

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 136/2025
Data: 15/09/2025**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
INVESTIMENTO ACIMA DE R\$ 1 BILHÃO EM TERMINAIS DEVE AMPLIAR CRUZEIROS NO BRASIL, DIZ GOVERNO FEDERAL.....	4
MARINHA DO BRASIL COMPRA NAVIO DO REINO UNIDO QUE PESA 18,5 MIL TONELADAS; CONHEÇA	5
"PRECISAMOS QUE O PORTO FUNCIONE BEM E OS ACESSOS SEJAM FLUIDOS", AFIRMA WASHINGTON FLORES JÚNIOR	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
SUDENE PREVÊ EDITAL DA TRANSNORDESTINA PARA OUTUBRO	8
FERROVIA, PORTO SECO E GÁS MOBILIZAM PREFEITOS E LIDERANÇAS EM ARARIPINA	10
RAMAL DA FERROVIA PODE IMPACTAR TODA A ECONOMIA DO VALE DO SÃO FRANCISCO.....	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	13
CABOTAGEM TEM A MAIOR MOVIMENTAÇÃO DA SÉRIE HISTÓRICA PARA O MÊS DE JULHO.....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	15
PORTOS BRASILEIROS REGISTRAM MELHOR DESEMPENHO MENSAL DA HISTÓRIA: 124,7 MILHÕES DE TONELADAS	15
PORTO DO ITAQUI ATINGE RECORDE HISTÓRICO COM 3,85 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM UM ÚNICO MÊS.....	16
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	17
MINISTRO DOS TRANSPORTES APRESENTA AVANÇOS NA POLÍTICA DE CONCESSÕES BRASILEIRA A INVESTIDORES NO REINO UNIDO	17
PORTAL PORTO GENTE	18
ATP PROMOVE LIVE SOBRE NOMAS AMBIENTAIS DA MARINHA PARA O SETOR PORTUÁRIO	18
OCEANPACT E VAST INFRAESTRUTURA INICIAM TESTES COM BIOCOMBUSTÍVEIS NO PORTO DO AÇU	19
BE NEWS – BRASIL EXPORT	20
EDITORIAL – COOPERAÇÃO BRASIL-JAPÃO	20
NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA REBATE TARIFAÇO AMERICANO EM ARTIGO.....	20
<i>Tarifaço</i>	21
<i>Amazônia</i>	21
<i>Painel contábil</i>	21
<i>Consulta online</i>	21
REGIÃO SUDESTE - PETROBRAS INVESTE R\$ 1 BI EM MANUTENÇÃO DE REFINARIA DE SP	21
NACIONAL - BRASIL E JAPÃO DISCUTEM COOPERAÇÃO PARA AMPLIAR COMÉRCIO	23
NACIONAL - MDIC LANÇA MANUAL PARA NOVO REGIME DE ORIGEM NO COMÉRCIO COM CHILE	24
NACIONAL - CARTEIRA DE CONCESSÕES BRASILEIRA É DESTAQUE EM EVENTO NA ESCÓCIA	24
REGIÃO SUL - DECISÃO JUDICIAL PÔE FIM A DISPUTA SOBRE ALFANDEGAMENTO EM PORTOS DO PR.....	25
REGIÃO SUL - RS: DRAGAGEM DO CANAL SÃO GONÇALO ENTRA EM NOVA ETAPA	26
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O RH DEVE SER A CONSCIÊNCIA DA EMPRESA	27
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - CODEBA, PRIVATIZAÇÃO ENVERGONHADA?	29
BAHIA ECONÔMICA - BA	31
COM MAIS DE 124 MILHÕES DE TONELADAS, PORTOS BRASILEIROS REGISTRAM MELHOR DESEMPENHO MENSAL DA HISTÓRIA.....	31
WALDECK ORNÉLAS – CODEBA, PRIVATIZAÇÃO ENVERGONHADA?	31
ESTADOS UNIDOS PROMETEM RETALIAÇÃO AO BRASIL À CONDENAÇÃO DE BOLSONARO	33
JORNAL O GLOBO – RJ	34
'A POLÍTICA MONETÁRIA ANDA SEMPRE SOBRE GELO FINO', DIZ ECONOMISTA	34
BESSENT DIZ QUE CHINA FEZ 'EXIGÊNCIAS AGRESSIVAS' ENQUANTO ACORDO DO TIKTOK SE ARRASTAVA	35
PROPOSTA DE REFORMA ADMINISTRATIVA TERÁ AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E REVISÃO ANUAL DE DESPESAS	37
'PRÉVIA DO PIB' RECUA 0,5% EM JULHO E MARCA TERCEIRO MÊS SEGUIDO DE QUEDA.....	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	40
TARIFAÇO: ENTENDA POR QUE CHINA E ARGENTINA ALIVIARAM QUEDA NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA OS EUA....	40
GOVERNO ANUNCIA CRÉDITO PERMANENTE PARA AÉREAS E PROGRAMA PARA ATRAIR EMPREENDIMENTOS EM AEROPORTOS	43
REFORMA TRIBUTÁRIA PODE ELEVAR EM R\$ 200 MILHÕES POR ANO CUSTO DE HOSPEDAGEM PARA PETROLEIRAS	44
SADA INVESTE R\$ 1,1 BI EM USINAS FLEX DE ETANOL DE MILHO E CANA EM GO E MG.....	46
OPINIÃO - ABERTURA COMERCIAL PODE ELEVAR CRESCIMENTO, MAS PRECISA SER CUIDADOSA E COM MUDANÇAS ESTRUTURAIS	47



VALOR ECONÔMICO (SP).....	48
ACIONISTAS DA SANTOS BRASIL TÊM ATÉ 11 DE DEZEMBRO PARA SE DESFAZEREM DAS PARTICIPAÇÕES	48
PETRÓLEO FECHA EM ALTA COM TEMORES SOBRE OFERTA DE PETRÓLEO RUSSO	49
GOVERNO LANÇA NOVAS REGRAS PARA EXPLORAÇÃO DE ÁREA COMERCIAL DE AEROPORTOS NESTA SEGUNDA-FEIRA	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
GUARDA PORTUÁRIA PARTICIPA DE TREINAMENTOS PARA CASOS DE AMEAÇA DE BOMBA NO RJ	51
CONSELHO MUNDIAL LANÇA PROGRAMA PARA EVITAR INCÊNDIOS EM NAVIOS	51
PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM 124,7 MILHÕES DE TONELADAS EM JULHO	52
FORESEA DESENVOLVE TECNOLOGIA PARA EXPLORAR POÇOS DE PETRÓLEO EM ÁGUAS RASAS	53
EXPORTAÇÃO DE CAFÉS ESPECIAIS DO BRASIL PARA EUA CAI QUASE 70%.....	53
CI APROVA FRENTES PARLAMENTAR PARA DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO	55
REPRESENTANTE DA DPC EXPLICA NOVAS NORMAS PARA FISCALIZAÇÃO DE INCRUSTAÇÃO EM NAVIOS	56
CATAMARÃS DINAMARQUESES DE ALTA VELOCIDADE SERÃO EQUIPADOS COM MOTORES ELÉTRICOS E A JATOS D'ÁGUA	57
ORGANIZAÇÃO DE PESQUISA E SERVIÇOS APOIA PARQUE TECNOLÓGICO DO MAR NO RJ	57
PETROBRAS ADQUIRE PARTICIPAÇÃO EM BLOCO EXPLORATÓRIO EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE	58
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	58
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

INVESTIMENTO ACIMA DE R\$ 1 BILHÃO EM TERMINAIS DEVE AMPLIAR CRUZEIROS NO BRASIL, DIZ GOVERNO FEDERAL

A Tribuna mostrou que há redução no País; próxima temporada terá queda de 19,5% em passageiros

Por ATribuna.com.br 14 de setembro de 2025



Em Santos, transferência e ampliação do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, é visto pelo Governo Federal como um grande incentivo ao setor (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) prevê que investimentos em terminais de passageiros devem ampliar o turismo por cruzeiros no Brasil. Para este ano, estão previstos leilões de terminais de embarque e desembarque de passageiros para estimular a operação de navios de viagens marítimas, com investimentos de cerca de R\$ 1 bilhão.

De acordo com o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, está previsto para o dia 22 de outubro, na Bolsa de Valores (B3) em São Paulo, o leilão do terminal de passageiros de Maceió (AL), com investimentos de R\$ 3,7 milhões e prazo de 25 anos de concessão. “Esse terminal é destinado ao embarque e desembarque de passageiros que transitam pelo Porto de Maceió, contribuindo para o conforto e a segurança dos turistas”, afirmou Ávila, lembrando que além do terminal, está prevista a construção de estacionamento adjacente.

Com os investimentos, o porto poderá receber navios como os de cruzeiros de 220 metros, podendo chegar a 300 metros com realização de manobras externas à bacia de evolução e uso de equipamentos específicos.

Também está previsto para 2025 o leilão do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Recife (PE). “Nossa expectativa é ter a liberação do Tribunal de Contas da União (TCU) para este leilão para podermos também marcar a data”, acrescentou o secretário, lembrando que a região Nordeste tem uma vocação natural para o turismo, que precisa ser incentivada. O terminal de Recife, juntamente com o de Fortaleza (CE), Maceió e Salvador (BA), deverá fortalecer os cruzeiros no Nordeste.

Santos

Outro empreendimento previsto é a mudança, ampliação e modernização do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais no Porto de Santos.

No projeto do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó, cujo leilão deverá ocorrer em dezembro, há a previsão de investimento de aproximadamente R\$ 1 bilhão, como contrapartida para a construção da laje do Concais no Valongo.

A nova infraestrutura vai conectar diretamente o embarque de passageiros ao Centro Histórico de Santos.

Ainda de acordo com o secretário, também há uma expectativa de se construir um novo terminal de passageiros no Porto de Paranaguá (PR), manifestada pelo Governo do Estado e pela Autoridade Portuária. Está em fase de estudos para futura implementação.

O secretário citou ainda o terminal de Outeiro (PA), que passa por obra de modernização para receber navios de passageiros já para a COP-30.

Biometria no embarque

Em outra frente, o turismo de cruzeiros marítimos no Brasil, ganhará uma ferramenta de reconhecimento facial para facilitar e dar maior segurança ao embarque dos turistas. Lançada pelo MPor, a plataforma digital é baseada em biometria e check-in antecipado e estará disponível às empresas de cruzeiros a partir de outubro.

A solução integra o Porto Sem Papel (PSP), programa criado pelo Governo Federal para desburocratizar a operação portuária e reunir as necessidades e exigências de outros órgãos, além das autoridades portuárias, como a Anvisa, a Polícia Federal e a Marinha.

Presente nos portos públicos brasileiros e na maioria dos privados, o PSP agregou formulários destes órgãos e reduziu de 20 para quatro dias o tempo médio de uma embarcação no porto.

Números

A temporada 2024/2025 fechou com 838,1 mil cruzeiristas, 0,8% menos do que temporada anterior (844 mil). Haverá um novo recuo na temporada 2025/2026, que ofertará 674,6 mil leitos em sete navios regulares, dois a menos e uma redução de 186,4 mil leitos (-19,5%). Falta de infraestrutura portuária adequada, altos custos de insumos e ações judiciais trabalhistas e de consumidores contribuem para essa retração. A próxima temporada de cruzeiros marítimos será mais curta, de 21 outubro de 2025 a 24 de abril de 2026. Segundo o Concais, que administra o Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, no Porto de Santos, a temporada começará em 26 de outubro, com a chegada do MSC Preziosa, e encerrará no dia 19 de abril de 2026, com a partida do Costa Diadema.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/09/2025

MARINHA DO BRASIL COMPRA NAVIO DO REINO UNIDO QUE PESA 18,5 MIL TONELADAS; CONHEÇA

Objetivo é reforçar ações humanitárias

Por A Tribuna.com.br 14 de setembro de 2025



HMS Bulwark foi comprado pela Marinha do Brasil (Foto: Divulgação/Marinha do Brasil)

A Marinha do Brasil oficializou a compra do navio HMS Bulwark, da Marinha Real Britânica. Em nota, afirmou que a aquisição faz parte do esforço da força naval brasileira para ampliar a capacidade operacional em defesa, projeção de poder e resposta a desastres.

A assinatura do contrato ocorreu a bordo do HMS Mersey, na última quarta-feira (10), e contou com a presença de autoridades das duas marinhas. O valor não foi divulgado.

Com 176 metros de comprimento, 18,5 mil toneladas e capacidade para transportar até 710 militares, o HMS Bulwark é um navio doca-multipro-pósito da classe Albion, projetado para transportar tropas, veículos e equipamentos em missões de desembarque.

Ele também pode ser usado em operações de apoio humanitário, levando rapidamente hospitais de campanha, suprimentos e medicamentos a áreas atingidas por desastres.

O navio será empregado ainda na proteção da chamada “Amazônia Azul” — a extensa zona econômica exclusiva brasileira no Atlântico Sul, estratégica para a segurança e exploração de recursos naturais.

De acordo com a Marinha, a aquisição representa um marco na recomposição do núcleo do poder naval brasileiro, reforçando a soberania nacional em águas jurisdicionais e a capacidade de resposta em emergências.



HMS Bulwark é um navio doca-multipropósito para até 710 militares (Divulgação/Marinha do Brasil)

Atualmente, o HMS Bulwark passa por um processo de revitalização na Inglaterra. A modernização abrange sistemas de comando, comunicação, propulsão e geração de energia.

A previsão é que ele esteja pronto para operar em 2026, com vida útil estendida por, ao menos, mais 20 anos. A operação segue a linha da parceria entre Brasil e Reino Unido, que também resultou na compra do NAM Atlântico, principal navio da Esquadra Brasileira, adquirido em 2018.

Como parte do processo de incorporação, cerca de 90 militares brasileiros serão treinados no Reino Unido até o fim deste ano.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/09/2025

"PRECISAMOS QUE O PORTO FUNCIONE BEM E OS ACESSOS SEJAM FLUIDOS", AFIRMA WASHINGTON FLORES JÚNIOR

CEO da Bandeirantes Deicmar desde 2024, executivo lida diariamente com a logística que envolve a carga

Por Ted Sartori 14 de setembro de 2025



Washington Flores Júnior: "Achismo não funciona em logística. É fundamental que um estudo de tráfego seja elaborado imediatamente e a solução apontada seja implantada antes da entrada em operação dos dois grandes projetos em curso" (Foto: Alexander Ferraz/AT)

CEO da Bandeirantes Deicmar desde 2024, Washington Flores Júnior, de 62 anos, lida diariamente com a logística que envolve a carga. Por essa razão, conhece bem os problemas e possíveis soluções para o setor. Em entrevista para A Tribuna, Flores falou a respeito do Porto de Santos sob vários aspectos, como os acessos, locais de expansão para o complexo e vocações da região, como o porto-indústria e as Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs).

No Summit Porto-Indústria, realizado em julho pelo Grupo Tribuna, o senhor fez um alerta direto: o Porto de Santos corre risco de colapso logístico nos próximos anos se nada for feito para resolver os gargalos de acesso e escoamento. Por quê?

Em minha palestra no evento, apresentei nossa expectativa de curto e médio prazos baseada em dois pilares: a situação atual de entrada e saída dos terminais da Margem Direita e os projetos anunciados pelas autoridades. Quase todos os dias testemunhamos os longos congestionamentos na entrada e na saída do Porto, filas que também prejudicam os moradores que tentam entrar ou sair de Santos. O Governo Federal planeja implantar um novo terminal de contêineres na região do Sabóó, licitação programada para ocorrer ainda este ano, e o Governo Estadual planeja construir uma nova pista no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). Serão duas obras que ampliarão

imensamente o tráfego de caminhões na região portuária e o tráfego de veículos leves e pesados na Serra. Entre o Porto e a Serra está o nosso gargalo atual, duas pistas da Anchieta na entrada e duas pistas na saída de Santos. O que hoje já é um grande problema vai se tornar um obstáculo ainda maior para quem trabalha no Porto e para quem vive em Santos.

A chegada ao Porto de Santos possui gargalos há anos e que só pioram. Como resolver isso? Quais obras são necessárias?

Não acredito que alguém saiba nesse momento que obras são necessárias para resolver em definitivo nossos problemas de acesso. Achismo não funciona em logística. É fundamental que um estudo de tráfego seja elaborado imediatamente e a solução apontada no estudo seja implantada antes da entrada em operação dos dois grandes projetos em curso, o Tecon Santos 10 e a nova pista da Imigrantes.

Então, uma nova pista na Imigrantes é solução ou um problema?

A ampliação da capacidade do Sistema Anchieta-Imigrantes é a solução para que mais veículos subam e desçam a Serra em menor tempo, com menos restrições e com mais segurança. Se os acessos às cidades da Baixada Santista, principalmente Santos, não forem ampliados na mesma proporção, a nova pista trará um problema de grandes proporções para o Porto e para os moradores de Santos.



Washington Flores Júnior: "Achismo não funciona em logística. É fundamental que um estudo de tráfego seja elaborado imediatamente e a solução apontada seja implantada antes da entrada em operação dos dois grandes projetos em curso" (Alexsander Ferraz/AT)

E o túnel Santos-Guarujá? Acredita que é um ativo indispensável?

O túnel é um projeto de mobilidade urbana, não é um projeto portuário. As prefeituras da região podem se manifestar com muito mais propriedade que eu sobre o tema.

O que pensa do Tecon Santos 10? Resolve o problema de capacidade do Porto?

Hoje já há necessidade de novos berços para operação de navios de contêineres. Acredito que o Governo Federal tenha feito uma avaliação criteriosa para chegar à conclusão de que o projeto que vai ser licitado é o melhor para resolver o problema atual de falta de capacidade. Muita gente extremamente capacitada trabalhou muito tempo nisso. Todos nós esperamos que o volume de carga continue a crescer, ano a ano, portanto a solução apresentada é somente para atender o problema atual. A futura capacidade instalada estará esgotada depois de alguns anos, da mesma maneira que a capacidade atual, instalada em 2013 com a entrada em operação de dois novos terminais, já está esgotada em 2025. Planejar é olhar muito à frente, vencida esta etapa já se faz necessário pensar a próxima.

Há possibilidade de implantar porto-indústria na região?

A relação porto-indústria não é algo modular, que só funcione de uma única maneira pré-formatada. A indústria já estabelecida na grande São Paulo é gigantesca e precisa ser abastecida. Ela já funciona desta maneira e sustenta uma grande parte do Produto Interno Bruto (PIB) do País. Não precisamos que a indústria desça a Serra para se tornar melhor. Precisamos que o Porto funcione bem e os acessos sejam fluidos para que ela se torne cada vez mais competitiva. Olhando por este contexto, entendo que o porto-indústria já está implantado, só precisamos garantir que ele se torne cada vez mais robusto com uma infraestrutura que suporte seu crescimento.

Quais exemplos de fora poderiam ser usados no Porto de Santos?

Tivemos a oportunidade de visitar um porto-indústria fantástico na Coreia do Sul durante a viagem da Missão Porto & Mar, organizada pelo Grupo Tribuna em 2024. No Brasil há outros exemplos igualmente bem sucedidos principalmente em mineração e celulose. Entendo que Santos deve



buscar seu próprio caminho, respeitando suas características, sua geografia, seus moradores e a importância estratégica que o Porto de Santos representa para a economia brasileira.

O que o senhor pensa sobre Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) de maneira geral e na Baixada Santista como grandes colaboradoras do desenvolvimento?

Entendo que as ZPEs são grandes indutoras de novos negócios e melhoria de margens para os exportadores e seu funcionamento deve ser estimulado pelas autoridades, principalmente a aduaneira. Sua implantação na Baixada Santista é factível desde que fora da área portuária. A área portuária deve primordialmente atender navios, essa é sua vocação. ZPEs e atividades acessórias, inclusive armazenagem e manipulação da carga, devem preferencialmente ser realizadas em zonas secundárias, nas imediações do Porto.

A Área Continental de Santos seria ideal para expansão do Porto de Santos, já que faltam espaços?

A Área Continental de Santos me parece ser a última fronteira a ser explorada dentro da área coberta pelo canal de navegação de acesso ao Porto. É uma área ainda a ser desenvolvida e que pode abrigar diversos novos terminais, ampliando muito a capacidade portuária. Por ser uma área nova, ainda tem uma grande vantagem que é a possibilidade de modelagem de acordo com as necessidades da economia nacional, sem a pressão de atividades já instaladas e da cidade demandando por mais espaço para as necessidades dos municípios. É uma baita oportunidade que nos é apresentada para o desenvolvimento de um projeto sustentável, com acessos viários e de navegação que viabilizem a implantação de um empreendimento de grande porte. Certamente haverá necessidade de uma avaliação da capacidade do canal de navegação. Como o canal é inelástico, precisamos conhecer os limites dele antes da implantação de um projeto que pode multiplicar o número de navios que demandarão o Porto.

O que o senhor pensa do aumento da Poligonal do Porto, com inclusão de áreas em outras cidades?

Porto é porta de entrada e de saída. Quanto mais portas, mais opções os exportadores e importadores terão para desenvolver seus negócios e gerar crescimento para o País. Lembro somente que a infraestrutura portuária deve sempre ser analisada em conjunto com a capacidade das vias de acesso, de modo a não comprometer a qualidade de vida de quem vive nas cidades portuárias. A relação porto-cidade precisa ser elevada para um novo patamar de maturidade.

