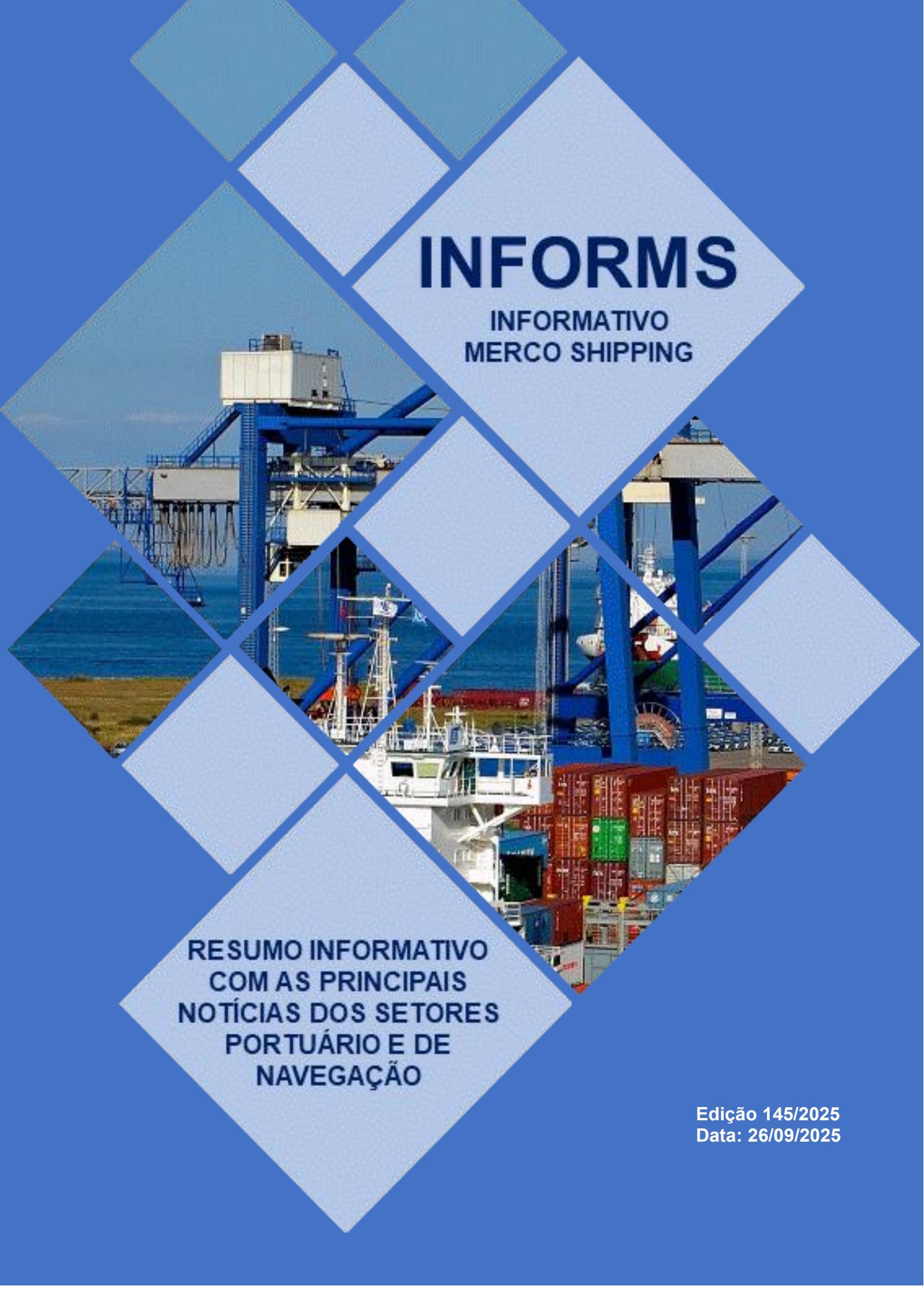


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 145/2025
Data: 26/09/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
EXPANSÃO DA ÁREA DO PORTO DE SANTOS TEM DESTINO INCERTO; ENTENDA.....	4
TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES PODE GANHAR CONEXÃO COM PORTO DE SANTOS: PREFEITURA NEGOCIA PROJETO COM APS	5
MEDIÇÕES DE VIBRAÇÕES E RUÍDOS SERÃO REALIZADAS NO PORTO DE SANTOS	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
TRANSNORDESTINA AVANÇA “NA CONTRAMÃO” E PODE ENCARECER PRODUÇÃO EM PE	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	10
SEDE DA ANTAQ SE ILUMINA DE AZUL PARA CELEBRAR O DIA MARÍTIMO MUNDIAL	10
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	11
MPOR DEBATE MODERNIZAÇÃO LOGÍSTICA E SUSTENTABILIDADE DURANTE O NORTE EXPORT 2025	11
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO VAI AO AMAZONAS PARA INAUGURAÇÃO DE PORTOS E ANÚNCIO DE INVESTIMENTOS.....	12
NOS ESTADOS UNIDOS, MISSÃO DO MPOR PARTICIPA DE CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	13
TÉRMINO DA PARCERIA COMERCIAL ENTRE GOL E AZUL	14
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS PASSA A INTEGRAR GRUPO REGULATÓRIO DE SEGUROS CATÁSTROFE	14
MPOR E ONU TURISMO FIRMAM PARCERIA PARA EXPANDIR CRUZEIROS NO PAÍS	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	16
RENAN FILHO ANUNCIA R\$ 41 MILHÕES PARA A NOVA BR-349 EM ALAGOAS E VISTORIA OBRAS DA PONTE PENEDO - NEÓPOLIS	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – HIDROVIAS, UMA QUESTÃO DE INTELIGÊNCIA LOGÍSTICA E RESPONSABILIDADE AMBIENTAL	19
NACIONAL - HUB – CURTAS - SETOR AÉREO BRASILEIRO ENFRENTA DESAFIOS	19
<i>Sem fusão</i>	20
<i>Preços uestionados</i>	20
<i>Reclamações crescem</i>	20
<i>Queda fatal</i>	20
<i>Investigação aberta</i>	20
<i>Novo diretor</i>	20
<i>Commodities</i>	20
NACIONAL - MINISTRO PROJETA 30 MILHÕES DE PASSAGEIROS NO GALEÃO EM TRÊS ANOS	20
NACIONAL- GOL E AZUL ENCERRAM NEGOCIAÇÕES DE FUSÃO E ROMPEM CODESHARE	22
NACIONAL - SUDESTE CONCENTRA RECORDE DE PASSAGEIROS E IMPULSIONA AVIAÇÃO BRASILEIRA	23
PORTO DE SANTOS - TECON SANTOS 10: CADE MOSTRA QUE NÃO HÁ RISCOS CONCORRENCIAIS QUE JUSFIQUEM EXCLUSÃO DE CONCORRENTES, DIZ EX-CONSELHEIRO	24
BRASIL EXPORT - SECRETÁRIO PEDE RACIONALIDADE PARA QUESTÕES AMBIENTAIS NA AGENDA HIDROVIÁRIA	26
NORTE EXPORT - CEO DO BRASIL EXPORT DEFENDE IMPORTÂNCIA DA AGENDA HIDROVIÁRIA NO BRASIL	28
NORTE EXPORT - MPOR VAI PREMIAR EMPRESAS QUE SE DESTACARAM EM INICIATIVAS SUSTENTÁVEIS	29
NORTE EXPORT - PL 733 ELIMINARÁ DUPLA EXIGÊNCIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL	30
BRASIL EXPORT - COMUNICAÇÃO É PRINCIPAL DESAFIO PARA O SETOR HIDROVIÁRIO	31
BRASIL EXPORT - ECONOMIA AZUL AINDA CARECE DE PESQUISA E AÇÕES PARA DESENVOLVIMENTO ESTRATÉGICO	32
BRASIL EXPORT - TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EXIGE RESPOSTAS IMEDIATAS DO SETOR PORTUÁRIO	34
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - MANIFESTOS PELA LOGÍSTICA.....	34
OPINIÃO – COMUNICAÇÃO - JORNALISMO SOB CERCO	36
JORNAL O GLOBO – RJ	37
RECEITA RETÉM CARGA DE DOIS NAVIOS AVALIADA EM R\$ 290 MILHÕES EM NOVA FASE DA CADEIA DE CARBONO.....	37
JOESLEY BATISTA, DA JBS, BUSCOU DONALD TRUMP NOS EUA PARA DISCUTIR TAXAÇÃO DA CARNE BRASILEIRA	38
BRASKEM CONTRATA ASSESSORES PARA RESTRUTURAR SUA DÍVIDA; SAIBA QUEM SÃO.....	41
BRASIL PODE ACENAR COM TERRAS-RARAS E DATA CENTER EM NEGOCIAÇÃO COM OS EUA; SETOR PRIVADO ENTRARIA COM INVESTIMENTO	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	43
OPINIÃO - GALÍPOLO MANTÉM OS JUROS ALTOS, MAS BAIXA O TOM DAS RESPOSTAS PARA ESFRIAR EMBATES COM HADDAD E LULA	43



