aprovação do processo pelo TCU para publicar o edital com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O relatório divulgado pelo TCU contestou a proposta da Antaq que impediria a participação de empresas e grupos que já operam terminais de contêineres em Santos e previa duas fases para o leilão em caso de não haverem propostas na primeira fase. O tribunal considerou que a limitação imposta na minuta inicial da Antaq contraria os princípios da isonomia, eficiência e proporcionalidade e recomendou que o certame seja feito em uma única etapa, sendo vencedor quem apresentar a melhor proposta pela outorga.

Além disso, em seu relatório, o TCU sugeriu que seja fixado prazo para que, em caso de o vencedor ser uma empresa ou grupo que já opera em Santos terminal do segmento, ele se desfaça de parte de seus ativos no terminal santista. A alegação da Antaq, para justificar a restrição, é de que a concessão do Tecon 10 a uma companhia que já trabalha na movimentação de contêineres no porto paulista, incluindo armadores, poderia levar à concentração da atividade e a monopólio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/09/2025

INSTITUTO CONTESTA REGRAS PARA LEILÃO DE TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM SANTOS; APS REBATE

Por Nelson Moreira Portos e logística 10/09/2025 - 17:21



Autoridade Portuária afirma que regras de participação na disputa estão em análise no TCU e ainda não estão consolidadas. ICL é contra participação ampla de grupos econômicos na licitação

O Instituto Combustível Legal (ICL), que reúne empresas de vários segmentos da economia, contesta as regras definidas pela Autoridade Portuária de Santos (APS) para a licitação e leilão para arrendamento de área de Porto de Santos (SP), identificada como STS08, para armazenamento e movimentação de granéis sólidos, principalmente combustíveis, com permissão de participação ampla de grupos interessados. A APS explicou que área foi a leilão em 2021, mas sem que fossem apresentadas propostas e, por isso, o processo foi reiniciado, com consultas à sociedade em audiências públicas e, a partir delas, decidido ampliar o rol dos que poderão disputar o arrendamento.

Mas o ICL alega que, ao abrir a possibilidade de participação ampla de grupos econômicos, mesmo sem comprovação de experiência ou de capacidade técnica e financeira para assumir a atividade, a APS coloca em risco a concretização do processo e o abastecimento de combustíveis no país. Entre as queixas apresentadas pelo ICL estão a possibilidade de participarem da disputa empresas recém-

formadas e controladas por fundos de investimentos, sem capital social que seria compatível com o empreendimento e sem ter como atividade-fim operações portuárias.

Carlo Rodrigo Faccio, diretor executivo do ICL, afirmou que isso pode abrir a chance para que o vencedor da licitação seja um grupo sem capacidade para operar a área a ser arrendada ou mesmo algum que usa fundos de investimentos como escudo para camuflar atividades irregulares. Ele citou a recente operação 'Carbono Oculto', feita em parceria pela Polícia Federal, o Ministério Público, a Receita Federal e órgãos de fiscalização e que identificou o uso de fundos de investimentos por grupos criminosos que atuam no setor de combustíveis, como justificativa para as preocupações manifestadas pelo Instituto.

Segundo Faccio, haveria risco, mantidas as regras de ampla participação no leilão, de esses grupos entrarem também nas movimentações de combustíveis no Porto de Santos. "A 'Carbono Oculto' mostrou o tamanho do risco", disse. Por isso, explicou ele, o ICL sugere que sejam incluídas, como regras para a aceitação de proponentes, que eles comprovem ter capital social pelo menos 10% superior ao valor estimado do contrato e que apresentem balanço patrimonial e demonstrações financeiras recentes.

A entidade sustenta que, se o investidor não tiver condições de arcar com os investimentos previstos no contrato ou for considerado posteriormente inidôneo, o processo pode ser paralisado e ficar inviabilizado o início da operação do terminal a partir de 2031. "Isso traria graves prejuízos ao setor de combustíveis e poderia mesmo comprometer o abastecimento de alguns segmentos", disse Faccio.