Sua empresa vai implantar centros de distribuição na Grande São Paulo. A região não perde com isso?

A região não perde nada com os três centros de distribuição que implantaremos no entorno da grande São Paulo até o fim deste ano. O objetivo destas novas unidades operacionais é levar o Porto mais próximo da casa de nossos clientes, fazendo com que o negócio deles se torne mais competitivo. Quanto mais fortes nossos clientes se tornarem, mais cargas movimentarão pelo Porto de Santos e por nossas unidades alfandegadas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/09/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

SUDENE PREVÊ EDITAL DA TRANSNORDESTINA PARA OUTUBRO

As obras do trecho pernambucano da Ferrovia Transnordestina vai ser retomadas com recursos da União

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

O superintendente da Sudene, Francisco Alexandre, afirmou que as obras do trecho Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina serão retomadas e o edital para a retomada das obras deve sair

em outubro. Ele destacou que concluir a ferrovia em seus dois eixos é “um projeto estratégico do governo”. Antes disso, no dia 25, o Movimento Econômico e a Sudene promovem em Belo Jardim, a 183 km do Recife, o seminário Conexões Transnordestina – A Ferrovia que Move Pernambuco -, que vai mostrar o impacto do empreendimento na região.



O trecho Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina é importante para melhorar a infraestrutura em Pernambuco e estados vizinhos. Foto: Movimento Econômico.

O evento vai discutir a importância do trecho Salgueiro-Suape para Belo Jardim e região, apresentando informações de especialistas, pesquisadores, academia e executivos do governo federal, além de escutar as lideranças locais. O evento é gratuito, mas os interessados devem fazer as inscrições pelo Sympla.

Francisco lembrou que o prazo de publicação dos editais da obra em outubro foi citado pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, quando visitou o Recife há duas semanas. “Nós temos feito essa discussão, nacionalmente, acerca do projeto da Transnordestina, porque ela é importante para o Brasil e o presidente Lula pensa desse modo”, afirmou o superintendente.

Ele afirmou que também é importante, “no futuro, como nordestinos” pensarmos numa ligação da Transnordestina com a Ferrovia Norte-Sul, empreendimento que, como o nome diz, vai cortar o Brasil de Norte a Sul, passando pelo centro do País. Esta conexão, segundo ele, “fará com que os nossos portos aqui fiquem cada vez mais competitivos para mandar a nossa produção, fazendo com que a nossa região melhore a capacidade de fazer negócios com a África, Europa e Estados Unidos também”.

Os dois portos podem, de acordo com Francisco Alexandre, “perfeitamente trabalhar nessa vertente” para ser a melhor opção de carga a ser movimentada – saindo para o exterior – na parte Oriente do Brasil com destino a, por exemplo, Estados Unidos e Europa. Ele estava se referindo aos portos de Suape e de Pecém.

Segundo Francisco, não faz sentido que a soja e a proteína produzidas no Mato Grosso sejam escoadas por um porto de Santa Catarina para a Europa. “Se considerarmos um porto que está na região Sul e Sudeste, estamos falando em 3 mil km a menos, comparando com um que está no Nordeste. E é isso que faz com que nós nos tornemos competitivos”, comentou, se referindo as cargas que vão para países que estão ao Norte, como os que fazem parte da Europa e da América do Norte.

Projeto inteiro da Transnordestina

A Ferrovia Transnordestina consiste na construção de dois grandes ramais, começando na cidade de Eliseu Martins, no Piauí, seguindo até Salgueiro (PE). Depois desta cidade, se divide em dois trechos: Salgueiro-Porto de Pecém, na Grande Fortaleza, e o outro, que liga Salgueiro ao Porto de Suape. O trecho cearense teve suas obras retomadas em 2023 e há expectativa de conclusão de trechos em 2027.

O trecho Salgueiro-Suape está com as obras paralisadas desde 2016. Atualmente, o governo federal, via empresa Infra S.A., está concluindo os projetos básicos e executivos do trecho pernambucano que deve ter as suas obras retomadas com recursos públicos.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 15/09/2025

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

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

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

O seminário Conexões Transnordestina foi marcado por ampla mobilização política, empresarial e social em Araripina, nesta sexta-feira (15). As discussões se concentraram na implantação de um porto seco no Araripe e nos impactos que o trecho Salgueiro–Suape da Transnordestina pode gerar para o polo gesseiro. Esta foi a terceira edição do evento, que já passou por Salgueiro e Petrolina, e seguirá para mais quatro cidades pernambucanas. Realizado no Centro Tecnológico do Araripe, o encontro reuniu cerca de 150 participantes, numa promoção do portal Movimento Econômico, com apoio da Sudene e do Governo de Pernambuco.



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

Estiveram presentes os prefeitos de Araripina, Evilásio Mateus, e de Trindade, Elbinha Rodrigues, além de representantes da Sudene, do Governo do Estado, da Infra S.A., da Copergás, da Fiepe, do Sindusgesso e da Adesa, entre outros. A mobilização reflete a preocupação com a competitividade do polo gesseiro, que enfrenta concorrência internacional, como a dos espanhóis, capazes de vender gesso mais barato no Brasil graças a custos logísticos

inferiores. “O polo gesseiro poderia produzir dez vezes mais se tivesse eficiência logística”, afirmou o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti.

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

Disputa pelo Porto Seco

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

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

Competitividade do polo gesseiro

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

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

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

Anúncio da Copergás para Araripina

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

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

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

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

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 15/09/2025

RAMAL DA FERROVIA PODE IMPACTAR TODA A ECONOMIA DO VALE DO SÃO FRANCISCO

O impacto do trecho Petrolina-Salgueiro foi discutido por técnicos, políticos e academia no segundo encontro do Conexões Transnordestina

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



Patrícia Raposo (ao centro), representando o Grupo EQM e o Movimento Econômico, reuniu autoridades de Estado e municipais, reitores, técnicos e a sociedade civil em Petrolina para debater o ramal Petrolina-Salgueiro, que pretende integrar o Vale do São Francisco à Ferrovia Transnordestina

Lideranças do Vale do São Francisco se reuniram, nesta quarta-feira (13), em Petrolina, para debater a viabilidade de um ramal ligando Petrolina a Salgueiro, entroncamento da Ferrovia Transnordestina no Sertão Central. Para os participantes do seminário



Conexões Transnordestina – A Ferrovia que Mudará Pernambuco, o ramal pode impactar toda a economia do Vale do São Francisco. O evento é uma iniciativa do portal Movimento Econômico, com patrocínio da Sudene e do Governo de Pernambuco e ocorreu na sede do CDL de Petrolina.

“O ramal ferroviário Petrolina-Salgueiro vai gerar negócios para um futuro promissor. O nosso interesse é ter um plano de trabalho para que esse ramal e o trecho Salgueiro-Suape saiam do papel e integrem o Nordeste a outras infraestruturas”, disse o coordenador geral de Estudos e Pesquisas, Avaliação e Tecnologia e Inovação da Sudene, José Farias, que foi um dos debatedores do evento.

A Sudene fez um convênio com a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) para atualização dos estudos técnicos do trecho ferroviário entre Petrolina e Salgueiro. “A nossa intenção é finalizar este estudo ainda este ano”, comenta o reitor da UFPE, Alfredo Gomes, que também participou do seminário como debatedor.

O estudo vai mostrar os custos do trecho Salgueiro-Petrolina, os impactos ambientais, entre outras informações que serão usadas, posteriormente, nos futuros projetos básico e executivo do ramal Petrolina-Salgueiro. Alfredo informou também que localizou o projeto original, com mais de 250 caixas do trecho Petrolina-Salgueiro e que as informações serão digitalizadas. O trecho Petrolina-Salgueiro começou a ser implantado no início da década de 1990, mas foi paralisado por falta de recursos em 1992. Só chegou a ser realizada uma parte da terraplenagem.

A ferrovia e o Vale do São Francisco

Também debatedor no evento, o consultor em fruticultura Júnior Silvestre disse que o Vale do São Francisco “tem grandes oportunidades de crescimento”. No ano passado, o Vale exportou cerca de US\$ 480 milhões em frutas. O executivo argumenta que a melhoria da logística – com a implantação do trecho férreo Salgueiro-Petrolina “potencializaria” toda a economia da região.

Ele argumentou que a ferrovia também impactaria os insumos comprados pelos produtores do Vale. “Somos um importador de embalagens. Se elas vierem pelo trem isso se traduz em mais competitividade”, comentou, acrescentando “é muito importante ter outras opções de logística”.

A intermodalidade e as vantagens que isso pode trazer ao Vale do São Francisco e a Pernambuco também foi a tônica do debate, sendo abordado na apresentação do professor da Universidade Federal do Vale do São Francisco (Univasf) Rafael Amorim Viana. “A China é barata porque tem complementaridade entre os modais. No Brasil, 61% do transporte depende do modal rodoviário”, comentou. O rodoviário é o meio de transporte mais caro.

Integração com hidrovia

O professor mostrou que os modais de transporte mais baratos, como o trem e a cabotagem (navegação entre os portos brasileiros) correspondem, respectivamente, a 21% e 12% de tudo que é transportado no País. “O grande desafio é a intermodalidade e fazer a integração com a hidrovia”, comentou Viana. A hidrovia do São Francisco está desativada, mas se estende por mais de 1.300km começando na cidade de Pirapora, em Minas Gerais e indo até Petrolina.

Importância de adesão ao debate

Durante o evento, vários participantes ressaltaram a importância de adesão ao debate de defesa da Ferrovia Transnordestina. “Vimos aqui no evento que o Vale tem carga suficiente para que viabilizaria o ramal Petrolina-Salgueiro. É importante esta discussão para colher opiniões diversas, sugestões, seja da academia, dos políticos, dos técnicos em torno de um projeto fundamental para melhorar a competitividade de Pernambuco. Em 2032, vão acabar os incentivos fiscais e os estados com melhor infraestrutura vão se destacar na atração de investimentos”, afirmou a CEO do Movimento Econômico, Patrícia Raposo, representando também o presidente do Movimento Econômico, o empresário Eduardo de Queiroz Monteiro.

Também compareceu ao evento o ex-superintendente da Sudene, Danilo Cabral: “Não é justo que este projeto tenha o crescimento de forma desequilibrada. Queremos fazer um debate técnico, mas o que vai fazer a obra andar é a mobilização política no sentido republicano”, destacou Danilo. Ele



defendeu que as obras da Transnordestina devem ocorrer nos três estados: em Pernambuco, no Ceará e no Piauí.

Disputa política

O secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti, também falou da necessidade de interligar a futura ferrovia Salgueiro-Suape com outras conexões como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), projeto que vai ligar o Porto de Ilhéus, na Bahia, a Figueirópolis, em Tocantins, se conectando a Ferrovia Norte-Sul, que vai cortar o Brasil no sentido vertical. “Essa disputa é política. Estamos todos no mesmo palanque em defesa da Transnordestina em Pernambuco”, declarou, convocando o envolvimento dos pernambucanos.

O reitor da UFPE, Alfredo Gomes, também afirmou: “Precisamos que as lideranças do Estado deem os braços para que este projeto saia do papel, porque depende da decisão política”.

Licitação das obras sairá no segundo semestre

O diretor de Empreendimentos da Infra. S. A., André Luís Ludolfo, confirmou que o edital para a licitação das obras do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina vai ser licitado no segundo semestre deste ano. Cerca de 38% dos 544 km do trecho estão concluídos. O primeiro trecho a ser licitado vai ser o de 73 km, o lote SPS 4, entre Custódia e Arcoverde.

Ludolfo disse que a TLSA enviou os projetos para a Infra e que também serão aproveitados os licenciamentos ambientais feitos pela antiga concessionária, do SP1 ao SP7, que vão de Salgueiro até o município de Belém de Maria, na Mata Sul.

Os projetos executivos que estão sendo elaborados são os trechos SP8, de Belém de Maria a Ribeirão, e o SP9, que vai de Ribeirão ao Porto de Suape. “Estamos cumprindo tudo que é necessário para que esta obra seja linear e comece com tudo que é necessário”, resumiu Luiz Adolfo. A previsão da Infra é de que as obras do trecho Salgueiro-Suape sejam concluídas até 2029 e a estimativa é de que o empreendimento custe R\$ 3,5 bilhões.

Atualmente, a Ferrovia Transnordestina está com o trecho Eliseu Martins-Pecém em obras com financiamentos aprovados pela Sudene, enquanto o trecho Salgueiro-Suape está com as obras paralisadas desde 2016.

Petrolina foi o segundo encontro do Seminário Conexões Transnordestina. O terceiro será em Araripina, nesta sexta-feira (15). Depois o projeto itinerante vai passar por mais quatro cidades: São Bento do Una, Belo Jardim, Caruaru e Recife.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 15/09/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

CABOTAGEM TEM A MAIOR MOVIMENTAÇÃO DA SÉRIE HISTÓRICA PARA O MÊS DE JULHO

Foram 26 milhões de toneladas movimentadas com crescimento de 2,09%. Longo curso também apresentou recorde

Brasília, 15/09/2025 - Com recordes seguidos, o setor portuário teve mais um mês com diversos resultados positivos. A cabotagem - transporte de mercadorias e passageiros entre portos do mesmo país - movimentou 26 milhões de toneladas de cargas em julho. Um crescimento de 2,09%.

Esse é o maior volume de cargas para a cabotagem no mês de julho desde o início da série histórica, em 2010. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

A navegação de longo curso também teve recorde para o sétimo mês do ano. Com alta de 5,8% em comparação com o mesmo período do ano passado, foram movimentados 90,8 milhões de toneladas de cargas. A navegação interior, por sua vez, movimentou 7,8 milhões de cargas.



Movimentação total

Em julho, o setor aquaviário movimentou 124,7 milhões de toneladas de cargas, um crescimento de 4,16%, frente ao mesmo mês de 2024. O que também representa um recorde para o período. A movimentação acumulada, entre janeiro e julho, soma 780,4 milhões, alta de 1,76%.

A movimentação nos portos públicos cresceu 4,32% e 4,07% nos Terminais de Uso Privado (TUPs) em julho. Esse foi o maior volume de cargas registradas nas instalações portuárias para o mês.

Entre os 20 portos públicos que mais movimentaram no país, o com maior crescimento percentual no sétimo mês do ano foi o Porto de São Francisco do Sul (SC). A instalação, que movimentou 1,7 milhão de toneladas, cresceu 51,04%.

Outro destaque do período é o Porto de Itajaí (SC), que no mês de julho movimentou 0,42 milhão de toneladas de cargas.

Por sua vez, entre os 20 TUPs que mais movimentaram no período, o com o maior crescimento é o Terminal Marítimo Ponta Ubu (ES), com alta de 61,68%. A instalação movimentou 1,2 milhão de toneladas de cargas.

Perfis de carga

A alta na movimentação foi puxada pelos recordes nas movimentações das cargas contêinerizadas, nos granéis sólidos e nas cargas gerais. As cargas contêinerizadas atingiram movimentação de 13,9 milhões, um aumento de 3,32% frente a julho do ano passado.

Desse total, 9,3 milhões de toneladas foram movimentadas em longo curso, 4,5 milhões por cabotagem e 0,1 milhão por navegação interior e apoio portuário. Em TEUs, a movimentação de contêineres foi de 1,3 milhão.

Os granéis sólidos, que representaram 61,4% de tudo que foi movimentado pelos portos brasileiros, registraram 76,6 milhões de toneladas de cargas, um crescimento de 3,73%. Carga geral apresentou alta de 0,89% no sétimo mês do ano, com movimentação de 5,4 milhões.

Os granéis líquidos apresentaram movimentação de 28,8 milhões de toneladas de cargas em julho deste ano e um crescimento de 6,38%.

Mercadorias

Entre os destaques percentuais de mercadorias movimentadas em julho estão os Resíduos da Extração do Óleo de Soja, com crescimento de 23,71% e 2,2 milhões de toneladas de cargas movimentadas; a Soja, com alta de 21,72% e 13,1 milhões movimentados; e o Sal, com aumento de 19,62% e 0,6 milhão movimentados.

Painel Estatístico

O Painel Estatístico da ANTAQ está disponível no site da Agência e pode ser acessado via smartphones e tablets. Na consulta eletrônica, podem ser checados dados de transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores, além da movimentação portuária de contêineres.

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: 15/09/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PORTOS BRASILEIROS REGISTRAM MELHOR DESEMPENHO MENSAL DA HISTÓRIA: 124,7 MILHÕES DE TONELADAS

Acumulado no ano (780,4 milhões de toneladas) também é superior ao registrado no mesmo período do ano passado



Porto de Salvador - Foto: Vosmar Rosa

Os portos brasileiros movimentaram, em julho, o maior volume mensal de cargas da história. Foram 124,7 milhões de toneladas transportadas, sendo 73% de navegação de longa distância (exportação e importação) e 20% de cabotagem (entre portos brasileiros). Entre janeiro e julho, passaram pelos portos brasileiros 780,4 milhões de toneladas de cargas, volume 1,76% maior do que o registrado no mesmo período do ano passado.

O principal tipo de carga transportada foram os graneis sólidos (minerais e vegetais), com mais de 76,6 milhões de toneladas. Todos os tipos de carga tiveram aumento em julho, em relação aos números registrados no mesmo mês em 2024. Graneis líquidos (especialmente combustíveis) tiveram um aumento de 6% enquanto a movimentação de graneis sólidos ampliou quase 4%. O crescimento de carga containerizada foi de 3% no período e o volume de carga geral foi 0,9% superior ao registrado em julho do ano passado.

“A gestão que estamos implementando no governo federal, com a ampliação das concessões e o fortalecimento da infraestrutura, tem como foco garantir segurança jurídica e atrair novos investimentos. Essa política, liderada pelo presidente Lula, vem aumentando a capacidade dos portos e fortalecendo as exportações do Brasil”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho. “A ampliação da capacidade de nossos portos é fundamental para a economia nacional”.

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

Data: 15/09/2025

PORTO DO ITAQUI ATINGE RECORDE HISTÓRICO COM 3,85 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM UM ÚNICO MÊS

Resultado ficou 8,9% acima da meta estabelecida; soja puxa a alta de 9% no período



Porto do Itaqui registrou em agosto de 2025 um total de 3,85 milhões de toneladas movimentadas - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O Porto do Itaqui, em São Luís (MA), atingiu em agosto de 2025 a maior movimentação mensal da sua história, com 3,85 milhões de toneladas, superando em 7% o volume do mesmo mês de 2024. O resultado também ficou 8,9% acima da meta estabelecida para o período. Com esse desempenho, agosto se consolida como o melhor mês da série histórica do terminal maranhense.

Em julho deste ano, o Itaqui já havia registrado seu maior recorde até então, o que reforça a trajetória de crescimento das operações.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o recorde reflete o compromisso da pasta com as políticas públicas de modernização e a expansão da infraestrutura portuária, promovendo mais competitividade e desenvolvimento para o país. "O resultado não apenas fortalece a logística e as exportações brasileiras, como também gera empregos, atrai investimentos e estimula a economia regional", destacou o ministro.

No acumulado de janeiro a agosto de 2025, o porto movimentou 24,9 milhões de toneladas, um aumento de 8% em relação ao mesmo período de 2024 e 5% acima do previsto no planejamento anual.

"O desempenho contínuo do Itaqui reflete a eficiência das operações e o compromisso de profissionais que constroem esse porto com excelência todos os dias. Juntos, seguimos conectando o Maranhão ao mundo e fortalecendo nosso papel estratégico", afirmou a presidente em exercício do Porto do Itaqui, Isa Mary Mendonça.

Soja puxa resultado

A movimentação de grãos sólidos ganhou destaque, ultrapassando a marca de 3 milhões de toneladas no mês. O principal produto foi a soja, com 1,73 milhão de toneladas movimentadas, alta de 9%, seguida por fertilizantes (21%), cobre (10%) e ferro gusa (9%) que também contribuíram para o crescimento.

O segmento de grãos líquidos teve desempenho expressivo, com 751 mil toneladas movimentadas, este resultado é 12% superior a agosto de 2024 e 8,7% acima da meta planejada. Apenas o mercado entreposto respondeu por 345 mil toneladas, crescimento de 116% em relação ao ano anterior. As operações ship-to-ship realizadas nos berços 106 e 108 foram determinantes para esse avanço.

"Superamos todas as expectativas em agosto. Da beira do cais aos setores administrativos, cada fluxo interno é monitorado com organização para chegarmos a esse número. É a busca contínua por excelência que impulsiona o avanço do porto", destacou o diretor de operações do Itaqui, Carlos Frisoli.