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 145/2025
Página 3 de 57
Data: 26/09/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

A CHINA COMPROU US\$ 12,6 BILHÕES EM SOJA AMERICANA NO ANO PASSADO. AGORA, É US\$ 0	44
BRASKEM FECHA PARCERIA PARA USINA SOLAR DENTRO DE FÁBRICA EM ALAGOAS	46
DECISÃO DO TCU PODE OBRIGAR GOVERNO LULA A CONGELAR ATÉ R\$ 34 BI A MAIS EM GASTOS EM ANO ELEITORAL	47
VALOR ECONÔMICO (SP).....	49
GALEÃO SERÁ LEILOADO EM MARÇO COM LANCE MÍNIMO DE R\$ 932 MI	49
EVENTO DO 'VALOR' DEBATE INFRAESTRUTURA NO CENTRO OESTE	50
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
MELHORIA NO ACESSO AUMENTARÁ COMPETITIVIDADE DOS TERMINAIS NO PORTO DO RECIFE, AVALIA ABTP	51
LEILÃO PARA CONCESSÃO DE TRAVESSIAS HIDROVIÁRIAS DE SP SERÁ DIA 13 DE NOVEMBRO.....	52
'PACTO PELO AGRO' DE SUAPE FORMA FORÇA-TAREFA PARA AGILIZAR EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES DE PE	52
PÍER PÚBLICO DE GRANÉIS LÍQUIDOS INICIA MODERNIZAÇÃO DE R\$ 29 MILHÕES NO PR	53
CONTRIBUIÇÕES PARA NOVO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO RJ TERMINAM NESTA SEXTA (26)	54
MARCELO DELANO	55
FINCANTIERI E ECOVIX APRESENTAM MAIORES VALORES PARA CONSTRUIR GASEIROS DA TRANSPETRO	55
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	56
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	57



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

EXPANSÃO DA ÁREA DO PORTO DE SANTOS TEM DESTINO INCERTO; ENTENDA

Governo Federal havia garantido que autorização para expansão da área do Porto de Santos seria publicada ainda neste mês

Por Bárbara Farias 26 de setembro de 2025

Autoridade Portuária de Santos espera publicação de portaria com inclusão de áreas nos próximos dias (Alexsander Ferraz/ AT)



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) ainda não tem uma data definida para publicação da portaria que autoriza a expansão de áreas do Porto de Santos. A documentação já foi analisada pela Secretaria Nacional de Portos (SNP), mas está sob avaliação de outros órgãos federais competentes, diz a pasta.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, espera uma autorização parcial ainda neste mês. “Nós já entregamos todos os documentos pedidos à Secretaria Nacional de Portos. Conversando com o Ministério, o que já ficou esclarecido acerca das diligências formais será autorizado ainda este mês. Talvez, algumas outras áreas que dependam de outros documentos fiquem para um pouco mais à frente, mas nós teremos essa notícia já no final desse mês”.

Atualmente, o maior ativo portuário do País tem 7,8 milhões de metros quadrados (m²). A APS quer incorporar 15 áreas situadas em Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão, que totalizam 12,6 milhões de m².

Se for autorizado integralmente, o cais santista ampliará a sua poligonal para 20,4 milhões de m² em até 30 anos, o que representa um aumento de 162,4%. Procurado, o MPor informou que a SNP concluiu, em junho, a análise preliminar de 29 contribuições recebidas em consulta pública sobre a revisão da área do Porto, encaminhou o material à APS, que fez avaliações complementares e retornou suas considerações à SNP. “As novas contribuições já foram examinadas”.

O MPor explicou que a definição sobre a incorporação parcial ou integral das áreas propostas pela APS dependerá das manifestações que ainda estão sendo analisadas por outros órgãos federais, envolvendo questões técnicas e setoriais. O objetivo é assegurar que a decisão final esteja alinhada à legislação. “Somente após a conclusão das análises será possível identificar quais áreas poderão ser incorporadas no curto prazo, finalizar o processo e propor a publicação da portaria que redefinirá a área do porto organizado”.

Revisão parcial

Em visita a Santos no dia 21 de agosto, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que pretendia publicar a portaria já neste mês autorizando, em princípio, uma expansão parcial da área do Porto.

Ele disse que o objetivo era que a SNP encaminhasse a documentação para análise da área jurídica até o dia 30 de agosto, para que em setembro a primeira etapa da expansão da poligonal fosse autorizada.

Depois, disse ele, seriam feitas análises por região, para que a expansão ocorra de maneira segura ambientalmente e juridicamente.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/09/2025

TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES PODE GANHAR CONEXÃO COM PORTO DE SANTOS: PREFEITURA NEGOCIA PROJETO COM APS

Novo corredor viário, proposto por Cubatão, ligaria a nova pista da Imigrantes ao cais santista
Por Ted Sartori 26 de setembro de 2025



A proposta prevê duas faixas de rolamento por sentido, para 20 mil veículos por dia, com acostamento e dimensionadas para tráfego pesado (Reprodução)

Uma reunião será agendada entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Prefeitura de Cubatão sobre o acesso direto entre a futura terceira pista da Rodovia dos Imigrantes e o Porto de Santos, sem passar pelas rodovias Anchieta e Cônego Domenico Rangoni. Trata-se do Corredor Porto-Indústria, projetado pela Administração Municipal cubatense, que divulgou imagens de como seria o projeto.