A contestação às regras de participação ampla na disputa pela área foi rebatida pela Autoridade Portuária de Santos (APS), através de sua assessoria, que alegou que elas ainda não estão consolidadas, pois os termos da licitação estão em análise pelo Tribunal Contas da União (TCU). De acordo com a APS, as normas para o leilão ainda estão em processo de definição pela Corte de Contas e, portanto, "não há cabimento criticar documentação que nem ao menos foi publicada".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/09/2025

APS VAI CONTRATAR MONITORAMENTO DE POLUIÇÃO SONORA E VIBRAÇÕES AMBIENTAIS PARA SANTOS

Da Redação Portos e logística 09/09/2025 - 20:14



A Autoridade Portuária de Santos (APS) divulgou na primeira semana de setembro quatro novos processos licitatórios. Dois deles, para contratar serviços de monitoramento de ruídos e de vibrações causadas pelas operações portuárias, tem como objetivo cumprir normas estabelecidas pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) para a concessão de licença de operação do Porto de Santos.

Nos dois casos, a previsão é de contratação por 36 meses. O prazo para envio de propostas para um deles se encerra às 10h de 29 de setembro. Para se candidatar ao outro, os proponentes devem enviar seus projetos até as 10h de 30 de setembro.

O terceiro visa a contratação sob demanda de fragmentadoras de papel. Nesse caso, o contrato terá duração de 12 meses, e o envio de propostas pode ser feito até as 10h de 16 de setembro. O quarto é para fornecimento de assinaturas de softwares de engenharia para uso dos profissionais da empresa, com duração de 36 meses e prazo para apresentar candidaturas até as 10h de 25 de setembro.

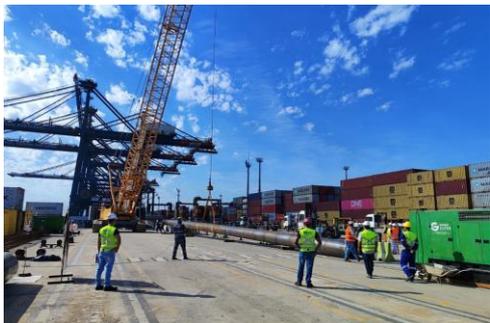
O conteúdo dos quatro editais e de seus anexos estão disponíveis para consulta na Página de Licitações no site da Autoridade Portuária de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2025

CONCREJATO ESPERA AMPLIAR PARTICIPAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO

Por Danilo Oliveira Portos e logística 09/09/2025 - 20:09



Após reestruturação do grupo nos últimos anos, construtora aposta em demanda de obras de revitalização e reforço de cais em portos de diferentes regiões do país

A Concrejato vem buscando ampliar a participação em obras do setor portuário nos últimos dois anos. Após a reestruturação que envolveu a separação da Concremat, por meio da venda para a chinesa CCC iniciada em 2021 e concluída em 2023, o foco está em obras brownfield, mas a empresa de construção não descarta eventualmente a entrada em consórcio com grandes EPCistas que subcontratam construtores civis para obras de grande porte no setor de portos e de infraestrutura em geral.

“Estamos nos posicionando como empresa para participar dessas obras portuárias. Nosso foco tem sido atuar em obras de recuperação de infraestrutura em portos mais maduros. Olhamos greenfield, mas de forma mais coadjuvante, não capitaneando”, contou o CEO da Concrejato, Eduardo Viegas, à Portos e Navios.

Ele destacou que, nos últimos dois anos, a empresa firmou contratos de obras de esforço com dois principais terminais de contêineres do país, a BTP e o Tecon Santos, da Santos Brasil, ambos no complexo portuário paulista. Viegas ressaltou que a recuperação do cais da BTP foi concluída antes do prazo, mitigando a paralisação do berço 1 que foi atingido por um navio.