Com informações do Porto de Itaqui

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

Data: 15/09/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTRO DOS TRANSPORTES APRESENTA AVANÇOS NA POLÍTICA DE CONCESSÕES BRASILEIRA A INVESTIDORES NO REINO UNIDO

Em agenda na Escócia, Renan Filho detalhou mudanças regulatórias e perspectivas para a transição energética a empresários, acadêmicos e autoridades locais



Ministro Renan Filho destaca carteira brasileira a investidores do Reino Unido: "a maior do planeta", afirma. Foto: Luiz Siqueira/MT

Com uma carteira robusta de projetos e foco em eficiência, transparência e inovação, o Brasil tem se consolidado como referência internacional em concessões de infraestrutura. O modelo brasileiro foi tema de destaque durante evento internacional realizado nesta quinta-feira (12), em Edimburgo, na Escócia.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, participou do Roadshow Internacional e Diálogo sobre Otimizações Contratuais, realizado no âmbito do Programa Internacional de Líderes da Infraestrutura 2025. O evento reuniu investidores, professores da Universidade de Durham, representantes de 16 estados brasileiros e lideranças da área de infraestrutura.

Na ocasião, o ministro apresentou a nova política de concessões do Governo Federal, destacando as mudanças em relação ao modelo anterior, como o maior rigor regulatório, a ampliação da participação privada e a carteira de projetos já em andamento. “Após as mudanças na política de outorgas, o ritmo de leilões é quatro vezes maior do que no governo anterior. O Brasil detém hoje a maior carteira de concessões do mundo”, afirmou Renan Filho.

O foco do Programa de Otimização de Contratos, desenvolvido em parceria com o Tribunal de Contas da União (TCU), é corrigir contratos de concessão com problemas técnicos e financeiros que paralisaram obras ou atrasaram a execução de serviços. O modelo tem possibilitado soluções mais ágeis, com redução de custos e garantia da continuidade das obras e dos serviços aos usuários.

Inovações

A política de concessões adotada pela atual gestão tem incorporado inovações como pedágios mais baixos com aportes públicos, sistema free flow, descontos progressivos para usuários frequentes, uso de tecnologias como 5G, telemedicina e pesagem em movimento, além de mecanismos de maior proteção ao interesse público.

Desde 2023, já foram concedidos 7,9 mil quilômetros de rodovias federais, em 16 leilões, totalizando R\$ 176 bilhões em investimentos contratados. A expectativa é realizar 45 certames até 2026, mobilizando mais de R\$ 350 bilhões em investimentos privados. A carteira de projetos do pipeline brasileiro inclui iniciativas estruturadas pela Infra S.A., empresa pública responsável por desenvolver projetos estratégicos de transportes.

“Aqui, conversamos com os que estudam profundamente a questão dos contratos, da segurança jurídica, da previsibilidade, da transparência, a fim de garantirmos que a carteira do Brasil tenha sempre as melhores condições para um investimento, nos conectando com os anseios daqueles que possuem os recursos”, destacou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

O diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, ressaltou o interesse crescente do mercado internacional nas concessões brasileiras. “A Infra S.A. atua em uma gama ampla de projetos que se encaixam em diferentes perfis de investimentos”, enfatizou.

Painel e perspectivas

Durante o painel de encerramento, o ministro participou de debate com os professores Clive Roberts e John Easton, da Universidade de Durham, e com o advogado-geral da União substituto, Flavio Roman. A discussão abordou temas como transição energética, descarbonização e o uso de inteligência artificial na logística.

Renan Filho destacou a realização da COP30 no Brasil e reforçou o papel do país na transição energética global. Também apontou como as tecnologias emergentes poderão apoiar a modernização da infraestrutura de transportes. “No futuro, será possível pensar em pedágios ainda mais justos, calculados com base em parâmetros como o tipo e a condição dos veículos, semelhante ao IPVA”, disse.

Já o subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides, apontou os avanços das estratégias brasileiras voltadas à sustentabilidade no setor. “Os projetos atuais focam em uma infraestrutura resiliente, sustentável e alinhada aos desafios climáticos, promovendo uma transição justa e eficiente”, finalizou.

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

Data: 15/09/2025

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

ATP PROMOVE LIVE SOBRE NOMAS AMBIENTAIS DA MARINHA PARA O SETOR PORTUÁRIO

Redação Portogente

ATP promove live sobre NORMAM 401 e bioincrustação

Evento contará com a participação da capitã de Mar e Guerra Maria Cecília Castro, que abordará as principais alterações da norma da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil.



The banner features a dark blue background with green wavy patterns. On the left, there is a 'LIVE ATP' logo. In the center, the date '12.09' and time '15h' are displayed. Below this, the name 'Maria Cecília Castro' is written in green, with her title 'Capitã de Mar e Guerra' underneath. To the right, there is a circular portrait of Maria Cecília Castro in a navy uniform, with a 'LIVE' label at the bottom. At the bottom left, the topic 'Tema: NORMAM 401/DPC' is listed, followed by a brief description: 'Normas de Autoridade Marítima para a prevenção da Poluição Ambiental causada por Embarcações e Plataformas.' At the bottom right, there are logos for 'COMITÊ DE SUSTENTABILIDADE' and 'ATP'.

ATP live NORMAM 401

Nesta sexta-feira (12/09), às 15h, a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), por meio do seu Comitê de Sustentabilidade, realiza uma live sobre as principais alterações da NORMAM 401/DPC, norma que regula a prevenção da poluição ambiental causada por embarcações e plataformas em águas jurisdicionais brasileiras.

A convidada é a capitã de Mar e Guerra Maria Cecília Castro, chefe do Departamento Técnico de Meio Ambiente da DPC desde 2019 e representante da Autoridade Marítima Brasileira. Ela irá detalhar as mudanças introduzidas na atualização publicada em junho, que incluiu um capítulo dedicado à gestão da bioincrustação, com regras sobre inspeções, manutenção, limpeza subaquática e controle da transferência de espécies aquáticas invasoras. Também foram revisadas as diretrizes sobre a Gestão da Água de Lastro.

Maria Cecília Castro é bacharel em Oceanografia e mestre em Engenharia de Meio Ambiente pela UERJ. Entre 2015 e 2018, concluiu doutorado em Ciências do Mar na Universidade de Plymouth (Reino Unido), com tese sobre a transferência de espécies invasoras por água de lastro e bioincrustação de navios.

Como chefe do Departamento Técnico da Marinha, atua na prevenção da poluição ambiental oriunda de navios, plataformas e instalações de apoio, além do controle da água de lastro e bioincrustação. A Autoridade Marítima Brasileira é responsável por normatizar, implementar e fiscalizar instrumentos internacionais e nacionais sobre a poluição do ambiente marinho.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/09/2025

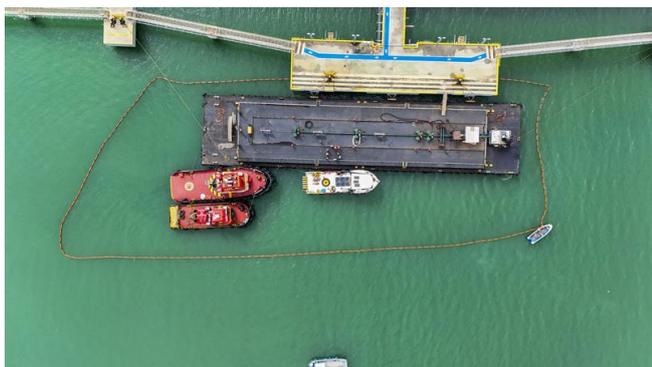
OCEANPACT E VAST INFRAESTRUTURA INICIAM TESTES COM BIOCOMBUSTÍVEIS NO PORTO DO AÇU

Redação Portogente



OceanPact e Vast testam biocombustível no Porto do Açu

Parceria visa fomentar a utilização de HVO – Óleo Vegetal Hidrotratado em embarcações, contribuindo para a descarbonização das operações marítimas.



Porto do Açu – OceanPact e Vast

A OceanPact e a Vast Infraestrutura iniciaram em setembro os testes com HVO – Hydrotreated Vegetable Oil no Porto do Açu, no norte fluminense. O acordo firmado entre as empresas busca fomentar o uso de biocombustíveis no complexo portuário, reforçando o compromisso com a transição energética.

O objetivo é testar a viabilidade do uso do HVO no abastecimento das embarcações da OceanPact que operam no terminal de transbordo de petróleo da Vast (T-Oil). O processo será realizado no Terminal de Líquidos do Açu (TLA), infraestrutura que poderá se consolidar como hub estratégico para armazenagem e movimentação de líquidos.

“O TLA fornecerá a infraestrutura necessária para potencializar a utilização de biocombustíveis, além de funcionar como um hub para armazenar e movimentar uma gama diversificada de líquidos. O acordo reforça nosso papel na descarbonização do setor marítimo”, destacou Adriano Lima, diretor de Sustentabilidade da Vast Infraestrutura.



As empresas já haviam colaborado na implementação do sistema Onshore Power Supply (OPS), que fornece energia elétrica em terra às embarcações atracadas, reduzindo o tempo de funcionamento dos motores e, conseqüentemente, as emissões atmosféricas ⚡.

“Reduzir as emissões de carbono em nossas operações representa um avanço concreto rumo à transição energética no setor marítimo. Estamos entusiasmados com o potencial desta iniciativa”, afirmou Fernando Borensztein, diretor de Sustentabilidade e Novos Negócios da OceanPact.

Os estudos técnicos, ambientais e operacionais previstos no acordo vão avaliar o impacto da substituição parcial ou total de combustíveis fósseis por biocombustíveis, além de calcular as emissões evitadas com o uso do OPS.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/09/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – COOPERAÇÃO BRASIL-JAPÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A 15ª Reunião do Comitê Conjunto de Promoção do Comércio e Investimentos e Cooperação Industrial entre Brasil e Japão, realizada em Brasília, foi muito mais do que um encontro de autoridades e empresários. Foi uma demonstração de maturidade diplomática e de visão de longo prazo. Em um mundo cada vez mais marcado por tensões geopolíticas e disputas comerciais, ver duas grandes economias reafirmarem seu compromisso com o multilateralismo e com uma agenda baseada em inovação, transição energética e integração produtiva é um sinal positivo para o comércio internacional.

O encontro reforçou pontos essenciais: a necessidade de diversificação de mercados, a urgência de soluções para descarbonização e a importância de ambientes regulatórios estáveis e previsíveis. Ao tratar da possibilidade de um acordo de parceria econômica entre o Mercosul e o Japão, Brasil e Japão apontaram para um caminho de ganhos mútuos, que pode ampliar o acesso de produtos agropecuários ao mercado asiático e estimular investimentos em setores estratégicos como bioenergia e tecnologia.

A pauta da reunião também foi um lembrete de que competitividade não se constrói apenas com tarifas ou incentivos, mas com cadeias produtivas sólidas, inovação e cooperação. Empresas brasileiras e japonesas discutiram oportunidades concretas de negócios, mostrando que o diálogo entre o setor público e o setor privado é essencial para transformar intenções em resultados.

Esse movimento de aproximação não deve parar por aqui. Em 2026, o Japão será o destino da missão internacional do Grupo Brasil Export, que levará empresários e autoridades brasileiras para uma agenda de visitas técnicas a portos e centros de tecnologia de ponta. A iniciativa é oportuna: conhecer de perto a experiência japonesa em automação portuária e eficiência logística pode inspirar soluções para gargalos históricos da infraestrutura brasileira.

A relação Brasil–Japão é uma das mais antigas e consistentes de nossa diplomacia, marcada por trocas culturais e comerciais profundas. Transformar essa tradição em novas oportunidades é o passo natural — e necessário — para que o Brasil se mantenha competitivo em um cenário global cada vez mais exigente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA REBATE TARIFAÇÃO AMERICANO EM ARTIGO

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

TARIFAÇO

Em artigo publicado na edição de domingo (14) do jornal The New York Times, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) rebateu o tarifaço imposto pelos Estados Unidos. Ele lembrou que, nos últimos 15 anos, os EUA tiveram superávit de US\$ 410 bilhões na balança comercial com o Brasil e que cerca de 75% das exportações brasileiras para o país são isentas de impostos. Lula classificou a medida como política, defendeu o multilateralismo e reforçou a soberania brasileira e o papel do Judiciário. Também criticou as acusações de Donald Trump de perseguição ao ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) e se opôs à regulação das big techs.

AMAZÔNIA

Lula destacou avanços na pauta ambiental, lembrando que a taxa de desmatamento caiu pela metade nos últimos dois anos e que milhões de dólares foram apreendidos em operações contra crimes ambientais. O presidente ainda citou o papel do PIX na inclusão financeira de milhares de brasileiros e no estímulo à economia. Por fim, reafirmou disposição para negociar as tarifas com os EUA e destacou que as diferenças ideológicas não podem atrapalhar a cooperação entre os dois países, que mantêm relações diplomáticas há mais de 200 anos.

PAINEL CONTÁBIL

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) lançou um painel interativo que reúne as demonstrações contábeis das empresas brasileiras de transporte aéreo. Segundo a autarquia, a ferramenta amplia a transparência do setor e permite análises sobre custos e receitas. No primeiro trimestre deste ano, 31,76% (R\$ 5,56 bilhões) das despesas foram com combustíveis e lubrificantes e 19,14% (R\$ 3,35 bilhões) com seguros, arrendamento e manutenção de aeronaves. Sobre receitas, 88,29% (R\$ 16,59 bilhões) vieram de passagens aéreas e 1,76% (R\$ 330 milhões) de bagagens despachadas.

CONSULTA ONLINE

Ainda de acordo com a Anac, o painel é voltado para analistas, acadêmicos, jornalistas e o público em geral. É possível consultar histórico de demonstrações contábeis, indicadores financeiros e cruzar dados com margens de lucro e índices macroeconômicos. Companhias com mais de 1% de participação no mercado são obrigadas a enviar demonstrações trimestrais e anuais, incluindo notas explicativas, relatórios de administração e auditoria.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2025

REGIÃO SUDESTE - PETROBRAS INVESTE R\$ 1 BI EM MANUTENÇÃO DE REFINARIA DE SP

Parada programada garante segurança operacional e prepara a Revap para produzir mais diesel S-10, combustível de menor impacto ambiental

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



A refinaria é considerada uma das principais fornecedoras de querosene de aviação do país, atendendo cerca de 75% da demanda do Aeroporto Internacional de Guarulhos. Foto: Divulgação/Agência Petrobras

A Refinaria Henrique Lage (Revap), em São José dos Campos (SP), iniciou no sábado (13) uma parada programada de manutenção que mobilizará mais de 5 mil trabalhadores, entre empregados próprios e terceirizados. Segundo a Petrobras, o investimento é superior a R\$ 1 bilhão

e inclui, além de serviços de manutenção, a execução de um projeto para ampliar a produção de diesel S-10, combustível com baixo teor de enxofre. A previsão é que os trabalhos sejam concluídos em dezembro.



De acordo com a estatal, os serviços começaram pela Unidade de Coque (U-276) e, ao longo dos próximos meses, envolverão a manutenção de 1.673 equipamentos distribuídos em 21 unidades operacionais da planta. A companhia também destacou que a parada contempla a modernização da Unidade U-272D, que será adaptada para produzir exclusivamente diesel S-10, considerado mais eficiente e menos poluente.

Durante a parada, serão realizadas inspeções exigidas por órgãos reguladores, além de manutenções preventivas e corretivas. “Essa parada é especial por integrar a manutenção preventiva com a implementação simultânea de projetos focados em aumentar a confiabilidade, a eficiência energética e a integridade dos equipamentos, alinhados ao Plano Estratégico da Petrobras”, afirmou Alexandre Coelho Cavalcanti, gerente geral da Revap.

A companhia explicou que esse tipo de parada é realizado a cada seis anos e é considerado essencial para manter a segurança operacional da refinaria e garantir o fornecimento contínuo de derivados de petróleo ao mercado. Apesar da redução temporária da produção, a Petrobras afirmou que o abastecimento de combustíveis não será afetado, já que houve planejamento prévio de estoques e coordenação das áreas de vendas e logística para manter o atendimento aos clientes.

Características

A Revap tem capacidade para processar até 252 mil barris de petróleo por dia, o equivalente a cerca de 14% da produção total de derivados da Petrobras. A refinaria é considerada uma das principais fornecedoras de querosene de aviação do país, atendendo cerca de 75% da demanda do Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP), o maior do Brasil. Além do QAV, a unidade também produz gasolina, diesel S-10 e gás de cozinha, abastecendo principalmente a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e o Litoral Norte de São Paulo.

Petrobras amplia presença em São Tomé e Príncipe com aquisição no bloco 4

A Petrobras anunciou que concluiu a aquisição de 27,5% de participação no bloco 4, localizado na Zona de Desenvolvimento Conjunto de São Tomé e Príncipe, país insular do Golfo da Guiné, na África Central. Segundo a companhia, com a operação, a estatal brasileira passa a integrar o consórcio responsável pela exploração do bloco, que tem a Shell como operadora (30%), além da Galp (27,5%) e da Agência Nacional do Petróleo de São Tomé e Príncipe (15%).

A Petrobras informou que já atuava no país desde fevereiro de 2024, quando adquiriu 45% de participação nos blocos 10 e 13 e 25% no bloco 11. De acordo com a estatal, a presença em São Tomé e Príncipe está alinhada à estratégia de diversificação de portfólio e busca recompor reservas de petróleo e gás por meio da exploração de novas fronteiras e de parcerias com outras empresas globais do setor.

A companhia destacou que a aquisição foi realizada seguindo todos os trâmites internos de governança e está em conformidade com o Plano Estratégico 2025-2029. “A operação reforça a atuação exploratória da Petrobras no continente africano, com foco na ampliação das reservas e na atuação em novas fronteiras de exploração”, informou a estatal em nota.

São Tomé e Príncipe, apesar de pequeno em território e população, vem buscando desenvolver seu setor de petróleo e gás há mais de duas décadas, atraindo investimentos internacionais para exploração offshore na região do Golfo da Guiné, considerada uma das áreas com potencial para novas descobertas de hidrocarbonetos na África.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2025

NACIONAL - BRASIL E JAPÃO DISCUTEM COOPERAÇÃO PARA AMPLIAR COMÉRCIO

Reunião realizada em Brasília tratou de transição energética, inovação e de um possível acordo entre Mercosul e o país asiático

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



O Mdic e o Me avaliaram que o diálogo representou um passo importante para aprofundar a relação bilateral em áreas como inovação, sustentabilidade e cadeias produtivas

Os ministérios do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) e da Economia, Comércio e Indústria (Meti) do Japão realizaram na última quinta-feira (11) a 15ª Reunião do Comitê Conjunto de Promoção do Comércio e Investimentos e Cooperação Industrial. O encontro ocorreu na sede da Confederação Nacional da Indústria (CNI), em Brasília, e foi dividido em duas

rodadas — uma com representantes do setor produtivo e outra com autoridades governamentais.

De acordo com o Mdic, o objetivo foi consolidar a parceria bilateral e avançar em temas como inovação, sustentabilidade e tecnologia. O encontro foi liderado pelo secretário-executivo do Mdic, Márcio Elias Rosa, e pelo vice-ministro para Assuntos Internacionais do Meti, Takehiko Matsuo.

Segundo o ministério, os dois países reafirmaram o interesse em seguir discutindo a possibilidade de um acordo de parceria econômica entre o Mercosul e o Japão. Elias Rosa destacou a importância de um entendimento equilibrado e previsível para ambas as partes e disse que o diálogo pode contribuir para superar fragilidades geopolíticas.

“Brasil e Japão valorizam os mecanismos de multilateralismo. Um eventual acordo fortaleceria ainda mais essa visão, que contribui para a estabilidade global”, afirmou o secretário, citando também as negociações em andamento do Mercosul com a União Europeia, a EFTA, Singapura e os Emirados Árabes Unidos.

Matsuo, por sua vez, ressaltou que a cooperação em bioenergia poderá contribuir significativamente para a descarbonização. Ele também destacou a importância da Reforma Tributária brasileira para a melhoria do ambiente de negócios.

Entre os temas abordados estiveram transição energética, indústria da saúde, propriedade intelectual e acesso de produtos agropecuários brasileiros ao mercado japonês. Empresas como Braskem, Vale e a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (Abiec) apresentaram ações voltadas ao comércio bilateral, enquanto companhias japonesas, como Toyota, Hitachi e Aeterlink, discutiram oportunidades de investimento e cooperação.

Ao final do encontro, Mdic e Meti avaliaram que o diálogo representou um passo importante para aprofundar a relação bilateral em áreas como inovação, sustentabilidade e cadeias produtivas.

Missão Japão 2026

O fortalecimento do relacionamento bilateral também será pauta do setor privado no próximo ano. O Grupo Brasil Export anunciou que a missão internacional de 2026 terá o Japão como destino. A informação foi divulgada na semana passada pelo CEO do grupo, Fabrício Julião, durante a programação da Missão França 2025.

“Como sempre, buscamos divulgar o calendário com toda a antecedência. E assim, já podemos dizer que em novembro, na primeira semana, faremos nossa missão internacional ao Japão. Será uma missão inédita, um país onde nunca estivemos e que mantém relações comerciais e culturais muito fortes com o Brasil, de muitas trocas e que é uma referência em tecnologia”, afirmou Julião.



A agenda prevê visitas técnicas a portos e centros de tecnologia japoneses, que são referência mundial em automação de operações. Entre os principais complexos portuários do país estão os de Tóquio, Yokohama, Nagoya, Yokkaichi, Osaka e Kobe.