O encontro, diz a APS, servirá para uma apresentação mais detalhada da ideia. A possibilidade de realização da reunião surgiu na última segunda-feira, antes da assinatura do convênio da Autoridade Portuária com o Parque de Inovação Tecnológica (PIT) de São José dos Campos (SP) para instalação do Centro de Desenvolvimento Tecnológico em Gestão do Porto de Santos. Na ocasião, a iniciativa foi apresentada de maneira breve para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e para o presidente da gestora do Porto de Santos, Anderson Pomini.

“Após a apresentação do projeto, a APS poderá avaliar a implantação desta ligação viária e qual a sua sinergia com a área futura da Poligonal do Porto de Santos”, afirma, em nota, a Autoridade Portuária.

No dia 18, em Cubatão, a ideia foi apresentada em audiência pública sobre a terceira pista da Imigrantes. O encontro foi realizado pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema). A Prefeitura deseja incluir a iniciativa no projeto da terceira pista da Imigrantes.

Detalhes

O projeto foi explicado em reportagem de A Tribuna na última terça-feira. Com cerca de 13,5 quilômetros de extensão, o traçado partiria da região do Sítio dos Areais, em Cubatão — onde termina a futura terceira pista, conforme projeto — e seguiria até a Alemoa.

A proposta prevê duas faixas de rolamento por sentido, com acostamento e dimensionadas para tráfego pesado. Segundo cálculos feitos pela Prefeitura, a via teria capacidade para circulação de até 20 mil veículos por dia.

Organizar fluxo

O secretário de Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo de Cubatão, Fabrício Lopes, afirma que o traçado proposto é uma solução estratégica não apenas para Cubatão, mas para toda a Baixada Santista e o Estado de São Paulo.

“Trata-se de um projeto capaz de eliminar gargalos históricos, organizar o fluxo logístico, aumentar a competitividade do Porto e, ao mesmo tempo, devolver qualidade de vida à nossa cidade, que hoje carrega sozinha o peso do tráfego pesado em seu território”, argumenta.

Pela proposta, de acordo Lopes, a maior parte do traçado do Corredor Porto-Indústria será sobre viadutos, minimizando movimentação de terra em áreas de várzea e manguezal. Isso, segundo ele, também reduziria a necessidade de desapropriações de imóveis.



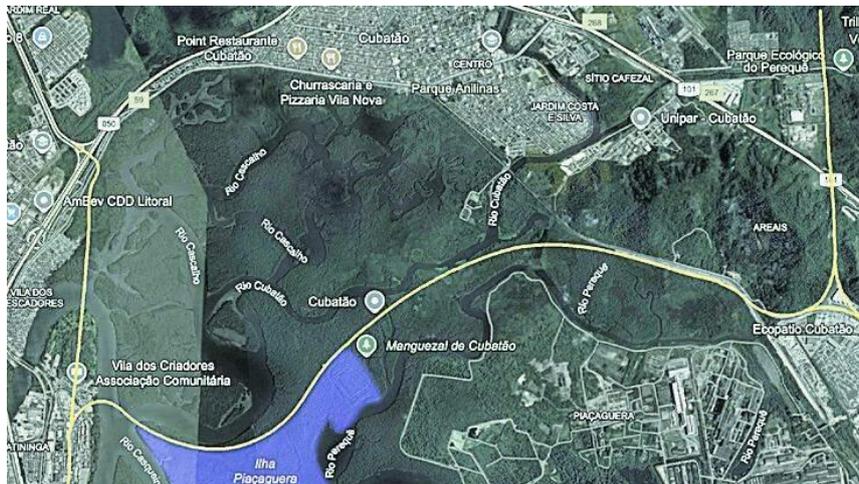
Corredor Porto-Indústria seria sobre viadutos, minimizando impactos (Reprodução)

Simultâneo e parceria

O prefeito de Cubatão, César Nascimento (PSD), defende que o Corredor Porto-Indústria seja construído simultaneamente com a futura terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. Caso isso não aconteça, ela seria, segundo ele, uma obra incompleta.

O investimento estimado é de R\$ 2,3 bilhões. Nascimento diz que o Município não teria condições de custear a obra sozinho e, por essa razão, a viabilidade seria por intermédio da união entre os governos do Estado, Federal e a Ecovias, concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), podendo se dar via parceria público-privada (PPP) ou contrato de concessão.

A Ecovias Imigrantes informou que ainda não teve acesso aos detalhes da proposta. Já o Governo Estadual se limitou a dizer que o projeto “não consta no processo de licenciamento ambiental”.



Com cerca de 13,5 quilômetros de extensão, o traçado do novo acesso partiria da região do Sítio dos Areais, em Cubatão — onde deve terminar a futura terceira pista da Imigrantes — e seguiria até a Alemoa (Reprodução)

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 26/09/2025

MEDIÇÕES DE VIBRAÇÕES E RUÍDOS SERÃO REALIZADAS NO PORTO DE SANTOS

Porto deve atender exigência do Ibama; duas licitações estão em andamento para os serviços
Por Ted Sartori 26 de setembro de 2025



Principal fonte de ruídos e vibrações é o trânsito de veículos nas vias portuárias e nos seus arredores (APS/ Divulgação)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) está com dois editais em curso para contratar dois serviços envolvendo monitoramento: um é para vibrações e o outro para ruídos. No primeiro, o recebimento das propostas, a abertura da sessão de licitação e o início da disputa de preços vai até segunda-feira (29), enquanto no segundo, o dia seguinte (30). Os dois têm prazo de execução por 36 meses. O critério de julgamento é por menor preço global por item/lote.

Segundo a APS, as empresas contratadas devem realizar medições

trimestrais nos pontos definidos - sendo dez para vibração e 23 para ruído -, durante o dia e a noite, seguindo rigorosamente as normas técnicas.

As vibrações geradas pelo tráfego portuário são mensuradas com sensores (acelerômetros) fixados em paredes e pisos de edificações. Já os ruídos são medidos com sonômetros (também chamado decibelímetro ou medidor de nível sonoro) em tripé ao nível do solo, em locais abertos.

“Após cada campanha de medição (a cada três meses), a empresa elaborará relatórios detalhados com a análise dos resultados obtidos, permitindo o planejamento de medidas para o controle dos níveis de ruído ou vibração, caso estes se apresentem acima dos padrões preconizados na legislação”, afirma.

Os resultados consolidados dos monitoramentos ficam em posse da própria Autoridade Portuária. Eles são encaminhados anualmente ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), o órgão federal licenciador, para comprovação do cumprimento da respectiva condicionante da Licença de Operação, a 1382/2017, concedida pelo Ibama para o Porto Organizado de Santos.