Já as obras do Tecon Santos estão em andamento e envolvem a recuperação do píer e da infraestrutura. Ele explicou que, por se tratar de um píer antigo, a revitalização do concreto e estruturas do píer é um trabalho minucioso, com intervenções por baixo do cais, o que possui restrições de horário porque depende da maré baixa para passagem de embarcações. Essa obra deve ser concluída no final de 2026.

A Concrejato identifica uma demanda para recuperação de portos, de diferentes regiões, para a chegada de navios de maior porte. Viegas observa que muitos portos já passam por um ciclo de reinvestimento porque precisam de reforços estruturais para redimensionar infra para novos equipamentos. “Por mais que existam projetos greenfield, tem muita demanda para os brownfield”, salientou.

A construtora atualmente conta com aproximadamente 2.000 trabalhadores e, em 2024, atingiu faturamento de R\$ 500 milhões. Para 2025, a expectativa é que esse montante alcance os R\$ 550 milhões. Além do setor portuário, a empresa tem atuação forte nos setores rodoviário, saneamento, gás e edificações. A Concrejato está presente principalmente no Rio de Janeiro e em São Paulo.

Viegas considera que obras greenfield de grande porte possuem grandes prazos de maturação e envolvem estudos de logística e o enfrentamento de entraves ambientais, fundiários e a viabilidade financeira. Ele disse que a empresa acompanha os projetos pelo país. “Hoje, estamos com a estratégia de tentar contratos de obra em Santos, mas estamos sempre abertos às oportunidades”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2025

PORTO SEM PAPEL EVITOU EMISSÃO DE 72 MIL TONELADAS DE CO₂, DIZ MPOR

Da Redação Portos e Logística 09/09/2025 - 18:23



O programa Porto sem Papel (PSP), de digitalização dos processos portuários, coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e iniciado em 2011, permitiu evitar o uso de aproximadamente 342,8 milhões de folhas impressas, correspondentes a 1.579 toneladas, e o corte de 30,6 mil pés eucaliptos, segundo balanço divulgado pela Pasta nesta terça-feira (9). Além disso, com menos burocracia, o projeto reduziu o tempo de estada de embarcações nos portos, o conseqüente consumo de combustíveis e a emissão de gases do efeito estufa. O MPor estima que, de 2013 a 2024, o sistema evitou a liberação de cerca de 72 mil toneladas de CO₂ na atmosfera.

O Porto sem Papel unifica em uma plataforma digital única todas as informações para a atracação e operação das embarcações, evitando a entrega de formulários físicos. Segundo o Ministério, armadores e agentes de navegação podem iniciar o preenchimento do Documento Único Virtual (DUV) durante a viagem do navio, garantindo mais previsibilidade e acelerando a liberação para atracação.

Antônio Teixeira, gerente de operações da GAC, empresa internacional de logística marítima com atuação no Brasil, explicou que, com o programa, é possível preencher até 90% da documentação antes da chegada da embarcação, o que reduz o tempo de liberação de quatro ou cinco horas para até duas horas em alguns casos. “O Porto sem Papel vem se consolidando como uma das melhores mudanças do setor nos últimos anos”, afirmou.

Além disso, segundo ele, o programa reduz a rotina de trabalho e a ida presencial a órgãos da administração portuária. “Tudo pode ser feito do escritório ou até em home office. Isso reduz deslocamentos, custos e até o estresse do trabalho”, acrescentou.