O Grupo Brasil Export já promoveu missões para outros países da Ásia, como China — incluindo o Porto de Hong Kong — e Singapura. A entidade avalia que as visitas contribuem para ampliar o conhecimento do setor privado brasileiro sobre práticas logísticas e tecnológicas que podem ser aplicadas no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2025

NACIONAL - MDIC LANÇA MANUAL PARA NOVO REGIME DE ORIGEM NO COMÉRCIO COM CHILE

Publicação orienta exportadores sobre regras do ACE-35, que passam a valer no dia 30 e prometem reduzir burocracia e dar mais competitividade às vendas brasileiras

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) lançou um manual para orientar exportadores sobre o novo regime de origem do Acordo de Complementação Econômica nº 35 (ACE-35), firmado entre Brasil, Argentina e Chile. As novas regras passam a valer no próximo dia 30 e, segundo o Mdic, trarão menos burocracia, maior segurança jurídica e novas oportunidades para empresas brasileiras que vendem ao mercado chileno.

O Chile é atualmente o oitavo maior destino das exportações do Brasil, enquanto o Brasil ocupa a terceira posição entre os principais parceiros comerciais chilenos. O 69º Protocolo Adicional ao ACE-35, que introduz o novo regime de origem, é considerado pelo Mdic um avanço para dar mais previsibilidade e competitividade às trocas comerciais na região.

“Essa publicação reforça o esforço do Mdic em tornar as regras mais acessíveis aos operadores de comércio. O objetivo é ampliar o aproveitamento das vantagens previstas nos acordos comerciais com os nossos vizinhos”, afirmou a secretária de Comércio Exterior, Tatiana Prazeres.

De acordo com o ministério, as mudanças incluem a autodeclaração de origem, que permitirá ao exportador atestar diretamente a procedência da mercadoria, sem necessidade de certificados de origem. Também haverá digitalização e simplificação de processos, o que deve reduzir custos e tempo de operação, além da harmonização das regras com o Mercosul e alinhamento às melhores práticas internacionais.

O manual, já disponível ao público, apresenta orientações para empresas, trabalhadores e demais interessados sobre o funcionamento do novo regime, que, segundo o Mdic, deve aumentar a competitividade dos operadores comerciais e facilitar o comércio intrarregional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2025

NACIONAL - CARTEIRA DE CONCESSÕES BRASILEIRA É DESTAQUE EM EVENTO NA ESCÓCIA

Renan Filho apresentou a investidores e especialistas internacionais o modelo de outorgas que prevê 45 novos leilões de rodovias até 2026

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O ministro Renan Filho destacou que o país detém atualmente a maior carteira de concessões do mundo. Foto: Luiz Siqueira/MT

O governo brasileiro apresentou, na última quinta-feira (12), em Edimburgo, na Escócia, sua carteira de concessões de infraestrutura e o novo modelo de outorgas a um público formado por investidores, acadêmicos e representantes do setor. O encontro ocorreu durante o Roadshow Internacional e Diálogo sobre Otimizações Contratuais, realizado no âmbito do Programa Internacional de Líderes da Infraestrutura 2025.

De acordo com o Ministério dos Transportes, o objetivo foi detalhar a política de concessões adotada pela atual gestão, que prevê maior rigor regulatório, ampliação da participação privada e avanços no modelo de contratação. O ministro Renan Filho destacou que o país detém atualmente a maior carteira de concessões do mundo. “Após as mudanças na política de outorgas, o ritmo de leilões é quatro vezes maior do que no governo anterior. O Brasil detém hoje a maior carteira de concessões do mundo”, afirmou.

O ministério informou que o Programa de Otimização de Contratos, desenvolvido em parceria com o Tribunal de Contas da União (TCU), tem como meta corrigir problemas técnicos e financeiros de contratos que paralisaram obras ou atrasaram serviços, permitindo soluções mais rápidas e com menor custo. A iniciativa, segundo a pasta, garante a continuidade das obras e a prestação de serviços aos usuários.

O Ministério dos Transportes destacou que, desde 2023, foram concedidos 7,9 mil quilômetros de rodovias federais em 16 leilões, totalizando R\$ 176 bilhões em investimentos contratados. A expectativa é realizar 45 novos certames até 2026, com previsão de atrair mais de R\$ 350 bilhões em investimentos privados. A carteira inclui projetos desenvolvidos pela Infra S.A., estatal responsável por estruturar empreendimentos prioritários na área de transportes.

Segundo a pasta, o novo modelo de concessões incorpora inovações como pedágios mais baixos por meio de aportes públicos, sistema free flow, descontos progressivos para usuários frequentes, uso de tecnologias como 5G, telemedicina e pesagem em movimento, além de mecanismos de proteção ao interesse público.

A secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, ressaltou que o diálogo com especialistas internacionais é fundamental para aprimorar o ambiente de negócios. “Aqui, conversamos com os que estudam profundamente a questão dos contratos, da segurança jurídica, da previsibilidade, da transparência, a fim de garantirmos que a carteira do Brasil tenha sempre as melhores condições para um investimento, nos conectando com os anseios daqueles que possuem os recursos”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2025

REGIÃO SUL - DECISÃO JUDICIAL PÕE FIM A DISPUTA SOBRE ALFANDEGAMENTO EM PORTOS DO PR

Autoridade Portuária diz que investiu em infraestrutura e segurança, o que foi levado em conta pelo TRF4 ao rejeitar pedido da Receita Federal

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A decisão encerra um processo que tramitava há 13 anos, desde que a Receita solicitou a suspensão do alfandegamento, medida que, na prática, paralisaria as atividades portuárias

O Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) publicou neste mês o acórdão de uma sentença que garante a continuidade das operações nos portos de Paranaguá e Antonina. De acordo com a



Portos do Paraná, a decisão encerra um processo que tramitava há 13 anos, desde que a Receita Federal solicitou judicialmente a suspensão do alfandegamento, medida que, na prática, paralisaria as atividades portuárias.

Segundo a autoridade portuária, o pedido da Receita foi motivado pelo descumprimento de normas de segurança vigentes à época. A Portos do Paraná afirma, porém, que todas as exigências foram atendidas integralmente pela atual gestão, o que foi considerado no julgamento.

O juiz federal Rodrigo Kravetz, relator do caso, destacou que a suspensão das atividades poderia gerar impacto severo para a economia brasileira. A Portos do Paraná lembra que o acórdão ressaltou a importância estratégica do complexo portuário, que é o segundo maior do país e movimentou 66,7 milhões de toneladas em 2023, atingindo recorde histórico. “Considerando a relevância dos portos paranaenses, o TRF4 foi categórico ao afirmar que a suspensão das atividades geraria danos imensuráveis e desproporcionais”, disse o diretor jurídico da empresa pública, Marcus Freitas.

Ainda segundo a autoridade portuária, o TRF4 avaliou que a sanção pleiteada na década passada seria desproporcional, por interromper serviços públicos essenciais, afetar o pagamento de salários e fornecer dores e provocar graves consequências para a economia nacional. O acórdão registra que “não se verifica a necessidade de suspensão das atividades, pois passados cerca de 13 anos dos fatos que originaram as irregularidades, quase todas foram sanadas, restando apenas o repasse de informações, conforme inspeção judicial e acordo entre as partes”.

Segurança

A Portos do Paraná afirma que, para atender às exigências de segurança, vem investindo em melhorias contínuas na infraestrutura e na capacitação de pessoal. Entre as ações, cita a inauguração de uma nova unidade de guarda portuária, equipada com central de monitoramento, e a construção de guaritas no pátio de automóveis e no píer público de graneis líquidos. Também foram adquiridos novos scanners para inspeção de bagagens, três viaturas, armamentos semi-automáticos em substituição aos revólveres e um novo sistema de radiocomunicação.

A empresa informa ainda que, em 2025, foram compradas duas lanchas, sendo uma delas destinada à guarda portuária e outra à fiscalização, atualmente em fase de fabricação.

Outro ponto destacado pela administração é o treinamento da equipe de segurança. No ano passado, três turmas de guardas portuários concluíram o curso de renovação do porte de armas, que incluiu atividades teóricas e práticas. A companhia afirma que os profissionais contam hoje com equipamentos modernos, usados apenas em situações de extrema necessidade.

A Portos do Paraná também informa que, para a temporada de cruzeiros 2024/ 2025, foram instaladas 20 câmeras de vigilância no Complexo Mega Rocio, local de passagem de passageiros pela aduana. As imagens são monitoradas 24 horas pela guarda portuária e compartilhadas com a Receita Federal e a Polícia Federal.

As medidas de segurança se estendem às bagagens: todas passam por scanner e por cães farejadores antes do embarque, e a movimentação até o cais é acompanhada por agentes de segurança para prevenir incidentes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2025

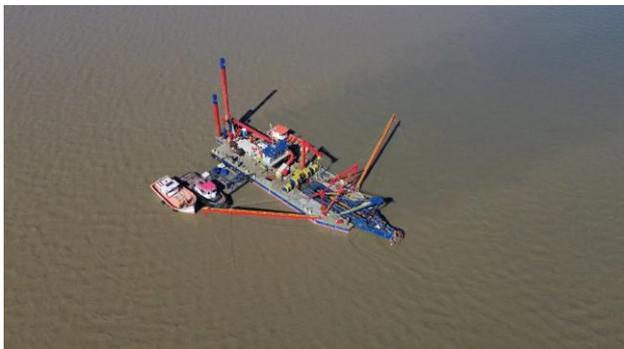
REGIÃO SUL - RS: DRAGAGEM DO CANAL SÃO GONÇALO ENTRA EM NOVA ETAPA

Serviço prevê retirada de 457 mil m³ de sedimentos para manter profundidade mínima e garantir navegação segura

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

As operações de dragagem seguem em andamento em diferentes trechos das hidrovias do Rio Grande do Sul. Neste mês teve início a dragagem do Canal São Gonçalo, em Pelotas, com previsão

de remoção de mais de 457 mil metros cúbicos de sedimentos. Segundo a Portos RS, o objetivo é manter a profundidade mínima de 5,50 metros nos principais pontos de navegação.



Objetivo é manter a profundidade mínima de 5,50 metros nos principais pontos de navegação da hidrovía gaúcha. Foto: Divulgação/Portos RS

A Autoridade Portuária informou que os trabalhos também estão em execução nos canais de Pedras Brancas e Leitão. Para outubro, está previsto o início das operações no canal Furadinho, enquanto a dragagem do canal Feitoria já tem contratação concluída e deve começar ainda este mês.

De acordo com o secretário de Logística e Transportes do estado, Juvir Costella, a continuidade das obras é fundamental para o fortalecimento do modal hidroviário no Rio Grande do Sul. “A execução dos trabalhos irá contribuir diretamente para que possamos potencializar o desenvolvimento do estado nesse setor”, disse.

A Portos RS acrescentou que o processo licitatório para a dragagem do canal do Rio Grande foi finalizado nesta semana, com empresa vencedora homologada. O contrato prevê 15 meses de serviços e estimativa de retirada superior a 15 milhões de metros cúbicos de sedimentos.

O presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, afirmou que “a dragagem é uma ação estruturante essencial para garantir a segurança da navegação e a competitividade logística do estado. Os investimentos realizados têm papel decisivo para o avanço das hidrovias como alternativa sustentável e eficiente no transporte de cargas”.

As dragagens fazem parte de um conjunto de investimentos de R\$ 731 milhões destinados à recuperação da navegabilidade em diferentes pontos do estado. De acordo com a Portos RS, essas ações foram priorizadas após as enchentes de 2024, que aumentaram o volume de sedimentos nas hidrovias.

A iniciativa integra o Plano Rio Grande, programa estadual liderado pelo governador Eduardo Leite, voltado à reconstrução do Rio Grande do Sul e à preparação da infraestrutura para o futuro. Os recursos são provenientes do Fundo do Rio Grande do Sul (FUNRIGS), criado para mitigar os impactos sociais, econômicos e ambientais da catástrofe climática de 2024.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 15/09/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O RH DEVE SER A CONSCIÊNCIA DA EMPRESA



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas
opinioao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

“A consciência é uma pequena lanterna que a solidão acende à noite.”

Madame de Staël, ou Anne-Louise-Germaine Necker (1766 – 1817), crítica literária, filósofa, política e escritora francesa do Iluminismo.



Gostaria que “Madame”, que viveu na Corte de Luís XVI e ainda assim teve coragem para confrontar Napoleão, e o poder de influenciar definitivamente a literatura francesa, tivesse dito que a consciência é um enorme farol que, aceso plenamente, não nos deixa dormir, tal a claridade que emana.

Assim deveriam ser as “consciências” e os conscientes.

Tenho o privilégio de (ainda) estar construindo uma carreira na Área em Recursos Humanos, desde 1998. Algo parecido com a construção da Catedral da Sagrada Família em Barcelona: não acaba nunca.

Mas devo confessar: os 12 anos anteriores, em que fui Engenheiro, me mantem um profissional muito crítico de mim mesmo e da atuação dos meus atuais Colegas.

Empresas que fazem a boa gestão de pessoas tem melhores resultados nos negócios? Sim. Mas quero ver os processos de trabalhos organizados, as metas e os seus indicadores mostrando esses resultados e quanto as pessoas realmente contribuíram para que eles existissem. Quero ver os planos e os números.

Nesses 27 anos, vi o antigo Departamento Pessoal transformar-se em RH, o RH em “Área de Gente” e por aí vai. O nome, sinceramente, pouco importa, se não houver respeito e consideração pelas pessoas. Ouvi-las e levar em conta o que dizem, saber o que sentem e por que sentem. Por que possuem determinado comportamento?

É isso que realmente importa, faz a diferença e transforma o RH, ou seja qual for o nome que dermos a ele, em uma área de atuação estratégica dentro de uma organização.

Ouçó o mantra “o RH tem que ser estratégico”, repetido várias e várias vezes. Mas vejo pouca ação dos próprios profissionais de RH nesse sentido. Só será considerado estratégico, quem realmente for. Enquanto o “RH” não entender de verdade do negócio, dos processos de trabalho de todas as demais áreas, quem compra os produtos e serviços da empresa e por que, não passará de um ente tático, ou operacional. É pouco.

Fico ainda mais incomodado porque sinto que essa “fase estratégica” do RH já deveria estar superada. Deveria ser condição normal de atuação.

Meu olhar está apontado para o que considero ser o próximo passo na construção da história de quem tem a responsabilidade de gerir as pessoas de uma organização (perceba que estou evitando dar nome).

O RH como “consciência da organização”. Sim, consciência. Aquele grupo de pessoas que ajuda a empresa a lembrar quem ela é, quais são seus valores reais — e não apenas os que estão em quadros nas paredes.

Isso é força verdadeira, poder, que contribui num ambiente de negócios onde a governança deve ser a espinha dorsal da organização.

O RH que imagino observa, escuta, percebe o que acontece nos bastidores e nas entrelinhas. Entende que cada política ou procedimento – seja de que área funcional for – impacta diretamente a cultura, o clima, o engajamento e, por consequência, os resultados.

- *O RH-Consciência pratica e estimula atitudes como:*
- *Dizer “isso não é certo” quando algo fere os princípios da empresa;*
- *Recusar a normalização de práticas tóxicas, mesmo que sejam antigas;*
- *Usar dados não para rotular, mas para entender e agir com clareza;*

- Preparar líderes, mas também confrontá-los quando necessário;
- Ser empático, sem ser omissivo.

Esse papel não existirá por mágica, apenas colocando-se um nome no crachá. Será construído todos os dias: no jeito de ouvir, de se posicionar, de agir com presença e intenção.

RH que é consciência não precisa de autorização para existir — se manifesta porque sabe que tem responsabilidade ética com as pessoas e com o negócio. Mesmo que fosse excluído do organograma da empresa, continuaria a existir no coração e na mente de todos, em especial nos da liderança.

Não se trata de ter um papel superior ou “mais nobre”. Mas sim de assumir o lugar de quem lembra, constantemente, que uma empresa é feita de pessoas por pessoas e para pessoas.

É isso que define quem somos ou deixamos de ser.

OUÇO O MANTRA “O RH TEM QUE SER ESTRATÉGICO”, REPETIDO VÁRIAS E VÁRIAS VEZES. MAS VEJO POUCA AÇÃO DOS PRÓPRIOS PROFISSIONAIS DE RH NESSE SENTIDO. SÓ SERÁ CONSIDERADO ESTRATÉGICO, QUEM REALMENTE FOR. ENQUANTO O “RH” NÃO ENTENDER DE VERDADE DO NEGÓCIO, DOS PROCESSOS DE TRABALHO DE TODAS AS DEMAIS ÁREAS, QUEM COMPRA OS PRODUTOS E SERVIÇOS DA EMPRESA E POR QUE, NÃO PASSARÁ DE UM ENTE TÁTICO, OU OPERACIONAL. É POUCO

Hudson Carvalho é Consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas, Diretor Regional da WISDOM – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) para o ABCD e Baixada Santista e Diretor Executivo da ELABORE-ONLINE – Pessoas e Resultados.

elaboreonline@gmail.com | <https://wa.me/message/5S2EHIT7sESXHB1>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - CODEBA, PRIVATIZAÇÃO ENVERGONHADA?



WALDECK ORNÉLAS

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinio@portalbenews.com.br

Depois de haver sido retirada da lista de privatizações remanescente do governo passado, a Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), agora autodenominada Autoridade Portuária da Bahia, de âmbito federal, volta à tela em audiência pública promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), com o suporte do BNDES, para um inusitado projeto de concessão que desagradou a gregos e troianos.

A Bahia é um estado cuja economia e processo de desenvolvimento tem sido fortemente prejudicado pela carência de infraestrutura. Em um movimento recente, coube justamente ao Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos (BTS-Port) romper a inércia que afeta a economia baiana, e o fez pela ampliação e modernização de suas principais instalações portuárias, bem como pela abertura da Rota Bahia-Ásia, ainda assim apenas ajustando-se à demanda presente.

É precisamente neste setor que a alteração do status quo da Codeba vem interferir, trazendo muitas dúvidas e nenhuma certeza. São três os portos da Codeba, todos enfrentando grandes desafios:



Salvador e Aratu-Candeias, na Baía de Todos os Santos (BTS), e Ilhéus – o antigo porto do cacau, construído pela Ceplac, com recursos da lavoura – no Litoral Sul do Estado. Adicionalmente, a empresa acaba de assumir responsabilidades em relação à Hidrovia do Rio São Francisco.

O desempenho do Porto de Salvador é ascendente, a ponto de, no primeiro semestre deste ano, pela primeira vez, ter ultrapassado o Porto de Aratu-Candeias em volume de carga, graças à movimentação de contêineres e carga de projeto.

Neste porto, o Tecon Salvador – recém adquirido pela MSC – prepara investimento da ordem de R\$1bi, para ampliação do pátio de contêineres, permanecendo, no entanto, carente de retroporto. A operação com navios New Panamax, de 366m e capacidade para 15.000 TEU, tornou-se viável graças ao calado de 15,6m na maré baixa, o que possibilitou a criação de rota para a Ásia, mudando o curso do algodão do segundo estado maior produtor, que descia, em 95%, para Santos.

Sem acesso ferroviário, o porto tem o seu acesso rodoviário (Via Expressa) ameaçado de congestionamento pela implantação da ponte Salvador-Itaparica. Pelo mar, a proposta sequer visualiza um calado de 18,0m na maré baixa.

O Porto de Ilhéus, onde foi recuperado o calado de 10,0m e está sendo reativado um moinho de trigo, enfrenta grandes limitações na relação cidade-porto e carece de retroporto. Requer redefinição estrutural e funcional, considerando-se a implantação do Porto de Aritaguá, no sistema da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL).

Essas questões certamente poderão encontrar solução em um futuro terminal intermodal – ainda não estudado – integrado à FIOL, abrindo oportunidade para novas cargas, dinamizando a economia regional.

Neste contexto, o Porto de Aratu-Candeias é o único com áreas de retroporto disponíveis, mas carente de novos berços e dragagem de aprofundamento, para ampliar sua capacidade e incorporar novas cargas, diversificando a linha de produtos. O recente arrendamento de duas áreas para granéis sólidos vem recebendo investimentos significativos, ampliando a capacidade de movimentação. Precisa ser elevado a um novo patamar.

Há, portanto, um conjunto de desafios a que a Codeba precisa responder. E, diante deste cenário, a proposta de concessão parcial apresentada não tem qualquer qualificação do ponto de vista econômico.

Uma alteração no modelo operacional da empresa só se justificaria se houvesse um propósito, uma estratégia e um plano de ação. E a proposta apresentada sequer responde às necessidades que os portos apresentam em uma perspectiva já visível no horizonte. Mas falta, sobretudo, visão de futuro.

Na Bahia, o desafio atual é preparar a BTS para a grande revolução logística e geoeconômica que está a ocorrer, para ser um dos mais importantes hub-ports do Atlântico Sul e um grande porto nacional de cabotagem.

Neste sentido, um bom desafio para a Codeba, para além da redefinição dos seus atuais portos, seria o desenvolvimento de um novo porto no interior da BTS, tendo como referência a Ponta do Dourado, em Salinas da Margarida, com calado natural capaz de receber os maiores navios do mundo, e vasta área para retroporto. Isto sim, exigiria um reaparelhamento da Codeba.