Valores medidos

Para vibrações, os valores medidos não devem ultrapassar os limites estabelecidos em normas para prevenir danos a edificações (DIN 4150-3) e para conforto humano (DD Cetesb 215/2007/E e ISO 2631-2). Eles variam conforme o tipo de edificação (hospital, residência, prédio histórico etc.) e o período (diurno ou noturno).

Na primeira norma, por exemplo, é previsto de 20 até 50 milímetros por segundo (mm/s) para edifícios comerciais e industriais; de 4 mm/s até 20 mm/s para edifícios residenciais; e de 3 mm/s até 10 mm/s para edifícios sensíveis a vibrações com grande valor intrínseco (históricos).

Já para ruídos, os níveis de pressão sonora corrigidos não devem ultrapassar os limites da Norma Brasileira (NBR) 10151:2020. Eles mudam de acordo com o tipo de zona (estritamente residencial, mista, industrial etc.) e o período do dia. Em área predominantemente industrial, por exemplo, os limites de níveis de pressão sonora são de 70 dB (decibéis) de dia e 60 dB à noite.

O que são

Vibração é o movimento mecânico oscilatório de sólidos (o solo ou edificações), que pode danificar estruturas ou gerar desconforto. É medida em milímetros por segundo (mm/s) de velocidade de pico conforme padrões internacionais. Já o ruído é mais comumente entendido como poluição sonora que se propaga pelo ar, e seu monitoramento é necessário para assegurar níveis adequados que não gerem incômodo a população. É medido em decibéis (dB).



Constante: monitoramentos já vêm sendo realizados há algum tempo (APS/ Divulgação)

Análise garante planejamento para manter padrões

Em nota, a APS esclarece ainda que uma única ou poucas medições acima dos limites preconizados não representam problemas. “Somente a partir de uma série histórica é possível analisar como se comportam os níveis de ruído e vibrações na área de estudo. A partir da análise do cenário como um todo, é possível planejar e aplicar medidas de curto, médio e longo

prazo para a manutenção dos níveis de ruídos e vibrações dentro de padrões estabelecidos”, avalia.

Os monitoramentos já vêm sendo realizados há algum tempo pela Autoridade Portuária. Os resultados, segundo o órgão, indicaram como principal fonte tanto de ruídos como de vibrações o trânsito de veículos nas vias portuárias e em seus arredores.

“No esforço para manter os níveis dentro dos padrões preconizados, a APS tem realizado melhorias no sistema viário do Porto, com a substituição gradual dos pavimentos em paralelepípedos por pavimento asfáltico, sendo este um exemplo de medidas que podem ser aplicadas para o controle tanto dos níveis de ruído como de vibração”, explica a APS.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/09/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

TRANSNORDESTINA AVANÇA “NA CONTRAMÃO” E PODE ENCARECER PRODUÇÃO EM PE

Se tivesse começado a ser construída do litoral em direção ao interior, a ferrovia já teria chegado a Belo Jardim e estaria transportando a produção de baterias

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



Especialistas e o setor produtivo debateram o impacto do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina em Belo Jardim e no agreste pernambucano no evento promovido pelo Movimento Econômico/ Foto: Márcio Didier/Movimento Econômico

Um dos maiores especialistas em transporte de Pernambuco, o engenheiro Maurício Pina, criticou o fato da Ferrovia Transnordestina ter sido construída do interior para o litoral. O trecho Salgueiro-Suape desta ferrovia tem 179 km que foram concluídos. “Se tivesse começado a ser construída do Porto de Suape em direção ao interior, a

ferrovia já teria chegado aqui em Belo Jardim e estaria transportando a produção de baterias da região”, explicou Maurício, na sua apresentação na quarta edição do Seminário Conexões Transnordestina, **realizado pelo Movimento Econômico** na quinta-feira (25) em Belo Jardim, a 180 km do Recife.

“Então, é uma lógica que realmente não se consegue entender, essa lógica inversa”, comentou o engenheiro, acrescentando que “sem analisar o passado não se chega a lugar algum”. Na cidade de Belo Jardim, estão implantadas quatro unidades da Baterias Moura. Ele estava se referindo ao traçado do trecho ferroviário Salgueiro-Suape que foi iniciado em 2006 e teve suas obras paralisadas, pelo menos, desde 2016.

Segundo Maurício Pina, somente a produção de baterias a ser produzida pela Moura seria suficiente para levar a Suape um trem com 25 vagões a cada dois dias. No Brasil, 60% dos veículos usam as baterias da Moura.

O especialista também citou que, no traçado antigo, os trilhos da ferrovia vão passar a 16 km da fábrica da Moura, em Belo Jardim. “É uma distância rodoviária considerável e vai encarecer o custo para a empresa que terá que levar a carga de caminhão. A não ser que seja feito um ramal ferroviário que ligue a fábrica à ferrovia”, resumiu Maurício.

A estatal Infra S.A. que está fazendo os projetos básico e executivos do traçado Salgueiro-Suape informou que “o projeto do trecho Salgueiro–Suape da Transnordestina ainda não teve sua versão final aprovada, sendo assim o traçado definitivo poderá sofrer ajustes. No entanto, até o momento, os estudos apontam que a ferrovia deve passar a aproximadamente 16 km de Belo Jardim”.



O engenheiro Maurício Pina fala de ajustes que deveriam ser feitos, se referindo ao projeto de 2006 da Transnordestina. Foto: Márcio Didier/Movimento Econômico

Um pouco da história da Transnordestina

As obras da Ferrovia Transnordestina começaram em 2006 no interior do Ceará e de Pernambuco. O trecho da Transnordestina que liga Eliseu Martins, no Piauí, ao Porto de Pecém, teve as suas obras retomadas em 2023 e vai ter a primeira etapa inaugurada em 2027.

Maurício Pina considerou “alvissareira” a notícia que as obras do trecho Salgueiro-Suape serão retomadas, mas levantou alguns “detalhes técnicos” existentes no traçado antigo da ferrovia pernambucana que devem ser observados, para que o trecho Salgueiro-Suape seja realmente competitivo e traga mais “desenvolvimento para a região”.

Um deles, segundo o especialista, é só ter a bitola larga que não é mais adequada para o tipo de carga, classificada como não densa, como combustíveis e gipsita, que o trecho pernambucano deve receber. “Este tipo de carga se for transportada em bitola larga fica mais cara. Precisaria de um terceiro trilho para ser de bitola mista e atender diversos tipos de carga”, comentou. A ferrovia que vai para Pecém é de bitola mista, segundo o engenheiro.

Maurício Pina também afirmou que é interessante ter alguma solução para o gesso embarcar no trecho pernambucano da ferrovia Salgueiro-Suape sem passar pela outra concessionária. O trecho Eliseu Martins-Salgueiro-Missão Velha-Pecém é explorado pela concessionária TLISA e passa próximo do polo do Araripe na divisa entre Pernambuco e Piauí. Dependendo do quanto for cobrado para transportar até Salgueiro pode inviabilizar o escoamento dessa carga por Suape, na opinião do especialista.