O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, definiu o Porto sem Papel como marco na modernização do setor portuário e disse que o Programa representou ganhos de eficiência e reforçou o compromisso com a sustentabilidade. “Estamos mostrando que é possível modernizar o setor, reduzir a burocracia e, ao mesmo tempo, contribuir para a preservação do meio ambiente”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2025

CMA CGM ADIA COBRANÇA DA TAXA SAZONAL SOBRE CARGAS TRANSPORTADAS PELO RIO AMAZONAS

Da Redação Navegação 09/09/2025 - 18:18



O grupo CMA CGM anunciou, na última segunda-feira (8), o adiamento para o próximo dia 7 de outubro da cobrança da 'Taxa de Baixa do Nível da Água', cobrada sobre cargas provenientes dos Estados Unidos com destino ao Porto de Manaus (AM) pelo Rio Amazonas. Segundo a empresa, o adiamento deve-se à constatação, com base em monitoramento, de que os níveis de água estão diminuindo em ritmo inferior ao que era inicialmente estimado. A previsão é que a tarifação extra seja de 950 dólares por cada TEU transportado.

De acordo com a companhia, também passará a ser cobrada no dia 7 de outubro a sobretaxa sobre as cargas que parte do porto da capital amazonense em direção a portos americanos. Há previsão

também de cobrança a partir da mesma data para as mercadorias que partem de Manaus para Porto Rico e para as Ilhas Canárias e que são transportadas no sentido contrário.

A CMA CGM informou ainda que continua fazendo o monitoramento para acompanhar a evolução dos rios na região Amazônica e avaliar se será necessário novo adiamento ou antecipação das cobranças. A empresa alertou que no período de seca há possibilidade de serem adotadas restrições à movimentação de cargas refrigeradas, consideradas perigosas, soltas ou fora das dimensões adequadas. Além disso, explicou que a sobretaxa é uma medida de emergência aplicável até que as condições de navegação voltem ao nível normal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2025

DNV ATESTA SISTEMA DE EMPRESA BRASILEIRA QUE PREVINE BIOINCRUSTAÇÕES

Por Danilo Oliveira Indústria naval 09/09/2025 - 18:31



Certificação internacional foi emitida pela classificadora à tecnologia da BioRen para aplicação em superfícies submersas. Empresa enxerga oportunidades principalmente no segmento offshore

A BioRen Tecnologia foi certificada pela DNV, que atestou a eficácia de um sistema que previne bioincrustações em superfícies submersas. De acordo com a empresa brasileira especializada em tecnologia anti-incrustante, a solução preventiva consiste na geração de um campo eletromagnético

com frequência e potência específicas, capaz de impedir o crescimento de organismos marinhos nas superfícies tratadas sem uso de biocidas ou ultrassom, preservando a eficiência operacional e reduzindo impactos ambientais.

O CEO da BioRen, Luiz Gustavo Cidade, disse à Portos e Navios que a tecnologia já foi utilizada em mais de 80 embarcações, ajudando a reduzir as emissões de gases do efeito estufa (GEE). Ele explicou que o sistema antifouling, os chamados 'AFS H' e 'AFS-N2', desenvolvidos pela empresa, reduz a adesão de organismos aquáticos em superfícies submersas. A corrente elétrica gerada por algoritmo específico cria um campo eletromagnético e protege superfícies submersas de forma eficiente e sem prejudicar o meio ambiente.

Ele acrescentou que, além de prolongar a vida útil das estruturas, a solução visa contribuir para a diminuição do consumo de combustível e das emissões de GEE, alinhando-se às práticas sustentáveis e às exigências crescentes do mercado por soluções limpas e eficientes. Cidade disse que, diferentemente das tecnologias convencionais, que acabam manipulando substâncias prejudiciais ao meio ambiente, o campo eletromagnético gerado nessa solução não interfere negativamente na vida marinha, na medida em que evita o uso de substâncias tóxicas que poderiam causar danos severos aos ecossistemas aquáticos. "Entendemos que tecnologia preventiva é mais inteligente para combater o problema", afirmou.

Ele lembrou que esse problema afeta diversos segmentos da indústria, em especial as de navegação mercante e offshore. Bioincrustações marinhas, como as cracas, por exemplo, em cascos de embarcações aumentam o consumo de combustível e conseqüentemente as emissões de GEE, além de prejudicar a eficiência operacional. A perda hidrodinâmica e de eficiência, em alguns casos, pode chegar a até 40%.