Pobre do ponto de vista econômico, a proposta apresentada representa um retrocesso do ponto de vista institucional. Antes, reflete, claramente, que não está sendo adotada uma política uniforme em relação aos portos públicos brasileiros. Entre a privatização pura e simples – caso da Codesa, no Espírito Santo – e a criação de uma nova estatal – anunciada para Itajaí, em Santa Catarina – a modelagem proposta para a Codeba mais se assemelha a uma privatização envergonhada. Afinal, que modelo é este?

Tampouco há ganhos na estrutura de governança. Até muito pelo contrário. Prevalecendo nos portos organizados do Brasil o modelo landlord, que sentido faz, no caso da Codeba, secar as receitas da empresa para atravessar um intermediário entre a estatal e os seus novos arrendatários?

São tantos e tais os questionamentos sobre o pretense novo modelo apresentado que, se é para manter a Codeba, que o seja íntegra, em suas atuais competências e funções, mas que lhe sejam dadas as condições para atender às demandas que a Bahia tem.

UM BOM DESAFIO PARA A CODEBA, PARA ALÉM DA REDEFINIÇÃO DOS SEUS ATUAIS PORTOS, SERIA O DESENVOLVIMENTO DE UM NOVO PORTO NO INTERIOR DA BTS, TENDO COMO REFERÊNCIA A PONTA DO DOURADO, EM SALINAS DA MARGARIDA, COM CALADO NATURAL CAPAZ DE RECEBER OS MAIORES NAVIOS DO MUNDO, E VASTA ÁREA PARA RETROPORTO. ISTO SIM, EXIGIRIA UM REAPARELHAMENTO DA CODEBA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/09/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

COM MAIS DE 124 MILHÕES DE TONALADAS, PORTOS BRASILEIROS REGISTRAM MELHOR DESEMPENHO MENSAL DA HISTÓRIA

Por LUIZA SANTOS - 15/09/2025 17:00



Foto: Daniela Nader/Complexo Industrial Portuário de Suape

Os portos brasileiros movimentaram, em julho, o maior volume mensal de cargas da história. Foram 124,7 milhões de toneladas transportadas, sendo 73% de navegação de longa distância (exportação e importação) e 20% de cabotagem (entre portos brasileiros). Entre janeiro e julho, passaram pelos portos brasileiros 780,4 milhões de toneladas de cargas, volume 1,76% maior do que o registrado no mesmo período do ano passado.

O principal tipo de carga transportada foram os graneis sólidos (minerais e vegetais), com mais de 76,6 milhões de toneladas. Todos os tipos de carga tiveram aumento em julho, em relação aos números registrados no mesmo mês em 2024. Graneis líquidos (especialmente combustíveis) tiveram um aumento de 6% enquanto a movimentação de graneis sólidos ampliou quase 4%. O crescimento de carga conteneurizada foi de 3% no período e o volume de carga geral foi 0,9% superior ao registrado em julho do ano passado.

“A gestão que estamos implementando no governo federal, com a ampliação das concessões e o fortalecimento da infraestrutura, tem como foco garantir segurança jurídica e atrair novos investimentos. Essa política, liderada pelo presidente Lula, vem aumentando a capacidade dos portos e fortalecendo as exportações do Brasil”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho. “A ampliação da capacidade de nossos portos é fundamental para a economia nacional”.

Fonte: Bahia Econômica
Data: 15/09/2025

WALDECK ORNÉLAS – CODEBA, PRIVATIZAÇÃO ENVERGONHADA?

Redação - 15/09/2025 05:00



Depois de haver sido retirada da lista de privatizações remanescente do governo passado, a Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), agora autodenominada Autoridade Portuária da Bahia, de âmbito federal, volta à tela em audiência pública promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), com o suporte do BNDES, para um inusitado projeto de concessão que desagradou a gregos e troianos.

A Bahia é um estado cuja economia e processo de desenvolvimento tem sido fortemente prejudicado pela carência de infraestrutura. Em um movimento recente, coube justamente ao Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos (BTS-Port) romper a inércia que afeta a economia baiana, e o fez pela ampliação e modernização de suas principais instalações portuárias, bem como pela abertura da Rota Bahia-Ásia, ainda assim apenas ajustando-se à demanda presente.

É precisamente neste setor que a alteração do status quo da Codeba vem interferir, trazendo muitas dúvidas e nenhuma certeza. São três os portos da Codeba, todos enfrentando grandes desafios: Salvador e Aratu-Candeias, na Baía de Todos os Santos (BTS), e Ilhéus – o antigo porto do cacau, construído pela Ceplac, com recursos da lavoura – no Litoral Sul do Estado. Adicionalmente, a empresa acaba de assumir responsabilidades em relação à Hidrovia do Rio São Francisco.

O desempenho do Porto de Salvador é ascendente, a ponto de, no primeiro semestre deste ano, pela primeira vez, ter ultrapassado o Porto de Aratu-Candeias em volume de carga, graças à movimentação de contêineres e carga de projeto.

Neste porto, o Tecon Salvador – recém adquirido pela MSC – prepara investimento da ordem de R\$1bi, para ampliação do pátio de contêineres, permanecendo, no entanto, carente de retroporto. A operação com navios New Panamax, de 366m e capacidade para 15.000 TEU, tornou-se viável graças ao calado de 15,6m na maré baixa, o que possibilitou a criação de rota para a Ásia, mudando o curso do algodão do segundo estado maior produtor, que descia, em 95%, para Santos.

Sem acesso ferroviário, o porto tem o seu acesso rodoviário (Via Expressa) ameaçado de congestionamento pela implantação da ponte Salvador-Itaparica. Pelo mar, proposta sequer visualiza um calado de 18,0m na maré baixa.

O Porto de Ilhéus, onde foi recuperado o calado de 10,0m e está sendo reativado um moinho de trigo, enfrenta grandes limitações na relação cidade-porto e carece de retroporto. Requer redefinição estrutural e funcional, considerando-se a implantação do Porto de Aritaguá, no sistema da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL).

Essas questões certamente poderão encontrar solução em um futuro terminal intermodal – ainda não estudado – integrado à FIOL, abrindo oportunidade para novas cargas, dinamizando a economia regional.

Neste contexto, o Porto de Aratu-Candeias é o único com áreas de retroporto disponíveis, mas carente de novos berços e dragagem de aprofundamento, para ampliar sua capacidade e incorporar novas cargas, diversificando a linha de produtos. O recente arrendamento de duas áreas para granéis sólidos vem recebendo investimentos significativos, ampliando a capacidade de movimentação. Precisa ser elevado a um novo patamar.

Há, portanto, um conjunto de desafios a que a Codeba precisa responder. E, diante deste cenário, a proposta de concessão parcial apresentada não tem qualquer qualificação do ponto de vista econômico.

Uma alteração no modelo operacional da empresa só se justificaria se houvesse um propósito, uma estratégia e um plano de ação. E a proposta apresentada sequer responde às necessidades que os portos apresentam em uma perspectiva já visível no horizonte. Mas falta, sobretudo, visão de futuro.

Na Bahia, o desafio atual é preparar a BTS para a grande revolução logística e geoeconômica que está a ocorrer, para ser um dos mais importantes hub-ports do Atlântico Sul e um grande porto nacional de cabotagem.

Neste sentido, um bom desafio para a Codeba, para além da redefinição dos seus atuais portos, seria o desenvolvimento de um novo porto no interior da BTS, tendo como referência a Ponta do Dourado, em Salinas da Margarida, com calado natural capaz de receber os maiores navios do mundo, e vasta área para retroporto. Isto sim, exigiria um reaparelhamento da Codeba.

Pobre do ponto de vista econômico, a proposta apresentada representa um retrocesso do ponto de vista institucional. Antes, reflete, claramente, que não está sendo adotada uma política uniforme em relação aos portos públicos brasileiros. Entre a privatização pura e simples – caso da Codesa, no Espírito Santo – e a criação de uma nova estatal – anunciada para Itajaí, em Santa Catarina – a modelagem proposta para a Codeba mais se assemelha a uma privatização envergonhada. Afinal, que modelo é este?

Tampouco há ganhos na estrutura de governança. Até muito pelo contrário. Prevalecendo nos portos organizados do Brasil o modelo landlord, que sentido faz, no caso da Codeba, secar as receitas da empresa para atravessar um intermediário entre a estatal e os seus novos arrendatários?

São tantos e tais os questionamentos sobre o pretense novo modelo apresentado que, se é para manter a Codeba, que o seja íntegra, em suas atuais competências e funções, mas que lhe sejam dadas as condições para atender às demandas que a Bahia tem.

Waldeck Ornélas é especialista em planejamento urbano-regional. Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

Fonte: *Bahia Econômica*
Data: 15/09/2025

ESTADOS UNIDOS PROMETEM RETALIAÇÃO AO BRASIL À CONDENAÇÃO DE BOLSONARO

Por João Paulo - 15/09/2025 17:26



Foto: REUTERS/Jonathan Ernst

O secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio, disse, em uma entrevista nesta segunda-feira (15), que os EUA vão anunciar nos próximos dias medidas em resposta à condenação do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). Ele não deixou claro quais seriam essas medidas.

A maioria da Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu condenar Bolsonaro e outros sete réus por tentativa de golpe de Estado. Os votos dos ministros foram concluídos na quinta-feira (11). O ex-presidente recebeu pena de 27 anos e três meses de prisão. Em entrevista à Fox News, Rubio se referiu aos ministros do STF como “juízes ativistas” que perseguiram Bolsonaro. Ele também afirmou que a Corte tentou punir cidadãos americanos por meio de medidas “extraterritoriais”.

“Portanto, haverá uma resposta dos EUA a isso, e teremos alguns anúncios na próxima semana sobre quais medidas adicionais pretendemos tomar”, afirmou. Ainda na quinta-feira, Rubio já havia prometido que os EUA “responderão de forma adequada a essa caça às bruxas” contra Bolsonaro.

Além disso, o presidente Donald Trump classificou como “terrível” a condenação e disse estar “muito insatisfeito” com o julgamento. O republicano também comparou o caso com processos judiciais que ele próprio enfrentou. “Isso é muito parecido com o que tentaram fazer comigo, mas não conseguiram de jeito nenhum. Mas só posso dizer o seguinte: eu o conheci como presidente do Brasil e ele é um bom homem”, afirmou.

No mesmo dia, o vice-secretário de Estado dos Estados Unidos, Christopher Landau, afirmou que a relação entre Brasil e EUA estão no “ponto mais sombrio em dois séculos”.

Fonte: *Bahia Econômica*
Data: 15/09/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

'A POLÍTICA MONETÁRIA ANDA SEMPRE SOBRE GELO FINO', DIZ ECONOMISTA

Por *Luciana Casemiro*



Sede do Banco Central do Brasil em Brasília — Foto: Ton Molina / Bloomberg

O Índice de Atividade Econômica (IBC-Br), que é uma prévia mensal do PIB, recuou pela terceira vez consecutiva em julho, uma queda de 0,5% em relação a junho. O dado, divulgado nesta segunda-feira pelo Banco Central, reforça o cenário de desaceleração da economia neste segundo semestre. O que, junto com o arrefecimento da inflação, mostrado pelo IPCA na semana passada, poderia reforçar a tendência de início de

corte dos juros ainda este ano. Não há como a inflação chegar próximo da meta sem algum tipo de perda de dinamismo no mercado de trabalho, diz Luís Otávio Leal, economista-chefe da G5 Partners. Leal pontua, no entanto, que há outros fatores que podem exigir que o BC mantenha uma postura cautelosa em relação aos juros.

- Talvez o Banco Central deixe para a primeira reunião de 2026 a redução da Selic para ter mais certeza do movimento e para fugir de um corte de juros em um momento em que poderemos ter uma saída forte de dólares, caso as compensações à isenção do IR passem como estão no Congresso. Lembrando que uma delas seria taxar em 10% o envio de lucro e dividendos para o exterior, o que pode fazer com que as empresas antecipem o pagamento de dividendos às matrizes. Seria uma questão de prudência. A política monetária anda sempre sobre gelo fino - avalia o economista.

O economista Claudio Considera, pesquisador associação do FGV Ibre, concorda que a autoridade monetária tem mesmo motivos para manter postura cautelosa, mas acredita que o comunicado do Comitê de Política Monetária (Copom), após a reunião desta quarta-feira, deve mostrar um cenário mais benigno, apesar de mercado de trabalho e consumo das famílias continuem pressionando a inflação.

- O que mais me preocupa é o hiato do produto, que está positivo há dez trimestres consecutivos. Quando o produto efetivo cresce acima do potencial, isso fomenta a inflação. E há cinco trimestres esse hiato está nos 3%.

Considera diz, no entanto, que é preciso ter cuidado no remédio para conter a inflação para que ele não envenene a economia:

- Também me preocupa que se foque demais na inflação e acabe se promovendo uma desaceleração forte demais, jogando o país numa recessão.

Este ano, apesar da desaceleração que se confirma, o pesquisador do FGV Ibre estima que o Brasil cresça próximo dos 2,5%, a terceira alta anual consecutiva do PIB, com elevação da renda per capita.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/09/2025

BESSENT DIZ QUE CHINA FEZ 'EXIGÊNCIAS AGRESSIVAS' ENQUANTO ACORDO DO TIKTOK SE ARRASTAVA

Representantes das duas maiores economias do mundo se reuniram pelo segundo dia em Madri para discutir de tarifas à situação do aplicativo de vídeos curtos, de propriedade da ByteDance, nos EUA

Por Bloomberg — Madri



O secretário do Tesouro dos Estados Unidos, Scott Bessent, fala durante uma coletiva de imprensa após negociações comerciais com o vice-primeiro-ministro chinês, He Lifeng, em Madri — Foto: Thomas Coex/AFP

O secretário do Tesouro dos Estados Unidos, Scott Bessent, afirmou que os negociadores chineses fizeram exigências agressivas durante as negociações comerciais de alto nível em Madri, onde a disputa sobre o TikTok e os controles de exportação vinham aumentando as tensões entre os dois países.

“Eu acho que, em relação ao acordo do TikTok em si, estamos muito próximos ou já resolvemos a questão”, disse Bessent a jornalistas nesta segunda-feira, ao chegar com o representante de Comércio dos EUA, Jamieson Greer, à capital espanhola para o segundo dia de negociações.

Sinalizando atritos nessas conversas, no entanto, ele acrescentou que o lado chinês havia feito “exigências agressivas”, sem dar mais detalhes.

Greer acrescentou que as discussões com a delegação chinesa, liderada pelo vice-primeiro-ministro He Lifeng, abordaram o comércio, embora não tenham “encontrado um caminho a seguir nesse ponto”.



Scott Bessent, secretário do Tesouro Americano, em Madri — Foto: Thomas Coex / AFP

Minutos após a fala de Bessent, o governo chinês anunciou que a Nvidia havia violado as leis antimonopólio de Pequim. O momento da declaração pareceu calculado para trazer à tona os controles dos EUA que impedem Pequim de comprar semicondutores de ponta.

Representantes das duas maiores economias do mundo foram a Madri para finalizar os detalhes técnicos de um acordo sobre o TikTok, mas as exigências da China em relação ao comércio e a outras questões de segurança nacional ameaçam descarrilar as negociações, segundo um funcionário do governo dos EUA familiarizado com o assunto. A China quer vincular as demandas comerciais ao acordo do TikTok, mas os EUA querem manter os dois temas separados, acrescentou a fonte.

O TikTok pode “sair do ar” nos EUA se sua controladora chinesa, a ByteDance, não conseguir vender suas operações americanas para um comprador aprovado antes do prazo que expira nesta semana, ou se Pequim se recusar a aprovar tal venda. Sobre o TikTok, Trump disse a jornalistas no domingo que sua administração estava preparada para “deixar o aplicativo morrer”.

— Isso é mais como uma guerra de palavras —, disse George Chen, sócio e copresidente da prática digital da The Asia Group, cofundada pelo ex-vice-secretário de Estado dos EUA Kurt Campbell, acrescentando que a situação ainda era administrável. — Se ambos os lados saírem das negociações em Madri sem qualquer indicação de progresso ou do que fazer em seguida, aí sim eu ficarei preocupado.

Os Estados Unidos e a China entram em suas mais recentes negociações em um momento diplomático delicado, enquanto autoridades intensificam o engajamento para preparar um possível encontro entre Donald Trump e Xi Jinping, que pode ocorrer em breve em uma grande cúpula na Coreia do Sul. Altos diplomatas e chefes de defesa de cada lado conversaram na semana passada, abrindo caminho para a primeira reunião entre os líderes desde que o republicano retornou ao cargo.



TikTok pode “sair do ar” nos EUA se sua controladora chinesa, a ByteDance, não conseguir vender suas operações americanas para um comprador aprovado antes do prazo que expira nesta semana — Foto: Bloomberg

As duas maiores economias do mundo ainda não chegaram a um acordo comercial, com uma trégua de 90 dias sobre tarifas de até 145% mantendo a paz até meados de novembro. Pequim tem demonstrado influência sobre os EUA com seu controle sobre ímãs de terras-raras, fundamentais para a manufatura americana. Mas ainda não está claro se Trump estaria disposto a aceitar um acordo envolvendo investimento chinês, como ocorreu com Japão e Coreia do Sul.

Somando-se aos ventos contrários, Trump tem pressionado as nações da OTAN a impor tarifas de até 100% sobre a China por comprar petróleo da Rússia. Essas tarifas, somadas às já aplicadas pelos EUA em 55%, podem estrangular os embarques chineses justamente quando a produção industrial e o consumo do país em agosto registraram seu pior mês do ano.

O Ministério das Relações Exteriores da China reagiu nesta segunda-feira, defendendo seus laços econômicos com Moscou como legítimos e prometendo “tomar contramedidas resolutas”, levantando a possibilidade de uma nova rodada de medidas de retaliação.

Os negociadores chineses iniciarão as conversas pouco depois de novos dados mostrarem que sua economia desacelerou mais do que o esperado em agosto, em todos os setores, um desempenho abaixo das previsões que pode aumentar a pressão sobre os negociadores. Ainda assim, Pequim continua no caminho para atingir sua meta anual de crescimento e deve alcançar um superávit de US\$ 1,2 trilhão em 2025, à medida que suas exportações encontram novos mercados fora dos EUA.

O primeiro dia das negociações em Madri durou quase seis horas no domingo, segundo um alto funcionário do Tesouro, abrangendo temas como TikTok, comércio e economia. A Reuters havia informado anteriormente que a administração Trump deve novamente prorrogar o prazo para a venda das operações do TikTok.

Trump concedeu a mais recente prorrogação mesmo com a lei de segurança nacional de 2024 permitindo apenas uma extensão de 90 dias do prazo. Sua administração sinalizou que tem um comprador potencial pronto para o TikTok, embora tentativas de obter a aprovação de um acordo na China tenham sido frustradas no início deste ano devido a disputas comerciais entre os dois países.

Na véspera das negociações de domingo, a China lançou duas investigações contra a indústria de semicondutores dos EUA. As investigações ocorreram pouco depois de os EUA adicionarem mais 23 empresas com sede na China, incluindo fabricantes de chips, a uma lista de companhias consideradas como “atuando de maneira contrária aos interesses de segurança nacional ou de política externa dos EUA.”

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/09/2025

PROPOSTA DE REFORMA ADMINISTRATIVA TERÁ AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E REVISÃO ANUAL DE DESPESAS

Novas regras serão incluídas em projetos de lei que trarão as mudanças, diz deputado federal Pedro Paulo (PSD-RJ), relator dos textos

Por Bernardo Lima — Brasília



Ministérios e Congresso, em Brasília — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Tratada como prioridade pelo presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), a Reforma Administrativa em discussão na Casa vai incluir não apenas a reorganização de cargos e uniformizar regras salariais, mas também apresentará sugestões para tornar o gasto público mais eficaz.

Entre as medidas previstas está tornar obrigatória a revisão anual de despesas pelo governo, além de um sistema de avaliação para políticas públicas, que servirá de subsídios para decisões sobre a extinção ou criação de programas, por exemplo.

As iniciativas serão incorporadas ao texto que o relator do projeto, deputado Pedro Paulo (PSD-RJ), prepara para apresentar na comissão especial que analisa o tema.

Segundo a proposta do relator, o governo deverá nomear um comitê responsável por selecionar determinadas despesas e apresentar diagnósticos, indicando como seria possível revisar esses gastos.

A ideia é “verificar a eficiência, eficácia e efetividade tanto de despesas obrigatórias quanto de gastos discricionários”. Caso seja encontrada uma melhoria possível, ela será projetada para os próximos quatro anos, com opções de realocação da verba.

Revisão obrigatória

Atualmente, já existe a previsão de o governo criar um comitê para revisão de gastos, mas de forma pontual e sem uma periodicidade específica. A ideia é obrigar que essa revisão seja feita todos os anos, ajudando a subsidiar a elaboração do orçamento do ano seguinte.

— É para exigir que isso seja feito anualmente, seja para reduzir o déficit primário, por exemplo, seja para realocar a economia daquela despesa que está mal alocada, que está exagerada — diz Pedro Paulo.