O gesso é um produto de baixo valor agregado e qualquer custo logístico a mais pode fazer diferença no escoamento do produto. Hoje, o gesso espanhol chega mais barato no Brasil do que o gesso do Araripe e uma das coisas que contribuem para isso é o transporte rodoviário.

E, por último, Maurício Pina, citou que tem 88 km do trecho Salgueiro-Suape que precisaria de uma terceira locomotiva, chamada helper, para puxar o trem com a carga por causa de rampas e curvas inadequadas existentes em 88 km do traçado antigo. De acordo com Pina, isso deixaria o transporte da carga mais caro no trecho Salgueiro-Suape.



Diretor de Metalurgia e Compras da Baterias Moura, Flávio Bruno, também participou do Conexões Transnordestina, em Belo Jardim. Foto: Márcio Didier/Movimento Econômico

Baterias Moura movimenta cargas no Agreste

A forma como a Baterias Moura estruturou o seu negócio faz com que a empresa faça uma grande movimentação de cargas. “A empresa faz logística reversa recolhendo o material das baterias usadas, reciclando corretamente e produzindo novas baterias automotivas. Então, quando a bateria cumpriu sua vida, a gente coleta essa bateria, recicla e começa o ciclo novamente.

É o que se chama de economia circular”, resumiu na sua apresentação o diretor de Metalurgia e Compras da Baterias Moura, Flávio Bruno.

A empresa tem parceiros na Índia, China, Europa e América. Ou seja, grande parte dos componentes chegam pelos portos. A companhia criou uma transportadora focada em contêineres, a LAM, que tem sede no Porto de Suape. Somente esta subsidiária, transporta 72 mil toneladas de carga por ano. A LAM é uma das três empresas de logística do grupo.

Segundo Bruno, a empresa também faz hoje a bateria para armazenamento de energia, com tecnologia de lítio para os carros autônomos e para isso, a parceria da China é fundamental.

A companhia emprega 7 mil pessoas no Brasil, incluindo 4 mil trabalhadores em Belo Jardim, onde trabalham 170 engenheiros. A Moura tem 84 centros de distribuição dos seus produtos no Brasil. “Estamos totalmente abertos e com vontade de participar e ajudar nesse projeto. Nosso entendimento é de que é um projeto que vai, por fim, aumentar ainda mais o desenvolvimento da nossa região, aqui do Agreste Central, mais especificamente de Belo Jardim”, comentou, se referindo ao trecho ferroviário Salgueiro-Suape. Ele declarou que há uma expectativa de redução de custos com a implantação desta ferrovia.

“Outro ponto fundamental na discussão é sobre a redução da pegada de carbono promovida pelo modal ferroviário, garantindo que trens e locomotivas utilizados na operação sejam movidos por combustíveis com menores índices de emissões”, argumentou Flávio Bruno. O trem também dialoga com o futuro porque pode contribuir para a descarbonização da economia.

Ainda em Belo Jardim, um dos principais pontos do centro da cidade é uma estação ferroviária desativa, inaugurada em 1906. “A importância do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina é resgatar aquilo que já era nosso desde 1908, quando começou a passar o trem pela nossa cidade, transportando passageiros e mercadorias. Nos meados da década de 90, os trens foram desativados, não só aqui como em boa parte do Nordeste brasileiro, e a gente percebe que isso foi ruim para a economia regional”, resumiu o prefeito de Belo Jardim, Gilvandro Estrela, que também participou do seminário Conexões Transnordestina. Ele defendeu que trazer os trens de volta é “extremamente importante e necessário”.



Secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti, superintendente da Sudene, Francisco Alexandre e a CEO do Movimento Econômico, Patrícia Raposo, no Conexões que aconteceu em Belo Jardim

Conexões Transnordestina continua

Ainda no evento de Belo Jardim, o superintendente da Sudene, Francisco Alexandre, defendeu a retomada das obras do trecho Salgueiro-Suape. Já o secretário estadual de

Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti, reafirmou que o empreendimento é fundamental para melhorar a competitividade do Estado.

O seminário de Belo Jardim foi o quarto da série Conexões Transnordestina, que percorre o Estado discutindo os impactos regionais da ferrovia. O primeiro ocorreu em Salgueiro, em julho, seguido por encontros em Araripina e Petrolina, em agosto. As próximas edições acontecerão em outubro. Estão previstos seminários em Caruaru e Recife, em novembro.

Promovido pelo Movimento Econômico, o Conexões Transnordestina tem o patrocínio da Sudene, Complexo Industrial Portuário de Suape e Grupo Moura.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 26/09/2025

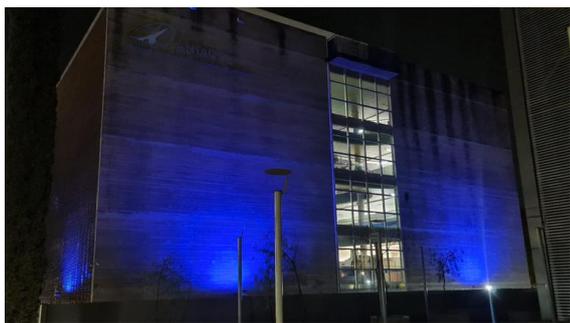


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

SEDE DA ANTAQ SE ILUMINA DE AZUL PARA CELEBRAR O DIA MARÍTIMO MUNDIAL

O tema deste ano da celebração é "Nosso Oceano, Nossa Obrigação, Nossa Oportunidade"



Brasília, 25/09/2025 - O Edifício Sede da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) estará iluminado de azul na noite desta quinta-feira (25) em comemoração do Dia Marítimo Mundial. Essa data foi instituída em 1978 pela Organização Marítima Internacional (IMO).

Neste ano, o tema do Dia Marítimo Mundial é "Nosso Oceano, Nossa Obrigação, Nossa Oportunidade". A comemoração conta com o apoio de 176 países-

membros da IMO, bem como várias organizações intergovernamentais com as quais a IMO coopera em questões de interesse mútuo.

Este dia internacional destaca a importância da segurança e proteção da navegação marítima, o impacto das indústrias marítimas no comércio global e a preservação do meio ambiente marinho.

De acordo com as Nações Unidas, mais de 80% do comércio global é realizado por meio do transporte marítimo internacional, conectando pessoas e comunidades em todo o mundo. Portanto, a segurança e eficiência desse setor são cruciais para promover um crescimento econômico sustentável.

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: 26/09/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MPOR DEBATE MODERNIZAÇÃO LOGÍSTICA E SUSTENTABILIDADE DURANTE O NORTE EXPORT 2025

Em Belém (PA), o ministério apresentou iniciativas para portos, hidrovias e aeroportos, incluindo projetos estratégicos de concessão hidroviária e preparativos para a COP 30



O MPor destacou no Norte Export a preparação do Selo da Sustentabilidade, que será lançado na COP 30 para premiar iniciativas de companhias aéreas, aeroportos e portos em sustentabilidade, responsabilidade social e governança. - Foto: Divulgação/Brasil Export

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) participou, nesta quinta-feira (25), em Belém (PA), da edição 2025 do fórum Norte Export, que debateu soluções para melhorar a eficiência logística da Região Norte e trouxe como destaque os preparativos para a COP 30, Conferência das Nações

Unidas sobre Mudanças Climáticas que será realizada em novembro na capital paraense. Representando o Ministério, participaram dos painéis a secretária executiva adjunta, Thairyne Oliveira, e o secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes.