Cidade contou que a BioRen foi fundada em 2021, mas a tecnologia vem sendo desenvolvida desde 2013, com resultados eficazes em testes e implementações iniciais. Nesse período, são mais de 80 embarcações que receberam essa tecnologia e 2,5 milhões de horas de operação na proteção de

cascos, caixas de mar, filtros e box coolers. Em agosto, a BioRen participou do ciclo de palestras da 19ª Navalshore, no Rio de Janeiro.

A aderência de organismos marinhos como algas, moluscos e bactérias em superfícies submersas, representam um desafio significativo para a navegação. A aposta é que a tecnologia seja uma alternativa para mitigar esses impactos ambientais e operacionais causados por espécies invasoras, como o coral-sol, já que impede o crescimento de organismos marinhos nas embarcações e instalações offshore, e está sendo testada com este objetivo.

A bioincrustação nos sistemas de resfriamento, como caixas de mar e box coolers, pode causar danos aos equipamentos primários, levando a paradas operacionais e exigindo manutenção corretiva constante. O custo extra anual provocado por bioincrustações no mercado de navegação global é estimado em US\$ 100 bilhões. Outro problema é o problema do transporte de espécies invasoras, que podem causar transtornos ambientais e operacionais.

A BioRen é controlada pela Lorinvest, gestora de recursos de raízes norueguesas, e inspirada pelos princípios do Lorentzen Group, empresa fundada em 1953. A Lorinvest é uma gestora brasileira de investimentos que administra recursos próprios e de terceiros. A gestora foi criada em 2009 pela família de Erling Lorentzen, empresário de origem norueguesa que fundou a Aracruz Celulose. Atualmente, a Lorinvest detém em seu portfólio 12 empresas e startups de diferentes setores, entre eles: bioeconomia, tecnologia industrial, navegação, gás natural, imobiliário, saúde e finanças.

O CEO disse à reportagem que a empresa vem conseguindo se consolidar com essa tecnologia antifouling para os segmentos de navegação mercante e offshore, tanto na parte interna, quanto externa das embarcações. Ele acrescentou que já é possível vislumbrar o mercado internacional, olhando para oportunidades e parceiros adequados. "Para próximos anos, foco em navios no Brasil e olhar para o internacional e começar a monitorar outros mercados", comentou Cidade.

O executivo vê como maior desafio fazer o cliente sair da zona de conforto e adotar uma nova tecnologia. Ele considera o mercado brasileiro atraente porque tem um segmento offshore forte e o modal cabotagem com uma quantidade relevante de navios. "Nosso objetivo nesse momento é o mercado do Brasil, entender como funciona e dar um passo na internacionalização. Entendo que chegou o momento de mapearmos oportunidades fora do Brasil. Estamos maduros o suficiente para iniciar desenvolvimento fora. Avaliamos potenciais parceiros, estamos evoluindo por conta do certificado obtido da DNV", analisou Cidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2025

ARTIGO - A DEMURRAGE DE CONTÊNERES E OS IMPACTOS DO NOVO ACÓRDÃO DA ANTAQ

Por Alessandra Montet Opinião 09/09/2025 - 18:25



Nos últimos anos, a cobrança de demurrage ganhou novos reforços tanto pela regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) quanto pelo entendimento jurisprudencial. Esse movimento trouxe reflexos diretos na redação das cláusulas contratuais sob a égide do direito marítimo, exigindo maior objetividade, previsibilidade e alinhamento quanto às responsabilidades de cada parte.

A demurrage, também conhecida como sobrestadia, é a cobrança aplicada quando o navio ou o contêiner permanece no local de carga ou descarga por período superior ao tempo livre previamente estipulado entre as partes (o chamado free time), configurando, assim, uma indenização devida ao armador ou ao operador do contêiner.