A proposta de tornar a revisão de gastos obrigatória ocorre no momento em que o governo é cobrado pelo Congresso e por setores da sociedade a rever despesas como forma de equilibrar as contas públicas. Pela regra do arcabouço fiscal, aprovada no primeiro ano da gestão de Luiz Inácio Lula da Silva, a meta deste ano é de déficit zero.

A medida será incluída na minuta do projeto de lei da reforma, que prevê 70 dispositivos em quatro eixos: estratégia, governança e gestão; transformação digital; profissionalização do serviço público; e combate a privilégios.

Regras rígidas

Uma das formas previstas por Pedro Paulo para tornar o gasto público mais eficiente é apertar as regras para criação e manutenção de políticas públicas pelo governo, como o Bolsa Família ou o recém-lançado Gás do Povo. A proposta prevê a implementação de uma “Lei de Responsabilidade por Resultados”, exigindo acompanhamento e avaliações contínuas de execução e resultados.

Para isso, será instituído o Sistema Nacional de Avaliação de Políticas Públicas (Sinap), responsável pela coordenação do processo na administração pública federal. As avaliações de políticas deverão ser sempre compatíveis com o orçamento público.

A exemplo do comitê de revisão de gastos, as avaliações do Sinap vão subsidiar o Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA).



Segundo o deputado Pedro Paulo (PSD-RJ), relator do projeto de lei, novas regras impediriam os governos de extinguir ou criar políticas públicas sem avaliação técnica — Foto: Brenno Carvalho/Agência Globo

— Hoje, se um novo governo decidir criar uma política pública do zero, ele cria. Se quiser acabar uma política pública existente há anos, ele acaba — diz o relator, ao justificar a medida. — Agora, na hora de criar uma política será necessário avaliar as possibilidades. Por exemplo, para reduzir a criminalidade, é melhor contratar mais policiais para a melhoria da segurança ou implementar um sistema de monitoramento por câmeras de segurança?

Na questão da responsabilidade das contas públicas, a proposta também prevê um Conselho de Gestão Fiscal, previsto na Lei de Responsabilidade Fiscal, mas que nunca foi implementado. O papel do colegiado será de unificar as regras fiscais entre estados e municípios, decidindo sobre ambiguidades na classificação de uma despesa, por exemplo.

— O conselho será para pacificar as múltiplas decisões que acontecem, por exemplo, em tribunais de contas de estados e municípios. Há uma inventividade contábil no Orçamento público, que muitas vezes leva estados a estourarem gastos de pessoal, a estourar gastos com dívida, porque cada ente faz a contabilização da forma que quer — afirma o deputado federal.

Limites para gastar

O projeto ainda deve incluir uma regra para que os poderes Legislativo, Judiciário e órgãos autônomos (Ministério Público, Tribunais de Contas e Defensoria Pública) de estados e municípios sigam uma regra de crescimento das despesas inspirada na lei do arcabouço fiscal do governo.

O objetivo é fazer uma regra simplificada, com a ideia geral de que o crescimento de receitas não necessariamente implicará elevação automática de despesas.

Pela proposta, se a variação da receita corrente líquida estiver abaixo da inflação, o ente terá seu orçamento limitado à variação inflacionária. Já se a variação da receita corrente líquida estiver maior que a inflação, ou seja, uma arrecadação maior, o reajuste orçamentário será o índice da inflação acrescido de uma porcentagem dessa variação da receita.

Outro ponto previsto na reforma que também atinge estados e municípios é a padronização das verbas de gabinete dos legislativos. Segundo o relator, a proposta vai determinar balizas claras para esse tipo de despesa e para outros gastos de custeio de atividade parlamentar de deputados estaduais e vereadores.



As regras vão prever, por exemplo, que um deputado estadual terá como padrão o gasto de, no máximo, 75% da verba de gabinete de um deputado federal, incluindo cota parlamentar e salário dos assessores. Atualmente, o valor mensal da verba de gabinete de um deputado federal é R\$ 133.170,54.

No caso dos vereadores, a verba será fixado pela respectiva Câmara Municipal de cada cidade, mas com limitações de acordo a população. Em município que tenham entre 100 mil e 300 mil habitantes, por exemplo, o subsídio máximo dos vereadores deverá ser 50% da verba de gabinete dos deputados estaduais.

Limites para as prefeituras

O texto ainda vai contemplar uma regra de racionalização da estrutura administrativa dos municípios. Funcionará assim: se a prefeitura estiver com baixa arrecadação própria ou for dependente de verbas da União para seu custeio, sua organização administrativa estará sujeita a normas que restrinjam a máquina pública, que variam de acordo com o tamanho do município.

Por exemplo, se uma prefeitura em uma cidade de até 10 mil habitantes se encaixar neste perfil, a gestão será limitada a um máximo de cinco secretarias, e os salários dos prefeitos, dos vices, e secretários, poderão ser de até 30% do subsídio do governador do estado.

Para municípios acima de 500 mil habitantes, haverá um limite de dez secretarias e os salários de prefeitos, vices e secretários será de até 80% dos vencimentos do governador.

Veja as principais proposta para a eficiência

- **Revisão de gastos:** Proposta prevê um comitê permanente que fará a avaliação de como o governo poderá cortar gastos ou realocar recursos existentes.
- **Avaliação:** Criação do Sistema Nacional de Avaliação de Políticas Públicas (Sinap), para análise da eficácia de políticas.
- **Limite de gastos em estados e municípios:** Legislativo, Judiciário e órgãos autônomos de estados e municípios terão regra de crescimento das despesas.
- **Gestão fiscal:** Conselho ficará responsável por tomar decisões para unificar regras fiscais federais, estaduais e municipais.
- **Verbas de gabinete:** Regra padrão para gastos dos legislativos estaduais e municipais.
- **Racionalização da estrutura municipal:** Os municípios com baixa arrecadação, ou dependentes de repasses da União, terão que respeitar regras como limitação do salário do prefeito e do número de secretarias.
- **Centros e sistemas de custos:** Os entes nacionais terão que respeitar parâmetros de custos estabelecidos pela União. Atualmente, cada ente estima os custos de suas bases de forma individual.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/09/2025

'PRÉVIA DO PIB' RECUA 0,5% EM JULHO E MARCA TERCEIRO MÊS SEGUIDO DE QUEDA

A desaceleração já era esperada por economistas, um reflexo da Selic em 15% ao ano

Por Bruna Lessa — Brasília

O Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br), considerado uma prévia do PIB, caiu 0,5% em julho frente a junho, já com ajuste sazonal. O dado, divulgado nesta segunda-feira, confirma a terceira retração mensal consecutiva, após quedas de 0,2% em junho e 0,1% em maio. A última variação positiva havia sido em abril, quando o indicador subiu 0,4%.



Na comparação com julho de 2024, o IBC-Br registrou alta de 1,1% (sem ajuste). O índice acumula avanço de 2,9% no ano e de 3,5% em 12 meses, também sem ajuste sazonal, mostrando que a economia mantém algum crescimento no acumulado, apesar da perda de fôlego recente.

Entre os setores, o recuo foi disseminado: agropecuária caiu 0,8%, indústria recuou 1,1% e serviços tiveram leve baixa de 0,2% em julho, todos já descontados os efeitos sazonais.

Desaceleração em linha com o cenário de juros altos

Economistas já esperavam desaceleração da atividade neste segundo semestre, reflexo da taxa Selic em 15% ao ano, o maior nível em quase duas décadas. O próprio Banco Central tem sinalizado que os juros devem permanecer elevados por um período prolongado para garantir a convergência da inflação à meta de 3%.

Para o economista da XP, Rodolfo Margato, os dados do IBC-Br mostram que a atividade econômica segue perdendo dinamismo, com queda registrada em todos os setores.

— Em suma, a maioria dos setores — sobretudo os mais ligados ao ciclo econômico — perdeu dinamismo nos últimos meses, em meio à política monetária contracionista — destaca Margato.

Apesar da retração, o especialista avalia que a economia ainda tem fatores de sustentação importantes. De acordo com ele, a expectativa é que o PIB do 3º trimestre tenha alta moderada, em torno de 0,3% na comparação trimestral, sustentada pelo crescimento da renda e do mercado de trabalho. Para 2025, a projeção de crescimento da XP fica em 2,2%.

— Acreditamos que o forte crescimento da renda representará um importante fator de sustentação. O mercado de trabalho segue robusto, e os gastos fiscais têm ganhado força na segunda metade do ano, com destaque para o pagamento de precatórios — acrescentou.

Projeções para o PIB

Antes da divulgação, levantamento do Valor Data com 16 instituições apontava queda mediana de 0,3% para o IBC-Br em julho, com intervalo de estimativas que ia de -0,6% a +0,9%. Para a comparação interanual, a mediana era de alta de 1,5%, acima do resultado efetivo de 1,1%.

No horizonte mais longo, o Boletim Focus projeta crescimento de 2,16% para o PIB em 2025, enquanto a estimativa para 2026 recuou ligeiramente de 1,85% para 1,80%.

O IBC-Br não substitui o PIB calculado pelo IBGE, mas serve de termômetro para as decisões de política monetária. A continuidade de quedas mensais indica que a política de juros altos começa a produzir o desaquecimento da atividade buscado pela autoridade monetária.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/09/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TARIFAÇÃO: ENTENDA POR QUE CHINA E ARGENTINA ALIVIARAM QUEDA NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA OS EUA

Em agosto, as vendas brasileiras para os americanos recuaram 18,5%, mas subiram 31% para os chineses e 40,4% para os argentinos

Por Luiz Guilherme Gerbelli

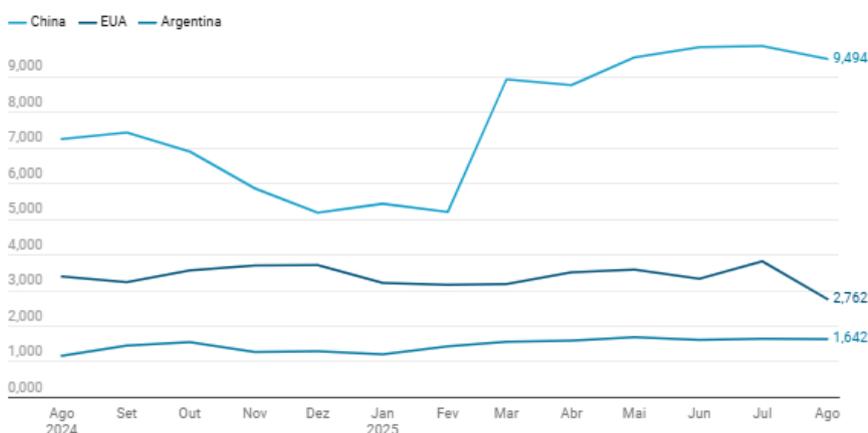
O crescimento das exportações brasileiras para a China e a Argentina, em agosto, ajudou a compensar a queda nas vendas para os Estados Unidos, afetadas pelo duro tarifação imposto pelo presidente americano Donald Trump.

No mês passado, as exportações brasileiras para os EUA recuaram 18,5% na comparação com agosto de 2024 e somaram US\$ 2,762 bilhões, de acordo com dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic). Na contramão, as exportações para a China aumentaram 31% (US\$ 9,494 bilhões) e para a Argentina subiram 40,4% (US\$ 1,642 bilhão).

O avanço das exportações para os chineses e argentinos contribuiu para o resultado positivo da balança comercial de agosto. Ao todo, as vendas brasileiras somaram US\$ 29,861 bilhões, o que representou um crescimento de 3,9% na comparação com 2024 e ajudou o Brasil a colher um superávit de US\$ 6,133 bilhões.

Comércio exterior

Exportação brasileira para China e Argentina ganha espaço
Dados em bilhões de US\$



Fonte: Mdic - [Obter dados](#)

“No início de julho, foi anunciada a tarifa adicional de 40%. Houve um movimento de antecipar (as exportações) porque a tarifa só valeria em agosto. Em julho, as exportações para os EUA subiram. Esse movimento de antecipação ocorreu, principalmente, com aeronaves, suco, produtos de ferro e aço”, afirma Júlia Marasca, economista do banco Itaú.

“Em agosto, quando passa a valer a tarifa, houve a queda das exportações para os EUA. E foi bastante difusa entre os bens exportados para lá”, acrescenta.

Historicamente, os Estados Unidos, a China e a Argentina estão entre os principais destinos das exportações do Brasil. Juntos, esses três países responderam por quase metade das vendas de produtos brasileiros.

O crescimento no comércio com os chineses e argentinos tem sido impulsionado por diferentes motivos.



Na China, as exportações estão sendo puxadas pela venda da soja brasileira, num movimento de preferência do governo chinês pelo grão brasileiro em detrimento do produto dos Estados Unidos.

Em agosto deste ano, as vendas de soja do Brasil para a China foram de quase US\$ 3,3 bilhões, mais do que os US\$ 2,6 bilhões contabilizados no mesmo mês do ano passado.

Em disputa com EUA, China ampliou a compra de soja brasileira Foto: Werther Santana/Estadão



“A China está comprando menos soja americana e dando prioridade para a soja brasileira e argentina”, afirma Júlia, do banco Itaú. “Pode ser um comportamento para ter uma moeda de troca para negociar com os Estados Unidos.”

A guerra comercial detonada por Donald Trump levou os Estados Unidos a aplicarem tarifas de importação sobre os seus parceiros comerciais. Ao lado da Índia, o Brasil recebeu a maior de todas — os produtos brasileiros foram tarifados em 50% ao todo. Com a China, as negociações seguem até novembro.

A tarifa recíproca inicial do Brasil era de 10%, mas ela foi acrescida de mais 40% por Trump como justificativa pelo tratamento dado pelo Brasil ao ex-presidente Jair Bolsonaro. Os EUA, no entanto, abriram uma ampla lista de exceções.

“Os americanos estão com muito produto (soja) estocado. Eles estão tendo um prejuízo muito grande. E, em janeiro, já entra a safra brasileira e aí não terão como exportar”, afirma José Augusto de Castro, presidente-executivo da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

As exportações para a Argentina têm avançado na esteira da melhora econômica do país. Após um duro ajuste no início de mandato de Javier Milei, o país enfrentou uma recessão econômica no ano passado, mas retomou o crescimento em 2025.

“O aumento (das exportações) para a Argentina tem mais a ver com a recuperação econômica deles”, afirma Júlia, do Itaú.

A derrota de Milei para o peronismo nas eleições legislativas da província de Buenos Aires, no entanto, abriu um campo de incerteza sobre o rumo econômico do governo argentino. A dúvida é se a agenda econômica do presidente argentino terá apoio político suficiente para seguir em frente.

Um dos grandes destaques tem sido a retomada da venda de veículos para o país vizinho. Em agosto, as vendas alcançaram US\$ 360,2 milhões. No mesmo mês do ano passado, somaram US\$ 184,8 milhões.

“O perfil de produtos exportados para os Estados Unidos é muito mais industrial. É uma característica intraindústria, o que é relativamente raro na nossa pauta”, afirma Livio Ribeiro, pesquisador associado do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV/Ibre) e sócio da consultoria BRCG.

“Sem entrar no mérito dos produtos em específico, a gente tem uma estrutura de comércio parecida com a Argentina. Então, de imediato, o fato de ter uma estrutura de comércio intraindústria com a Argentina seria um fator que poderia fazer com que houvesse algum tipo de suavização do efeito americano”, acrescenta.

Reorganização

Os dados do comércio exterior ainda são insuficientes para apontar uma tendência clara de como as exportações brasileiras devem se direcionar nesse cenário de tarifaço imposto pelos Estados Unidos.

“Tem de lembrar que os efeitos gerais de um corte na balança de produtos de vendas para os EUA não são muito grandes. É um tarifaço bem aguçado com as exceções que foram colocadas na mesa”, afirma Lívio.

O Itaú, por exemplo, estima que a tarifa efetiva adotada pelos EUA para as importações brasileiras subiu para 30%. O impacto nas exportações brasileiras pode ser de US\$ 13 bilhões em 12 meses, mas o banco avalia que esse montante deve recuar para US\$ 7 bilhões, dado que o Brasil deve conseguir redirecionar parte das suas exportações, sobretudo as commodities.

“Se o Brasil conseguir realocar parte das exportações, o impacto ficará mais na casa de US\$ 7 bilhões em 12 meses, mas vai depender muito de como esse comércio global deve se reorganizar”, afirma Júlia.

Por ora, já há alguns indícios de como o Brasil tem conseguido driblar o tarifaço imposto pelos EUA. As exportações de carne bovina estão aumentando para países como México, Argentina, Chile, China e Rússia. E as vendas de pescado e frutas estão sendo realocadas para nações da América do Sul.

“A parte de alimentícios está sendo mais fácil de realocar. O que não parece que está sendo fácil de realocar é essa parte de ferro e aço, aeronaves, máquinas e equipamentos. Essa parte de manufaturados é mais desafiadora, seja porque tem uma exposição muito grande aos EUA, seja porque é um produto de demanda específica.”

O banco projeta que o Brasil deve colher um superávit de US\$ 65 bilhões em 2025. No ano passado, o saldo comercial foi de US\$ 74,6 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/09/2025

GOVERNO ANUNCIA CRÉDITO PERMANENTE PARA AÉREAS E PROGRAMA PARA ATRAIR EMPREENDIMENTOS EM AEROPORTOS

Previsão é fornecer R\$ 6 bi em financiamento a companhias em 2026; ‘Investe + Aeroportos’ quer incentivar construção de shoppings e hotéis nas áreas aeroportuárias

Por Luiz Araújo (Broadcast)

BRASÍLIA - O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou nesta segunda-feira, 15, que o Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) será usado de forma permanente como fonte de financiamento para as companhias aéreas. A política aprovada em 2024 ainda estava envolta de dúvidas sobre sua duração, mas o ministro Silvio Costa Filho confirmou que as liberações serão anuais.

Para este ano estão previstos R\$ 4 bilhões, que ainda depende da finalização de regras burocráticas por parte do Conselho Monetário Nacional (CMN). Para o ano que vem, o MPor articulou junto à Casa Civil outros R\$ 6 bilhões. Caso os recursos deste ano não sejam usados, não se acumulam para o próximo. O valor para 2026 ainda precisa ser confirmado na Lei Orçamentária Anual (LOA).



Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) Foto: José Cruz/Agência Brasil

“É a primeira linha de crédito da história da aviação brasileira. Será um programa permanente para as empresas aéreas do Brasil. Não só para as atuais, mas aquelas que queiram também vir para o Brasil, ou até o surgimento de novas empresas aéreas com olhar para a aviação regional do País”, disse Silvio Costa nesta segunda.

Os recursos do fundo, abastecido pelas outorgas pagas pelas concessionárias dos aeroportos, poderão ser utilizados para aquisição e manutenção de aeronaves, aquisição de querosene de aviação ou combustível sustentável.

A lista inclui ainda manutenção de aeronaves e motores, pagamento antecipado de aeronaves, implantação de infraestrutura logística de apoio e para o desenvolvimento de projetos de inovação.



Os empréstimos serão operacionalizados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). As regras em debate por um comitê do governo federal preveem que cada grupo econômico com participação superior a 1% no mercado de passageiros domésticos terá acesso a R\$ 1,2 bilhão.

As companhias com participação igual ou menor que 1% poderão tomar de empréstimo até R\$ 200 milhões.

‘Investe + Aeroportos’

O MPor também lançou nesta segunda-feira, 15, o programa “Investe + Aeroportos”, para fortalecer a arrecadação das gestoras de aeroportos. A proposta é modernizar a gestão de áreas aeroportuárias e atrair empreendimentos como shoppings, hotéis, centros de convenções, complexos hospitalares e terminais logísticos.

Segundo o ministro Silvio Costa Filho, os investimentos serão feitos pelo setor privado e podem somar até R\$ 10 bilhões.

Costa Filho afirmou que o objetivo é transformar os aeroportos em agentes ativos do crescimento econômico. “Os aeroportos se tornaram grandes agentes de desenvolvimento regional. Hoje são hubs logísticos”, disse.

Ele explicou que a revisão de portaria do governo vai permitir ampliar os prazos de exploração para investimentos privados, viabilizando projetos de longo prazo.

“Com essa portaria revisitada, amplia para quase 75 anos. Isso vai dar segurança para quem quer prover investimentos e permitir que esses empreendimentos sejam viáveis do ponto de vista mercadológico e financeiro.”

Durante a entrevista, o ministro detalhou que já existem cerca de R\$ 5 bilhões em investimentos consolidados, precificados com base na nova portaria.

“A gente espera que, nesses próximos cinco anos, a gente tenha mais de 5 bilhões de investimentos privados nos aeroportos brasileiros”, acrescentou, destacando o diálogo com o mercado financeiro e o interesse de fundos internacionais no setor.

O programa também busca valorizar os ativos da União, reforçou Costa Filho. Ele argumentou que aeroportos bem estruturados aumentam de valor e atraem mais investimentos nas futuras concessões.

“Quando for feita a concessão novamente daqui a 30, 40 anos, aquele valor do ativo brasileiro vai valorizar ainda mais”, afirmou.