Durante o painel “O desafio de conciliar crescimento e sustentabilidade na modernização de portos e aeroportos”, Thairyne Oliveira apresentou os investimentos realizados pelo Governo Federal para ampliar a capacidade logística de Belém durante a COP 30, quando são esperadas mais de 40 mil pessoas nos principais dias do evento. “Investimos mais de R\$ 400 milhões na antecipação das



obras de modernização do aeroporto de Belém e elaboramos, junto a outros órgãos, uma estratégia de estacionamento de aeronaves para evitar gargalos e atrasos”, afirmou.

A secretária também destacou a necessidade de integrar modais para garantir a mobilidade da região para além do evento climático. “Precisamos ter um olhar de complementariedade entre portos, aeroportos, hidrovias e ferrovias, especialmente na Região Norte, para promover a conectividade e evitar que nossa população fique isolada geograficamente”, disse.

No painel “Desafios e Oportunidades para os Terminais da Região Norte”, o secretário Dino Antunes reforçou o papel estratégico do programa BR dos Rios, que reúne iniciativas voltadas ao fortalecimento da navegação interior. Ele destacou como prioritários o programa de concessão de serviços hidroviários e os avanços no licenciamento ambiental, tratados de maneira mais ampla e acompanhados de ações de comunicação social. “O maior desafio do setor hidroviário é a comunicação. Precisamos explicar de forma clara à sociedade o que significa a navegação interior e seus benefícios. Muitas vezes há percepções equivocadas, como a de que o transporte hidroviário inviabilizaria a pesca, quando, na prática, mesmo um aumento expressivo representaria apenas um ou dois comboios por dia — uma verdadeira revolução logística, sem prejuízo às comunidades ribeirinhas”, concluiu.

Entre as ações apresentadas pelo MPor no Norte Export, também foi destacada a preparação para o lançamento do Selo da Sustentabilidade durante a COP 30, que irá premiar iniciativas de destaque implementadas por companhias aéreas, aeroportos e portos com foco em sustentabilidade ambiental, responsabilidade social e governança. “Lançamos, no ano passado, o Pacto pela Sustentabilidade para que essas ações sejam apresentadas ao ministério e assim seja possível consolidar e fomentar atividades semelhantes”, acrescentou Thairyne.

Além do Ministério de Portos e Aeroportos, o Norte Export reuniu autoridades, representantes do setor produtivo, entidades de classe e especialistas em logística, que debateram os caminhos para tornar a Região Norte mais competitiva e integrada ao desenvolvimento sustentável do Brasil.

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

Data: 26/09/2025

MINISTRO SILVIO COSTA FILHO VAI AO AMAZONAS PARA INAUGURAÇÃO DE PORTOS E ANÚNCIO DE INVESTIMENTOS

Obras somam mais de R\$ 420 milhões e vão beneficiar diretamente a população ribeirinha do estado

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, estará em Manaus, nesta segunda-feira (29), para a cerimônia de entrega das primeiras balsas de minério de ferro do projeto da LHG Mining, no Estaleiro Juruá, que terá um papel central na produção de 128 embarcações previstas para o estado. O evento será às 10h, horário local (11h, horário de Brasília).

Na parte da tarde, às 13h, o ministro estará em Eirunepé, onde participa da apresentação do novo projeto e da modernização do porto, que deverá atender a mais de 33 mil habitantes em uma região totalmente dependente do transporte fluvial.

Em seguida, às 15h, Silvio Costa Filho inaugura a Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Envira. Executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), a obra contou com investimento de R\$ 37,6 milhões e beneficiará 17,1 mil pessoas. Sem acesso rodoviário, a cidade depende exclusivamente da hidrovia para transporte de passageiros, alimentos e bens essenciais, o que torna o novo porto fundamental para a segurança da navegação, a redução de custos logísticos e o desenvolvimento econômico da região.

Durante a agenda, também será anunciado um financiamento de R\$ 384,3 milhões do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a Hermosa Navegação da Amazônia. O recurso será destinado à construção de 60 balsas graneleiras, incluindo modelos com capacidade de até 2.000 toneladas, e

dois empurradores fluviais de última geração em estaleiros de Manaus, consolidando a capital como polo estratégico da indústria naval brasileira.

Esses investimentos reforçam a política do Governo Federal de ampliar a infraestrutura hidroviária no Amazonas, garantir segurança no transporte de cargas e passageiros e fortalecer a indústria naval regional.

Atendimento à imprensa

Profissionais de imprensa interessados em cobrir o evento devem realizar credenciamento pelo e-mail ascom@mpor.gov.br, informando nome completo, CPF e veículo de comunicação.

Serviço

O quê: Entrega das balsas de minério de ferro da LHG Mining

Data: segunda-feira, 29 de setembro

Horário: 10h (local) | 11h (Brasília)

Local: Estaleiro Juruá, Rua Francisco Cameli, S/N, KM 01 – Cacau Pirêra, Manaus.

O quê: Apresentação do novo projeto e modernização do Porto de Eirunepé

Data: segunda-feira, 29 de setembro

Horário: 13h (local) | 14h (Brasília)

Local: Porto de Eirunepé.

O quê: Inauguração do Porto de Envira

Data: segunda-feira, 29 de setembro

Horário: 15h (local) | 16h (Brasília)

Local: Porto de Envira, Rua Coronel Calheiros, s/n, Centro.

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

Data: 26/09/2025

NOS ESTADOS UNIDOS, MISSÃO DO MPOR PARTICIPA DE CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Evento reuniu especialistas de diversos países para debater segurança, sustentabilidade e inovação no transporte fluvial



O intercâmbio permitiu observar boas práticas de gestão hidroviária que podem ser aplicadas em projetos brasileiros. Foto: Divulgação/MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) participou, neste mês de setembro, da Smart Rivers 2025, uma das principais conferências internacionais sobre transporte hidroviário, realizada em Memphis (EUA) e promovida pela PIANC – The World Association for Waterborne Transport Infrastructure.

O evento reuniu especialistas, pesquisadores e autoridades de diversos países para discutir segurança, sustentabilidade e inovações na navegação interior.

Realizada bianualmente, a conferência promove o compartilhamento de conhecimento técnico e científico, apresenta inovações no setor e discute temas ligados à segurança e à sustentabilidade do transporte fluvial, além de fortalecer as economias e comunidades que dependem das hidrovias para suas atividades.