Em 2025, a Antaq consolidou diretrizes sobre a cobrança de sobrestadia em operações com contêineres. A premissa central é que a demurrage somente pode ser exigida quando o atraso decorrer de culpa, interesse ou escolha do usuário, sendo vedada a cobrança em hipóteses de falhas imputáveis ao transportador, como congestionamento portuário ou problemas operacionais.

O Acórdão nº 521/2025 da Antaq, publicado em agosto, aprovou novos entendimentos regulatórios a partir da interpretação da Resolução nº 62/2021, que disciplina os direitos e deveres de usuários, agentes intermediários e empresas atuantes nas navegações de apoio marítimo, portuário, de cabotagem e de longo curso.

A Resolução nº 62/2021 já tratava das condições para aplicação das regras e valores da sobrestadia de contêineres, da contagem do prazo livre, das responsabilidades do usuário, embarcador ou consignatário, bem como da importância da transparência na relação entre as partes. Ficou estabelecido que, desde o primeiro dia de sobrestadia, o transportador ou proprietário do contêiner deve informar a identificação do equipamento e o valor diário da cobrança aplicável.

No Acórdão nº 521/2025, o colegiado aprovou orientações relevantes, reafirmando que a cobrança de demurrage somente é legítima quando a permanência do contêiner além do prazo de livre estadia decorrer de interesse, opção, culpa ou risco de negócio do usuário.

Por outro lado, não haverá cobrança quando a utilização superior ao prazo gratuito resultar de atos, omissões ou falhas logísticas sob responsabilidade do transportador, do terminal indicado por ele ou do depósito de vazios. Nessas situações, bem como em casos de riscos atribuídos a essas partes, a contagem da sobrestadia deve ser suspensa, mesmo que já iniciada. O prazo de suspensão passa a contar da comprovação da primeira tentativa frustrada de devolução do contêiner, permanecendo suspenso até que o transportador restabeleça condições efetivas para o seu recebimento.

Além disso, eventos de caso fortuito ou força maior ocorridos durante o período de livre estadia também suspendem a contagem do free time.

Outro ponto reafirmado pelo Acórdão nº 521 é a ilegalidade da retenção de carga como meio coercitivo para a cobrança de sobrestadia. Essa prática só é admitida em hipóteses restritas, quando houver débitos referentes a frete ou avaria grossa, em conformidade com o artigo 12 da Resolução nº 62/2021 da agência.

Quanto à natureza jurídica da demurrage, o Superior Tribunal de Justiça fixou importantes balizas, reconhecendo sua natureza indenizatória, e não de cláusula penal. Esse entendimento reforça a força do valor pactuado e afasta a incidência da cobrança em casos de retenção por autoridades alfandegárias, uma vez que tais situações estão fora da esfera de controle do usuário.

O cenário atual impõe a necessidade de contratos redigidos com maior precisão e equilíbrio entre as partes. A convergência entre o entendimento regulatório da Antaq e a jurisprudência do STJ trouxe maior segurança jurídica no setor, estabelecendo critérios objetivos para a cobrança da demurrage. Em síntese, o tratamento jurídico da sobrestadia no Brasil passa a se fundamentar nos princípios da causalidade, transparência e previsibilidade, promovendo relações mais equilibradas e reduzindo significativamente o potencial de disputas e litígios entre transportadores e usuários.



Alessandra Montet é advogada atuante nas áreas de Direito Administrativo, Direito Societário, Contratos, Direito Processual Civil, Direito Regulatório e Direito de Imigração do Murayama, Affonso Ferreira e Mota Advogados. Graduada em Direito pela Universidade Cândido Mendes-UCAM(2021). Pós-graduada em Direito Processual Civil pela Escola Superior de Advocacia da Ordem dos Advogados do Brasil-OAB (2024).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2025



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 133/2025
Página 51 de 51
Data: 10/09/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



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: 10/09/2025