O ministro disse que a estratégia vai gerar emprego, renda e novas oportunidades regionais. “Na hora que você tem um aeroporto estruturado, você pode ali fazer uma escola, um hotel, uma grande loja, centros educacionais ou terminais de carga para ajudar no escoamento das exportações e importações. Isso tudo vai ativar a economia regional”, concluiu.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/09/2025

REFORMA TRIBUTÁRIA PODE ELEVAR EM R\$ 200 MILHÕES POR ANO CUSTO DE HOSPEDAGEM PARA PETROLEIRAS

Mudança na tributação dos serviços de hotelaria também tende a afetar, sobretudo, cidades do Rio de Janeiro e do Espírito Santo

Por Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - A reforma tributária pode aumentar os gastos com hospedagem de empresas de petróleo que atuam em alto-mar (offshore) em até R\$ 200 milhões por ano, segundo análise da Infis Consultoria. A mudança na tributação dos serviços de hotelaria também tende a afetar, sobretudo, cidades do Rio de Janeiro e do Espírito Santo.

O cálculo foi antecipado ao Estadão/Broadcast por Eduardo Pontes, sócio-fundador da Infis Consultoria e membro do Conselho Empresarial de Petróleo e Gás da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan).

Para chegar à estimativa, o especialista considerou despesas com hospedagem e hotelaria marítima em 2025 feitas por empresas de perfuração, operadoras de plataformas de petróleo e as próprias operadoras dos campos. Em seguida, simulou a troca do Imposto sobre Serviços (ISS) e do Programa de Integração Social/Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (PIS/Cofins), que variam de 5,65% a 8,65%, pelo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e pela Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), cuja alíquota combinada pode chegar a 26,5%.



Levantamento indica que a média anual com hospedagem de uma única sonda de perfuração em atividade marítima é de cerca de R\$ 10 milhões Foto: Fabio Motta/Estadão

Pelos cálculos de Pontes, o novo regime — que será implantado gradualmente de 2026 a 2033 — pode acrescentar até 10,25 pontos percentuais na alíquota total e elevar em até 19,5% o custo final da hospedagem (cenário de 5,65% de carga atual, com recuperação de 9,25% de crédito de PIS/Cofins pelo cliente). Isso porque apenas empresas cuja atividade-fim seja hotelaria poderão recuperar créditos de IBS e CBS, deixando os contratantes desse serviço sem essa compensação ao fim da transição.

“A previsão constitucional fala em não cumulatividade plena, salvo exceções. No entanto, na minha avaliação, houve uma falha nessa nova legislação. A hotelaria não deveria estar entre as operações classificadas como ‘uso ou consumo pessoal’ no caso de empresas de óleo e gás. Esse é um serviço essencial”, diz. “Há empresas que atuam na Bacia de Campos que gastam, em média, US\$ 50 milhões em hotelaria marítima por ano”, afirma.

No caso das sondas de perfuração, o levantamento indica que a média anual com hospedagem de uma única unidade em atividade marítima é de cerca de R\$ 10 milhões. Sem a recuperação de créditos, esse valor deve gerar um acréscimo de aproximadamente R\$ 2 milhões por sonda ao ano. Considerando as cerca de 100 unidades de perfuração e produção em operação nas águas brasileiras, o impacto agregado pode chegar a R\$ 200 milhões anuais em carga tributária extra.

Para Pontes, negar o crédito cria uma distorção que penaliza operações essenciais e compromete a competitividade, abrindo espaço para judicialização. Outro ponto de atenção é a capacidade dos hotéis de repassar o aumento de imposto aos preços.

“O setor de hotelaria vai gerar uma despesa que não é recuperável para um cliente. Isso deve levar, naturalmente, a busca por serviços mais baratos e influenciar a contratação de serviços de terceiros”, aponta. “Esses são efeitos que podem se concentrar no Rio de Janeiro e Espírito Santo, por causa da Bacia de Campos, mas têm potencial para se espalhar Bahia, Sergipe, Rio Grande do Norte e as novas fronteiras de exploração”, finaliza.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/09/2025

SADA INVESTE R\$ 1,1 BI EM USINAS FLEX DE ETANOL DE MILHO E CANA EM GO E MG

Unidades devem ter capacidade instalada para 360 milhões de litros anuais, frente aos atuais 100 milhões; empresa iniciou em setembro encontros com agricultores de GO, MT e BA para firmar parcerias

Por Gabriel Azevedo (Broadcast), Leandro Silveira (Broadcast) e Isadora Duarte (Broadcast)

O grupo mineiro Sada, especializado em logística e transporte de veículos, está investindo R\$ 1,1 bilhão na conversão de duas usinas que processam cana-de-açúcar para operar também com milho na produção de etanol. As unidades ficam em Montes Claros de Goiás (GO) e Jaíba (MG). “A ideia é ser um player mais relevante e ter um custo de produção mais competitivo”, diz Daniela Mediolli, vice-presidente do grupo. Do investimento, 30% virão de recursos próprios e 70% via crédito, incluindo linhas do Fundo Clima do BNDES. A empresa avalia, além disso, a emissão de Certificados de Recebíveis do Agronegócio (CRA). “Deixar as usinas apenas na cana seria um risco maior. O futuro vai nessa direção”, comenta.

Grupo mira 25% da receita em agro

O agro representa 10% da receita da Sada, que não divulga faturamento. Com as usinas operando também milho, a meta é alcançar 25% nos próximos anos. As unidades devem ter capacidade instalada para 360 milhões de litros anuais, frente aos atuais 100 milhões de litros.

Sem produção própria de milho, a Sada iniciou em setembro encontros com agricultores de GO, MT e BA para firmar parcerias. O primeiro evento foi em Rio Verde (GO), e os próximos serão em Jaíba e Montes Claros de Goiás. Para garantir oferta, a Sada erguerá silos para 160 mil toneladas em Goiás e 120 mil t em Minas.



Em Goiás, um terço da nova unidade que produzirá etanol já está concluída e a operação deve começar em agosto de 2026 Foto: Divulgação/Grupo Sada

Mais verde

O banco cooperativo Sicoob firmou parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para ampliar o portfólio de crédito sustentável voltado ao agronegócio. O foco das novas linhas será em investimentos sustentáveis e produtivos no campo,

conta Francisco Reposse Junior, diretor comercial e de canais do Sicoob. “A chegada do BID reforça o compromisso com a ampliação do portfólio de crédito e com o fortalecimento de cadeias produtivas em todo o País”, diz.

Prazo flexível

Com a parceria do BID, produtores rurais, pecuaristas e empreendedores cooperados ao Sicoob poderão acessar recursos com até sete anos de pagamento para recuperação de áreas degradadas, investimento em bioinsumos, uso da energia solar, investimentos em sistemas integrados de produção. O acordo integra a estratégia do Sicoob de expandir a carteira verde ao agronegócio, que soma R\$ 55,1 bilhões em crédito rural.

Renda garantida

A Trag, plataforma de gestão de risco climático para o agronegócio, registrou salto de 767% no valor segurado de 2024 para 2025, atingindo R\$ 30 milhões. São mais de 200 mil hectares protegidos. Hoje, 90% da operação está concentrada em grãos, mas a empresa já testa estruturas para outras culturas. O lançamento de produtos específicos para café ocorrerá ainda neste ano e para algodão em 2026. A estratégia busca ampliar o portfólio e atender a diferentes cadeias produtivas do agronegócio.

Expansão



A empresa atua em Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins, Minas Gerais, São Paulo, Goiás, Bahia e Paraná. Em 2026, planeja reforçar a presença no Centro-Oeste e Nordeste. Para 2027, a meta é avançar para o mercado internacional, com entrada no Paraguai e na Argentina. Em paralelo, a Trag prepara uma rodada de investimentos com a Domo Invest no próximo mês, em busca de capital para acelerar o avanço tanto aqui quanto lá fora.

Fatia maior

A Kemp, empresa paulista com duas décadas de atuação na construção civil, vem migrando cada vez mais para o agronegócio. Adaptou sua plataforma de gestão, já utilizada por Itaú e Santander em obras, para processar dados de abastecimento, irrigação e pulverização no campo. A aposta é elevar o peso do agro de 10% para 50% da receita em cinco anos, com foco em São Paulo e Centro-Oeste. A CTO Barbara Kemp negocia parcerias com a Kepler Weber, mas a base atual são citricultores.

Alemanha passa a ser principal importador de café

Os EUA perderam em agosto o posto de maior importador de café brasileiro, após o tarifaço de 50% imposto por Trump ao Brasil. Segundo o Cecafé, os americanos importaram 301 mil sacas, queda de 46% ante agosto de 2024. Já a Alemanha comprou 414 mil sacas no mês passado e assumiu a liderança, mesmo tendo comprado 24% menos em relação a igual mês de 2024.

México deve habilitar mais frigoríficos brasileiros

Uma delegação mexicana começa hoje uma auditoria para renovação e habilitação de frigoríficos brasileiros que exportam carne bovina ao país. A autoridade sanitária vai inspecionar 14 unidades que desejam vender a proteína vermelha ao México. Hoje, 35 deles estão aptos. Em agosto, o país se tornou o segundo principal destino da carne brasileira.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/09/2025

OPINIÃO - ABERTURA COMERCIAL PODE ELEVAR CRESCIMENTO, MAS PRECISA SER CUIDADOSA E COM MUDANÇAS ESTRUTURAIS

Simple abertura não é uma condição suficiente, embora muitas vezes seja necessária para o crescimento econômico; propostas de abertura unilateral e rápida podem ser até mesmo danosas

Por Claudio Adilson Gonzalez

Em meu artigo Protecionismo é uma praga: fácil pegar, difícil curar, argumentei que a política protecionista de Donald Trump, que está desorganizando o comércio internacional, pode durar mesmo após o fim de seu mandato, com consequências danosas para o crescimento econômico não só dos Estados Unidos, mas também da economia global.

Hoje volto ao tema, mas para alertar que a simples abertura não é uma condição suficiente, embora muitas vezes seja necessária para o crescimento econômico. Além disso, advirto que propostas de abertura unilateral e rápida podem ser até mesmo danosas.

Recente trabalho denominado (em tradução livre) Abertura e Crescimento: uma Comparação das Experiências da China e do México, publicado pelo Federal Reserve Bank of Minneapolis, de autoria de Timothy J. Kehoe e Xing Xu, ambos da Universidade de Minnesota, traz importantes evidências e argumentos do que foi dito no parágrafo anterior.

O primeiro ponto destacado pelos autores é que, conforme trabalho empírico realizado pelo Banco Mundial, utilizando a relação exportação/PIB para dezenas de países, constatou-se que a correlação entre abertura e taxa de crescimento econômico é sutil, tendo sido positiva, mas pequena, no período de 1986 a 2005, e negativa de 2006 a 2019.

O segundo ponto é uma interessante comparação entre os casos da China e do México. Ambos abriram suas economias mais ou menos simultaneamente, mas, ao contrário do México, a

participação das exportações no PIB chinês foi cadente depois da crise de 2008. De 1992 até 2024, o PIB por trabalhador da China, ajustado pela Paridade do Poder de Compra (PPC), subiu de US\$ 2,5 mil para US\$ 33 mil; no México, manteve-se constante ao redor de US\$ 30 mil, ou seja, não houve nenhum ganho de produtividade da mão de obra. Vários fatores explicam essa diferença.



Abertura econômica precisa de mudanças que potencializem seus efeitos positivos sobre a produtividade, especialmente da indústria Foto: Tiago Queiroz/Estadão

A industrialização chinesa, induzida pela abertura, beneficiou-se fortemente da transferência da população rural para os centros urbanos, o que favoreceu o aumento da produtividade. Em 1992, 60% da mão de obra chinesa era rural; em 2023, essa parcela caiu para 20%. O México já estava urbanizado em 1992.

Diferentemente do México, a China investiu pesadamente em infraestrutura, pesquisa e desenvolvimento, o que provocou profunda alteração na composição de suas exportações, reduzindo a participação de bens de consumo intensivos em mão de obra barata e aumentando a de produtos de alta tecnologia e maior valor agregado.

Essas constatações servem como advertência às propostas simplistas de abertura unilateral e rápida da economia brasileira. Sim, a abertura comercial pode elevar o crescimento econômico, mas para isso precisa ser cuidadosa e acompanhada por mudanças estruturais que potencializem seus efeitos positivos sobre a produtividade, especialmente da indústria.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 15/09/2025

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ACIONISTAS DA SANTOS BRASIL TÊM ATÉ 11 DE DEZEMBRO PARA SE DESFAZEREM DAS PARTICIPAÇÕES

A controladora francesa CMA CGM concluiu a oferta pública de aquisição de ações (OPA) com a compra de 363.562.555 ações e conseguiu avançar o processo de fechamento de capital

Por **Beatriz Kawai, Valor — São Paulo**



A CMA CGM precisava do apoio de pelo menos dois terços de todas as ações em circulação para deslistar a Santos Brasil de seu registro de companhia de classe A — Foto: Anna Carolina Negri/Valor

Os acionistas remanescentes da Santos Brasil têm até 11 de dezembro para se desfazerem das ações, fora do ambiente de negociação da B3, ao preço realizado no leilão da quinta-feira (11), de R\$ 14,38 por

papel, atualizado pela Selic.

Ontem, a controladora francesa CMA CGM concluiu a oferta pública de aquisição de ações (OPA) com a compra de 363.562.555 ações, equivalente a 42,07% do capital social da empresa portuária, e conseguiu avançar o processo de fechamento de capital.

A CMA CGM precisava do apoio de pelo menos dois terços de todas as ações em circulação para deslistar a Santos Brasil de seu registro de companhia de classe A — que permite a emissão de ações. Com o leilão, a francesa passou a deter 93,07% dos papéis da brasileira.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/09/2025

PETRÓLEO FECHA EM ALTA COM TEMORES SOBRE OFERTA DE PETRÓLEO RUSSO

O petróleo Brent com entrega em novembro subiu 0,67% e o WTI para outubro ganhou 0,97%

Por Artur Scaff, Valor — São Paulo



Plataforma da BP no Golfo do México — Foto: Divulgação

Os contratos futuros da commodity encerraram esta segunda-feira (15) em alta, diante dos temores sobre a oferta de petróleo russo. Novos ataques ucranianos à infraestrutura petrolífera da Rússia alimentaram preocupações sobre uma eventual interrupção no fornecimento da commodity no país.

Na Intercontinental Exchange (ICE), o petróleo Brent com entrega em novembro subiu 0,67%, a US\$ 67,44 por barril. Já na New York Mercantile Exchange (Nymex), o petróleo WTI para outubro ganhou 0,97%, a US\$ 63,30 por barril.

Os apelos do presidente Donald Trump aos membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) para suspender compras de petróleo de Moscou também influenciaram o desempenho da commodity. "Seria necessário um declínio permanente de mais de 1 milhão de barris por dia nas compras de petróleo russo pela China e pela Índia para, eventualmente, levar a perdas líquidas nos mercados globais", afirma Kim Fustier, analista sênior do HSBC.

Mais cedo, o secretário do Tesouro americano, Scott Bessent, afirmou que os EUA não pretendem impor tarifas à China por conta das compras de petróleo da Rússia a não ser que os países europeus façam o mesmo. "Os países europeus precisam fazer sua parte para interromper o fluxo de receita [oriundo] do petróleo russo", disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/09/2025

GOVERNO LANÇA NOVAS REGRAS PARA EXPLORAÇÃO DE ÁREA COMERCIAL DE AEROPORTOS NESTA SEGUNDA-FEIRA

Portaria que será lançada traz mudanças em relação à proposta submetida à consulta pública, principalmente sobre prazos de retorno dos investimentos, para tornar o programa Investe+ Aeroportos mais atraente e dar mais segurança a potenciais investidores

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília

O Ministério de Portos e Aeroportos anuncia nesta segunda-feira (15) novas regras para exploração comercial de áreas em aeroportos. Batizado de Investe+ Aeroportos, o programa passou por consulta pública em maio e prevê a flexibilização da Portaria 93/2020, editada pelo antigo Ministério da Infraestrutura.

A norma regula contratos de exploração comercial em áreas aeroportuárias e será revisada para facilitar aportes e atrair novos serviços além do embarque e desembarque. A iniciativa busca atrair empreendimentos como shoppings, centros de convenções, hotéis, terminais logísticos e complexos hospitalares, ampliando o papel dos aeroportos como motores de desenvolvimento regional.



Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho
— Foto: Wenderson Araujo/Valor

“O programa Investe+ Aeroportos, por um lado, vai dar vida nova às áreas dos aeroportos, permitindo que a população e viajantes tenham acesso a novos serviços, como shoppings, restaurantes e casas de shows, por exemplo”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. “E, por outro lado, com a assinatura hoje da nova portaria do programa, estamos criando mais condições de investimentos, flexibilizando os prazos e dando mais segurança aos investidores”,

acrescentou.

Segundo apurou o Valor, a portaria que será lançada traz mudanças em relação à proposta submetida à consulta pública. A principal delas está nos prazos de retorno dos investimentos, isto é, no tempo de vigência permitido para os contratos de exploração comercial em comparação ao período restante da concessão do terminal.

A nova regra mantém o escalonamento em quatro etapas e permite que contratos de exploração comercial tenham vigência de até 45 anos em alguns casos, além do tempo remanescente da concessão - cinco anos a mais do que o previsto inicialmente. Na prática, será possível firmar contratos de 45, 40 ou 35 anos, ou ainda de até 50% do saldo da concessão, a depender do tempo restante do prazo da concessão.

Ao Valor, o secretário de Aviação Civil do Ministério, Daniel Longo, disse que a mudança visa tornar ainda mais atraente e dar mais segurança a potenciais investidores interessados em erguer projetos dentro dos terminais concedidos, já que, com prazos mais longos, há maior previsibilidade para amortização de investimentos.

"Esses contratos comerciais de cessão de uso de área são contratos de sublocação entre o concessionário e o investidor. Quando se estende muito o tempo de duração de locação, aproxima-se de um contrato de compra e venda, pois quem está entrando vai ter o direito de ficar ali naquele local por muitos anos. Isso dá mais segurança para o investidor, que ele terá tempo hábil para amortizar investimento e ter retorno financeiro positivo."

O ponto já era posto como um dos principais a ser tratado pelas novas regras. A norma atual, que está sendo revista, trazia dois caminhos que eram vistos como restritivos para alguns investimentos em alguns casos. Se a concessão estivesse até a metade do contrato, a empresa teria direito até 40 anos de prorrogação. Mas, uma vez que chegasse no meio da concessão, teria direito apenas ao dobro do saldo.

Outra mudança em relação à minuta da portaria, aponta o secretário, é uma recomendação da consultoria jurídica da pasta para aprimoramento do processo administrativo para responsabilização de concessionárias no caso de submissão de informações falsas.

Com o programa, o investidor privado deverá encaminhar à Secretaria Nacional de Aviação Civil as solicitações de autorização para o contrato com as características do projeto, o perfil econômico-financeiro do projeto e outras informações julgadas relevantes. O governo retirou da versão final a exigência de apresentação de planejamento de longo prazo.

O texto deixa espaço aberto para que a concessionária decida se irá pleitear a autorização ao Ministério antes da assinatura do contrato de exploração comercial ou após a negociação. Contudo, caso opte pela autorização posterior, é preciso que o contrato preveja uma condição suspensiva, indicando que só terá efeito depois da realização do investimento.

Caberá à pasta autorizar o investimento e garantir que o contrato seja sub-rogado para uma futura gestão da concessão. Isso significa que, em caso de relicitação do terminal, a nova concessionária herdará o ativo e todas as obrigações assumidas. Segundo Longo, esse é um dos fundamentos do programa: assegurar segurança jurídica para investidores e concessionárias.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/09/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GUARDA PORTUÁRIA PARTICIPA DE TREINAMENTOS PARA CASOS DE AMEAÇA DE BOMBA NO RJ

Da Redação Portos e logística 15/09/2025 - 18:49



Agentes da Guarda Portuária da PortosRio participaram em setembro de treinamentos para a atuação em caso de ameaça de bomba. Conduzidas por Erasmo Gomes, do Grupo Abrapam, especializado em segurança, as atividades foram realizadas no Porto do Rio de Janeiro, de 1º a 5, e no Porto de Itaguaí, de 8 a 12. Segundo a PortosRio, os guardas portuários participaram de simulações com o objetivo de ficarem preparados para reagir com segurança, precisão e eficiência em situações críticas, tanto em áreas públicas quanto em terminais arrendados.

O superintendente da Guarda Portuária da PortosRio, Jorge Dantas, explicou que o treinamento faz parte do programa autoridade portuária para aperfeiçoamento do efetivo, com preparação constante para diferentes cenários de risco. Segundo Dantas, treinamentos são fundamentais para garantir respostas rápidas e seguras em situações de emergência. “A qualificação permanente da Guarda Portuária é essencial para proteger os usuários, as instalações e as operações portuárias”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/09/2025

CONSELHO MUNDIAL LANÇA PROGRAMA PARA EVITAR INCÊNDIOS EM NAVIOS

Da Redação Navegação 15/09/2025 - 16:43



O Conselho Mundial do Transporte Marítimo (WSC, na sigla em inglês) anunciou, nesta segunda-feira (15), a criação de um programa de segurança de carga para identificar cargas perigosas declaradas incorretamente ou não declaradas e evitar riscos de incêndios em navios. Ele prevê uso de Inteligência Artificial para triagem de cargas e padrões comuns para identificar as de alto risco.