Segundo Bruna Denise Santoyo, coordenadora-geral de Navegação Interior, da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, a Conferência Smart Rivers se destacou pelas discussões técnicas e pela qualidade das apresentações, proporcionando excelentes oportunidades de networking entre os



participantes. "O evento é uma oportunidade importante para o intercâmbio de experiências entre os países e conhecimento técnico entre os especialistas no setor hidroviário", ressaltou.

Além da participação em palestras e painéis, a delegação realizou visitas técnicas ao Rio Mississippi, com foco em inovação, sustentabilidade e cooperação internacional. O intercâmbio permitiu observar boas práticas de gestão hidroviária que podem ser aplicadas em projetos brasileiros.

Para o coordenador de Política de Navegação Interior, da SNHN, Rafael Seronni, essa missão técnica foi fundamental para complementar a teoria com a prática, permitindo observar de perto a gestão do Rio Mississippi pela USACE (United States Army Corps of Engineers), órgão responsável pela operação e manutenção de hidrovias e infraestrutura hídrica nos Estados Unidos. "Essa experiência trouxe importantes inspirações para aprimorar políticas e projetos do setor hidroviário brasileiro", destacou, ressaltando o valor do aprendizado prático para a modernização e sustentabilidade das hidrovias no Brasil.

O evento também reforçou a importância da cooperação internacional e do intercâmbio de experiências para fortalecer políticas públicas, ampliar a segurança e sustentabilidade das hidrovias e apoiar o desenvolvimento do transporte aquaviário no Brasil.

A comitiva brasileira contou ainda com técnicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

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

Data: 26/09/2025

TÉRMINO DA PARCERIA COMERCIAL ENTRE GOL E AZUL

O grupo Abra, controlador indireto da Gol Linhas Aéreas anunciou, nesta quinta-feira (25), o fim do acordo de compartilhamento de voos (codeshare) com a Azul Linhas Aéreas, firmado em maio de 2024. A parceria visava ampliar a conectividade no mercado doméstico.

O Ministério de Portos e Aeroportos destaca que o setor aéreo brasileiro continua em crescimento, com aumento na demanda por voos nacionais e internacionais, o que representa um número cada vez maior de passageiros voando pelo país.

A Gol concluiu recentemente seu processo de reestruturação internacional (Chapter 11) e segue em expansão. A Azul também está em fase de reorganização.

O MPor acompanha a decisão e reforça que o país continuará contando com três grandes companhias aéreas (Gol, Azul e Latam), o que garante competitividade e mais opções para os passageiros.

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

Data: 25/09/2025

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS PASSA A INTEGRAR GRUPO REGULATÓRIO DE SEGUROS CATÁSTROFE

Iniciativa do Ministério da Fazenda busca inovar e modernizar regulação do setor para promover a criação do seguro

O Ministério de Portos e Aeroportos passa a integrar grupo de trabalho para discutir e propor aperfeiçoamento regulatório relacionado a seguros catástrofe. A iniciativa, da Superintendência de Seguros Privados (Susep), do Ministério da Fazenda, visa construir alternativas capazes de pensar o seguro como um aliado do poder público na prevenção e mitigação de danos com relação às catástrofes climáticas. Participam também outros representantes da União, confederações, associações e entidades representativas.



Mpor passa a integrar grupo regulatório de seguros catástrofe - Foto: Fraport

O papel do MPor é inserir nas discussões a aplicação de seguros nos setores portuário e aeroportuário, que possuem estruturas expostas às condições climáticas e que podem ter a operação comprometida em casos de calamidades provocadas por causas naturais. “É um trabalho

interministerial que se apresenta como fundamental para que o Brasil possa avançar nesta nova regulamentação, criando um ambiente transparente para concessionárias, operadores e seguradoras na ocorrência de catástrofes climáticas”, avalia o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Em 2024 o Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre (RS), foi severamente afetado pela chuva que castigou a capital gaúcha, ficando fora de operação por sete meses. O Governo Federal precisou aportar mais de R\$ 420 milhões para recuperar o equipamento.

“A modernização regulatória dos seguros vai facilitar a execução da recuperação, tornando mais ágil a ação de concessionárias, gestores e governos em episódios que exigem tomadas de decisão imediatas, como o ocorrido no Rio Grande do Sul, e redirecionando recursos para áreas onde possa haver maior urgência e necessidade”, salienta a diretora de Assuntos Econômicos do ministério, Helena Venceslau.

De acordo com a portaria nº 8432/MF/Susep, o grupo de trabalho tem um prazo de 60 dias a partir da sua constituição, prorrogáveis por igual período, para elaborar relatório que apresente a conclusão das discussões.

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

Data: 25/09/2025

MPOR E ONU TURISMO FIRMAM PARCERIA PARA EXPANDIR CRUZEIROS NO PAÍS

Cooperação internacional prevê investimentos com impacto direto no turismo e nas economias locais



MPor e ONU Turismo firmam parceria para expandir cruzeiros no país - Foto: Eduardo Oliveira

O Ministério de Portos e Aeroportos e a Organização Mundial do Turismo (ONU Turismo) firmaram, nesta quarta-feira (24), em Brasília, uma parceria estratégica para expandir o turismo de cruzeiros no país, ampliar a conectividade, acelerar o uso de combustível sustentável de aviação (SAF) e promover portos mais modernos e integrados às cidades.

No encontro, o ministro Silvio Costa Filho apresentou a carteira de projetos para terminais de passageiros, que prevê cerca de R\$ 1 bilhão em investimentos. Entre eles estão os leilões dos terminais de Maceió (AL) e Recife (PE), a modernização do Porto de Santos (SP), a construção de um novo terminal em Paranaguá (PR) e obras em Outeiro (PA), alinhadas à preparação da COP30. O objetivo é estruturar uma rede nacional de portos de cruzeiro, combinando expansão de infraestrutura com gestão ambiental e integração às economias locais.

“O Brasil tem um enorme potencial para crescer no turismo, que hoje representa apenas 6% do PIB, contra 17% em países como França e Portugal. Queremos, ao lado da ONU Turismo, atrair investimentos, gerar emprego e renda e transformar nossos portos e aeroportos em exemplos de inovação e sustentabilidade”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A secretária-geral da ONU Turismo, Shaikha Al Nowais, destacou que o Brasil é um parceiro-chave para a agenda internacional de turismo sustentável. “O turismo de cruzeiros e o desenvolvimento de novos combustíveis como o SAF têm impacto global. Trabalhar junto ao Brasil significa integrar boas práticas, reduzir emissões e fortalecer comunidades locais por meio de um turismo mais responsável”, disse.

Outro destaque da reunião foi a discussão sobre o uso da macaúba para produção de SAF. A espécie, que tem rendimento superior ao da soja e pode ser cultivada em áreas degradadas, já mobiliza projetos bilionários no Brasil, com potencial de gerar milhares de empregos e reduzir emissões de gases de efeito estufa. Para o ministro, trata-se de um eixo prioritário da transição energética no setor de transportes, com previsão de uso crescente até 2050.