De acordo com o WSC, o Relatório de Segurança e Transporte Marítimo 2025 da seguradora Allianz apontou que os registros de incêndios em navios atingiram o nível mais alto em mais de uma década e que as cargas perigosas declaradas

atingiram o nível mais alto em mais de

incorretamente são uma das principais causas, sendo causadoras de um quarto dos incidentes. Joe Kramek, presidente e CEO do WSC, explicou que houve casos de mortes e que o programa busca fortalecer a rede de segurança do setor, combinando tecnologia de triagem e padrões comuns de inspeção.

O programa inclui o uso de ferramenta digital de triagem de carga alimentada pela tecnologia do National Cargo Bureau (NCB) que permite verificar em tempo real milhões de reservas usando buscas por palavras-chave, reconhecimento de padrões comerciais e algoritmos baseados em IA para identificar riscos potenciais. Os alertas são revisados pelas transportadoras e, quando necessário, verificados por meio de inspeções físicas direcionadas.

O programa estabelece ainda padrões comuns de inspeção para a verificação de remessas e um ciclo de feedback de incidentes para garantir que as lições aprendidas em casos reais fortaleçam a prevenção. No lançamento, transportadoras que representam mais de 70% da capacidade global de TEU aderiram ao programa.

Segundo Kramek, o Programa de Segurança de Carga, apesar de ser uma nova camada de proteção, não substitui a obrigação fundamental dos expedidores de declarar mercadorias perigosas com precisão. “Esse é o ponto de partida para a segurança e é exigido pelo direito internacional”, disse.

Ele explicou que o programa se baseia no trabalho de longa data do WSC para aprimorar a segurança marítima, do desenvolvimento de regras de manuseio de cargas a apoio a medidas de proteção ambiental, e passará por atualizações regulares de sua tecnologia e padrões para lidar com riscos novos e emergentes. “Ao elevar o padrão da triagem de cargas, estamos protegendo vidas, salvaguardando o meio ambiente e melhorando a integridade da cadeia de suprimentos global”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/09/2025

PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM 124,7 MILHÕES DE TONELADAS EM JULHO

Da Redação Portos e logística 15/09/2025 - 16:40



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou, nesta segunda-feira (15), que os portos brasileiros movimentaram em julho o maior volume mensal de cargas da história, com 124,7 milhões de toneladas, sendo 73% de exportação e importação e 20% de cabotagem. No acumulado de janeiro a julho, foram 780,4 milhões de toneladas movimentadas, 1,76% a mais que no mesmo período do ano passado.

Segundo a pasta, o maior volume em julho foi de granéis sólidos (minerais e vegetais), com mais de 76,6 milhões de toneladas, mas todos os tipos de carga tiveram aumento em relação aos números do mesmo mês de 2024. No caso dos granéis líquidos, especialmente combustíveis, a alta foi de 6%, enquanto nos granéis sólidos foi de 4%. Na carga conteinerizada, houve aumento de 3% no período e na carga geral, de 0,9%.

O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou a ampliação das concessões, o fortalecimento da infraestrutura portuária e a atração de novos investimentos como fatores determinantes para os bons resultados. “A ampliação da capacidade de nossos portos é fundamental para a economia nacional”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/09/2025

FORESEA DESENVOLVE TECNOLOGIA PARA EXPLORAR POÇOS DE PETRÓLEO EM ÁGUAS RASAS

Da Redação Offshore 15/09/2025 - 16:44



A Foresea, empresa do setor de perfuração offshore, anunciou nesta segunda-feira (15) que iniciou, em parceria com a Petrobras, o desenvolvimento de tecnologias pioneiras para a intervenção em poços de petróleo em águas rasas, com sondas de grande porte e posicionamento dinâmico. A meta é permitir a navios-sondas projetados para atuar em águas profundas operar com segurança em poços a menos de 400 metros de profundidade, reduzindo os esforços sobre cabeças de poços durante as operações.

O diretor da Foresea, Heitor Gioppo, disse que há no Brasil centenas de poços em águas rasas que precisam ser finalizados ou passar por algum tipo de intervenção e que a tecnologia que está sendo desenvolvida vai possibilitar a exploração com menos impacto e mais segurança e precisão. A técnica será aplicada pioneiramente no navio-sonda Norbe VIII, da Foresea, e os primeiros testes de fábrica estão previstos para este segundo semestre.

O projeto foi iniciado no primeiro semestre, quando uma equipe multidisciplinar da Foresea se reuniu com os parceiros envolvidos nele. A proposta é integrar diferentes tecnologias, como a Reactive Flex Joint, da TechnipFMC, que reduz a sobrecarga na cabeça dos poços, com um dispositivo conhecido como K-BOS (da Kinetic), uma gaveta que pode fazer cortes instalada no BOP capaz reduzir o tempo de desconexão do poço em caso de necessidade e eliminar riscos de operações com elementos não cisalháveis em frente ao BOP, equipamento de segurança que controla a pressão do poço, e o Neosight, da Stress Engineering, sistema de análise de riser que calcula os círculos de desconexão segura com base em dados em tempo real de condições ambientais.

Segundo a Foresea, a solução que está sendo desenvolvida para a Norbe VIII segue a mesma linha de ancoragem de BOP usada pioneiramente na plataforma semissubmersível Norbe VI. Essa tecnologia possibilita que sondas de posicionamento dinâmico sejam usadas em poços de águas rasas sem necessidade de ancoragem no fundo do mar, de forma mais ágil e com menos impacto ambiental.

“Com a tecnologia que estamos desenvolvendo para a Norbe VIII, será possível que um navio-sonda de posicionamento dinâmico fique conectado à cabeça de um poço em água rasa com um nível de controle de precisão e segurança que hoje não existe no mundo”, disse o gerente de inovação da Foresea, Alessandro Pasini, que coordenou a estruturação do projeto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/09/2025

EXPORTAÇÃO DE CAFÉS ESPECIAIS DO BRASIL PARA EUA CAI QUASE 70%

Da Redação Portos e logística 15/09/2025 - 16:57

No fluxo de cafés solúveis exportados, queda se aproxima de 60%, de acordo com associação setorial

As exportações brasileiras de café especial aos Estados Unidos recuaram 69,6% em agosto, mês em que o governo americano começou a cobrar a tarifa de importação de 50% sobre produtos comprados do Brasil, na comparação com o mês anterior, informou nesta segunda-feira (15) a Associação Brasileira de Cafés Especiais (BSCA), com base em dados do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). No mês passado, foram enviadas para o mercado americano 21.679, o que representou queda de 79,5% na comparação com o mesmo mês de 2024.



A presidente da BSCA, Carmem Lucia Chaves de Brito, explicou que a queda reflete a reação de importadores americanos que, por causa do aumento da tarifa, suspenderam ou adiaram contratos. “A taxa de 50% sobre os cafés especiais brasileiros torna praticamente inviável a realização desses negócios, devido aos preços extremamente elevados, o que justifica essa queda expressiva no desempenho das exportações aos Estados Unidos”, disse ela.

De acordo com a BSCA, os Estados Unidos, que eram os principais compradores de cafés especiais brasileiros, caíram em agosto para sexto lugar na lista dos maiores importadores do produto. No mês passado, a liderança ficou com a Holanda, para onde foram exportadas 62.004 sacas. Em seguida, ficaram Alemanha, com 50.463 sacas, Bélgica, com 46.931 sacas, Itália, com 39.905 sacas, e Suécia, com 29.313 sacas.

No segmento de cafés solúveis, foi registrada em agosto queda de 59,9% nas vendas para os Estados Unidos, na comparação com o mesmo mês de 2024 e de 50,1% em relação a julho deste ano, segundo a Associação Brasileira da Indústria do Café Solúvel (Abics). No mês passado, foram exportadas para o mercado americano 26.460 sacas de 60 quilos. “Essa queda frustra a expectativa que tínhamos de quebrar novo recorde nas exportações de café solúvel em 2025, superando os 4,093 milhões de sacas do ano passado”, disse o diretor executivo da Abics, Aguinaldo Lima.

No acumulado de janeiro a agosto de 2025, de acordo com os dados da Associação, as exportações brasileiras de café solúvel totalizaram, para 88 países, o equivalente a 2,508 milhões de sacas, volume 3,9% inferior ao registrado nos oito primeiros meses de 2024. Mas em receita, a performance foi positiva, com 760,8 milhões de dólares, 33% a mais que de janeiro a agosto de 2024. “Esse desempenho já tem impacto do tarifaço de 50% imposto pelo governo dos Estados Unidos para a entrada do produto nacional no país”, explicou Lima.

Apesar da queda em agosto, os Estados Unidos ainda lideram o ranking dos principais parceiros comerciais dos cafés solúveis do Brasil no acumulado de 2025, com 443.179 sacas, 3,7% a menos que nos oito primeiros meses de 2024. Em segundo ficou a Argentina, com 236.454 sacas e aumento de 88,3%, e em terceiro a Rússia, com 188.041 sacas e mais 16,8%.

Carmem Lucia, da BSCA, previu que, se as tarifas de 50% forem mantidas, a tendência é que os Estados Unidos diminuam cada vez mais as importações dos cafés brasileiros. “Os negócios computados foram realizados nos meses anteriores e ainda podem ser entregues em solo americano com taxa de 10%, a primeira anunciada pelos Estados Unidos, em abril, até o próximo dia 5 de outubro”, explicou.

Ela informou que o reflexo do aumento das tarifas já impactou o mercado dos Estados Unidos com elevação dos preços do café para os consumidores. Na avaliação de Carmem, há risco de prejuízos de longo prazo e mesmo de quebra do fluxo de vendas de cafés brasileiros para os americanos, que são o maior mercado consumidor global e eram o principal comprador do produto do Brasil. “Trabalhamos intensamente na estruturação da cadeia de suprimento de todo esse mercado e, com esse cenário mantido, teremos que empenhar novos e enormes custos e esforços para voltar a vender nos níveis de até então aos Estados Unidos”, afirmou.

Para ela, o governo brasileiro precisa buscar canais de aproximação e de diálogo com o americano para tentar reverter a situação. Carmen citou a ordem executiva assinada no dia 5 de setembro pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que estabelece tarifas recíprocas de importação consideradas estratégicas que podem ser reduzidas a zero se houver compromissos firmados em acordos comerciais e se forem considerados de interesses dos americanos.

A presidente da BSCA disse ainda que o setor privado brasileiro, através de suas entidades representativas, precisa manter as conversas com os parceiros industriais e importadores nos Estados Unidos ou Departamento de Estado americano e o governo brasileiro deve abrir negociações com a gestão Trump em busca do restabelecimento do comércio de cafés entre Brasil e Estados Unidos. Ela disse que, para a Associação, a melhor solução seria a inclusão do café na lista de produtos isentos da sobretaxa cobrada pelo governo americano. “Para ajudar nesse sentido,

permanecemos à disposição do Poder Executivo para apoiar na negociação com os norte-americanos dos setores público e privado", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/09/2025

CI APROVA FRENTE PARLAMENTAR PARA DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO Por Danilo Oliveira Navegação 12/09/2025 - 20:52



Comissão de Infraestrutura do Senado aprovou criação da frente, que vai discutir temas ligados às condições de navegabilidade das hidrovias, multimodalidade, além de acompanhar políticas e legislações do setor e execução orçamentária da atividade

A Comissão de Infraestrutura (CI) aprovou, na última terça-feira (9), a criação da Frente Parlamentar para o Desenvolvimento da Navegação Brasileira. A frente tem como objetivo estimular a melhoria das condições de navegabilidade das hidrovias, incentivar o transporte multimodal, acompanhar políticas e legislações do

setor, além de monitorar a execução do orçamento voltado à navegação em todo o país.

A proposta busca integrar esforços para modernizar a infraestrutura portuária e hidroviária brasileira, reduzir custos logísticos e ampliar a competitividade do país no comércio internacional. O projeto de resolução do Senado (PRS) 4/2025, de autoria do senador Marcos Rogério (PL-RO), presidente da CI, recebeu parecer favorável do relator, o senador Jaime Bagattoli, da mesma legenda (PL-RO).

Rogério defendeu que o setor aquaviário é estratégico para a economia nacional, responsável por grande parte do comércio internacional e do transporte interno de cargas e pessoas. Para o deputado, a criação da frente representa um passo decisivo para transformar o Brasil em potência global no setor marítimo e fluvial. "O Brasil tem potencial de navegação extraordinário, mas pouco explorado na dimensão total. Esse é o modal mais sustentável, de menor impacto ambiental e energético, e precisa estar conectado com rodovias e ferrovias para se tornar realmente eficiente", afirmou.

Bagattoli citou a experiência da Hidrovia do Madeira, que desde os anos 1990 mudou a logística de exportação da região Norte. "Esse é um assunto que precisamos discutir com muito cuidado e responsabilidade. Vejo nesse projeto a possibilidade de fortalecer hidrovias e integrá-las à rodovias e ferrovias, garantindo mais competitividade às nossas exportações de grãos, minérios, carnes e outros produtos", declarou o relator.

Para a advogada Mayra Mega Itaborahy, a frente abre uma possibilidade de endereçar matérias que beneficiem a economia brasileira, o meio ambiente e a sociedade através de uma política específica e integrada, num cenário em que há carências de melhorias na infraestrutura — não só de navegação, mas também dos demais modais.

"Seria ainda mais positiva tal frente, se a sociedade civil se propusesse a participar. Principalmente, empresas de navegação e outros players da indústria naval, tal como autoriza o PRS 4/2025", comentou Mayra, que é especializada na área de contratos e projetos de infraestrutura e sócia do escritório Murayama, Affonso Ferreira e Mota.

Ela disse à Portos e Navios que todos os temas que não foram objetivamente definidos no decreto 12.555/2025, que regulamentou o BR do Mar (Lei 14.301/2022), trazem insegurança jurídica para o setor. Segundo Mayra, houve temas que o decreto "terceirizou" para o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) ou para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sem critérios objetivos legais. "Os temas que foram 'legislados' pelo decreto — o que deveria ter sido feito por lei

— são também fontes de insegurança jurídica porque podem, a qualquer tempo, serem considerados nulos e sem eficácia”, alertou a advogada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/09/2025

REPRESENTANTE DA DPC EXPLICA NOVAS NORMAS PARA FISCALIZAÇÃO DE INCRUSTAÇÃO EM NAVIOS

Por Nelson Moreira Navegação 12/09/2025 - 20:10



Para especialista, regras mais rígidas, que entrarão em vigor em 2026, não causarão transtornos aos armadores que trazem ou embarcam cargas no Brasil, porque há no país empresas especializadas em limpeza de cascos com recolhimento de resíduos

A capitã de mar e guerra Maria Cecília Castro, chefe do Departamento Técnico de Meio Ambiente da Superintendência de Meio Ambiente da Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil, avalia que as regras mais rígidas sobre bioincrustação, que entrarão em vigor em 2026, não causarão transtornos

aos armadores que trazem ou embarcam cargas no Brasil. Em Live promovida pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) nesta sexta-feira (12), a CMG Maria Cecília disse que há no país empresas especializadas em limpeza de cascos com recolhimento de resíduos. Ela explicou que o serviço pode ser feito até por empresas de mergulho habilitadas para a tarefa.

Na ocasião, ela detalhou as novidades introduzidas pela Norma da Autoridade Marítima (Normam) 401 em relação ao controle de poluição do mar causada por embarcações. Graduada em Oceanografia, a oficial é mestre em Engenharia de Meio Ambiente pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj) e doutora em Ciências do Mar, pela Universidade de Plymouth, no Reino Unido.



maria-cecilia-castro-dpc-reproducao-live-atp.jpg

Na ocasião, Maria Cecília (foto/reprodução) pontuou as novas exigências introduzidas pela Normam 401 sobre gestão da bioincrustação, inspeções, manutenção, limpeza subaquática e controle da transferência de espécies aquáticas invasoras por embarcações que vêm do exterior. O objetivo é evitar a proliferação de espécies que possam causar danos ao meio ambiente e à saúde de pessoas e animais.

No caso das incrustações, explicou a especialista, foram estabelecidos dois níveis de contaminação. No primeiro, considerado de baixo risco, será permitida a limpeza do casco sem obrigatoriedade de recolhimento de resíduos. Mas quando a presença de bioincrustações constatada for considerada de risco, as empresas terão que impedir que os resíduos da raspagem caiam no mar, recolhendo-os. Se não o fizerem, podem ser multadas.

Maria Cecília Castro acrescentou que, no caso de plataformas, embarcações de cabotagem e de estruturas que operam apenas em águas brasileiras, a limpeza poderá ser feita sem a obrigatoriedade de recolhimento de resíduos porque as bioincrustações são com espécies nativas. Além disso, afirmou que embarcações poderão ser liberadas de vistoria e receber autorização para atracar quando apresentarem certificados que comprovem ter passado por limpeza recente de seus cascos e que estão livres de incrustações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/09/2025

CATAMARÃS DINAMARQUESES DE ALTA VELOCIDADE SERÃO EQUIPADOS COM MOTORES ELÉTRICOS E A JATOS D'ÁGUA

Da Redação Indústria naval 12/09/2025 - 19:50



O grupo de tecnologia finlandês Wärtsilä foi selecionado para fornecer sistema de propulsão elétrica integrado com jatos d'água para dois catamarãs de alta velocidade da operadora dinamarquesa de balsas Molslinjen. As embarcações elétricas a bateria estão sendo construídas na Tasmânia.

Segundo a Wärtsilä, os barcos terão gerenciamento de energia e automação, oito motores de propulsão elétrica e jatos d'água, além de controle de propulsão para navegação suave e eficiente. Os catamarãs servirão a rota Kattegat e, de acordo com Kristian

Durhuus, CEO da Molslinjen, serão um marco da empresa rumo à transição verde para os serviços de balsa e para a Dinamarca.

Ele disse que o projeto é importante para a transição da indústria de balsas para operações mais descarbonizadas. "Com essas balsas elétricas, pretendemos reduzir a emissão de milhares de toneladas de emissões de CO2", explicou.

Cada catamarã terá 129 metros de comprimento e 30,5 metros de largura, acomodando até 1.483 passageiros e 500 carros. A adição dessas novas embarcações aumentará a capacidade total de carros e passageiros na rota Kattegat em mais de 25%. A previsão é que os navios se juntem à frota dinamarquesa em 2027 e 2028.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/09/2025

ORGANIZAÇÃO DE PESQUISA E SERVIÇOS APOIA PARQUE TECNOLÓGICO DO MAR NO RJ

Da Redação Indústria naval 12/09/2025 - 19:39



A Certi, organização de pesquisa, desenvolvimento e serviços tecnológicos especializados, anunciou nesta sexta-feira (12) sua participação no projeto do Parque Tecnológico do Mar, em Angra dos Reis, o primeiro do estado do Rio de Janeiro dedicado exclusivamente ao desenvolvimento de soluções tecnológicas voltadas ao mar e realizado em parceria com a prefeitura local. Segundo a organização, sua participação no projeto envolve planejamento, mentorias e capacitações da equipe gestora e estruturação de programas voltados ao empreendedorismo e à criação de novos negócios.

Inaugurado em março de 2024, o Parque Tecnológico do Mar tem 10 empresas incubadas e promove eventos, capacitações técnicas e ações voltadas ao estímulo de novos negócios. A estrutura abriga startups de setores considerados estratégicos ligados à economia do mar, como petróleo e gás, náutica e naval, energias renováveis, biotecnologia, turismo e sustentabilidade.

Marcus Dias, coordenador de projetos em ambientes de inovação da Certi, disse que entre os objetivos do Parque estão conectar empreendedores, instituições e universidades para impulsionar a chamada economia azul, posicionando a cidade como polo de referência voltado ao setor marítimo e costeiro. Já Laércio Aniceto, superintendente de negócios da organização, disse que, com a participação no projeto, a Certi busca contribuir, com sua experiência em parques semelhantes em



vários estados, para a gestão e consolidação do empreendimento, identificando e conectando vocações locais para gerar impacto econômico e social na região.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/09/2025

PETROBRAS ADQUIRE PARTICIPAÇÃO EM BLOCO EXPLORATÓRIO EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Da Redação Offshore 12/09/2025 - 19:24

A Petrobras concluiu a aquisição de 27,5 % de participação no bloco 4, localizado em São Tomé e Príncipe, na África. Com essa aquisição, a companhia passa a integrar o consórcio desse bloco, composto pela Shell, operadora do ativo (30%), além de Galp (27,5%) e ANP-STP (15%). A Petrobras atua em São Tomé e Príncipe desde fevereiro de 2024, quando adquiriu 45% de participação nos blocos 10 e 13 e 25% de participação no bloco 11.

Em comunicado, a Petrobras informou que a operação reforça a atuação exploratória da Petrobras no continente africano, com o propósito de diversificação de portfólio, e está alinhada à estratégia de longo prazo da companhia, visando à recomposição das reservas de petróleo e gás por meio de exploração de novas fronteiras e atuação em parceria.

De acordo com a Petrobras, a aquisição do bloco 4 em São Tomé e Príncipe observou todos os trâmites internos de governança da companhia e está conformidade com o Plano Estratégico 2025-2029.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/09/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.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: 15/09/2025