Também esteve em pauta a agenda de portos verdes, que envolve eficiência energética, digitalização de processos, redução de emissões e melhoria da experiência dos passageiros. O MPor apresentou programas já em curso, como as salas multissensoriais em aeroportos para acolhimento de pessoas neurodivergentes, que hoje somam dez unidades e chegarão a vinte até 2026, e a campanha de combate ao assédio em viagens, desenvolvida em parceria com a Polícia Federal e companhias aéreas. A secretária-geral da ONU Turismo elogiou as iniciativas e defendeu sua difusão em fóruns internacionais.

Ao final da reunião, foi definido que o MPor e a ONU Turismo irão elaborar um instrumento de cooperação técnica para consolidar ações, com metas e indicadores conjuntos. O escritório regional da ONU Turismo no Rio de Janeiro, inaugurado neste ano, será o ponto focal para o acompanhamento dos projetos.

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

Data: 25/09/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RENAN FILHO ANUNCIA R\$ 41 MILHÕES PARA A NOVA BR-349 EM ALAGOAS E VISTORIA OBRAS DA PONTE PENEDO - NEÓPOLIS

“A construção dessa ponte significa a materialização de um sonho histórico. Vai ser um novo momento para essa região de Alagoas”, afirmou o ministro



Integradas ao Novo PAC, as obras na BR-349/AL incluem recuperação total de um trecho de 126,9 quilômetros da estrada. - Foto: Michel Corvello/MT

Rodovias modernizadas são mais que sinônimo de segurança, são um vetor fundamental para o desenvolvimento socioeconômico de uma região. E essa é a prioridade do Ministério dos Transportes, que anunciou nesta sexta-feira (26) R\$41,2 milhões para obras que vão revitalizar totalmente a recém-federalizada BR-349/AL.

As melhorias contemplam 126,9 quilômetros da rodovia e irão beneficiar diretamente 300 mil moradores das cidades de Barra de São Miguel, Marechal Deodoro, Penedo, Coruripe, Roteiro e Jequiá da Praia.

“Por onde passa moto, por onde passa carro, ônibus, caminhão, e por onde passam as pessoas, passa por ali também o desenvolvimento. E nós vamos, com esse investimento, elevar o patamar dessa rodovia e impulsionar o crescimento da região”, afirmou Renan Filho.

A BR-349/AL, formada pelas antigas rodovias estaduais AL-101, AL-455 e AL-105, foi federalizada em dezembro de 2024, por meio da Portaria nº 1.090, assinada pelo ministro dos Transportes, possibilitando a aplicação de recursos federais para melhorias na via.

“Agora a BR-349 vai requalificar, vai reformar e melhorar toda essa rodovia. Nós estamos disputando a primeira e a segunda posição com as melhores rodovias de São Paulo e nós não vamos perder essa posição no ranking nacional”, garantiu o governador de Alagoas, Paulo Dantas.

Os serviços na BR-349 vão adequar o trecho ao padrão de rodovia federal, oferecendo mais segurança e conforto para os alagoanos. Integradas ao Novo PAC, as obras incluem ações de conservação e recuperação do pavimento, além de serviços de sinalização horizontal e vertical.

“Isso vai facilitar o acesso, seja para o turista, para o escoamento da produção, vai dar mais conforto à população para ir e vir. A transformação da BR-349 vai elevar o padrão de qualidade, com trechos de terceira faixa, trechos de ciclovia, mas acima de tudo com mais segurança”, afirmou o prefeito de Coruripe, Marcelo Beltrão.

“Nós vamos recuperar prioritariamente esse trecho de Coruripe, mas vamos recuperar essa estrada inteira, de Penedo até Maceió. O que será super relevante para o desenvolvimento do Sul de Alagoas”, garantiu o ministro dos Transportes.



A comerciante Maria Helena, que tem uma lanchonete às margens da rodovia, já comemora.

“Eu vendo pastel, refrigerante, caldinho e agora, com as obras vai melhorar muito, porque os turistas vão passar mais por aqui. O movimento vai aumentar”, disse.

Integração do Baixo São Francisco

Ainda nesta sexta-feira, Renan Filho vistoriou uma das obras mais importantes para o estado: a ponte que vai ligar a cidade de Penedo, em Alagoas, ao município de Neópolis, em Sergipe.

“Isso impulsiona o turismo da região, traz mais pessoas e novos investimentos. O que essa ponte vai vencer aqui é uma barreira natural, o rio, que afastava Penedo das possibilidades de desenvolvimento do turismo”, declarou Renan Filho.

A estrutura, que está sendo construída sobre o Rio São Francisco, vai eliminar a necessidade de fazer a travessia por balsa, como acontece atualmente. A ponte é uma demanda histórica da população dos dois estados. Que o diga o casal Áurea e Julie, que há dois anos depende da balsa para se encontrar.

“É a única opção de fazer o trajeto. A gente



tem sempre que programar o horário, não dá pra ser 'tô com saudade, vou aí te ver'. Não dá pra fazer surpresa, porque não tem como ir até lá de repente", reclama Áurea Carvalho, que mora em Penedo, e namora Julie Gomes, que vive em Neópolis.

A travessia de balsa custa R\$36 para veículos de passeio e R\$5 para pedestres e dura 15 minutos. Com a nova ponte, cerca de 80 mil moradores serão beneficiados, ganhando mais conforto, rapidez e segurança no deslocamento, que será reduzido para apenas dois minutos.

"Vamos conseguir tomar um café, fazer um lanche de forma mais prática, porque vai ter como ir e vir sem depender de horários", celebra Áurea. A namorada completa: "A primeira palavra que vem à mente é alívio, porque hoje, se eu atraso cinco minutos, eu perco a balsa e só posso pegar a próxima, daqui a uma hora. Então é uma sensação de alívio, né?", diz Julie.

"Vai ficar tão fácil vir de Neópolis para Penedo, que as pessoas vão namorar de um lado e do outro: 'tô indo ali no restaurante em Neópolis, que eu vou jantar com ela lá", comentou o ministro dos Transportes.

Com 1,08 quilômetro de extensão e 12,25 quilômetros de vias de acesso, a ponte também terá calçadas e ciclovias para atender aos pedestres e ciclistas. O projeto inclui ainda um vão central de 300 metros, que permitirá a navegação de embarcações no rio.

"Penedo era considerado fim de linha, até para colocar indústria, por uma questão de distribuição de materiais, era difícil. Mas agora essa realidade está mudando. Essa ponte vai realmente transformar a economia, o desenvolvimento da nossa cidade e possibilitar um avanço grande no turismo", disse o prefeito de Penedo, Ronaldo Lopes.

Até o momento, foram aplicados R\$33 milhões, de um total previsto de R\$203 milhões para a conclusão do projeto, que será entregue até o final do próximo ano.

"Eu acredito que seja a realização de um sonho, né? Principalmente os mais antigos, chegar aqui na beira do rio, poder visualizar uma coisa que realmente está saindo do papel, que está tomando forma, né? Vai ser, literalmente, um divisor de águas", comemora Áurea.

A obra também é estratégica para impulsionar o desenvolvimento social, econômico e turístico da região. A melhoria da conexão permitirá maior acesso a serviços de saúde e educação, facilitará o escoamento da produção local e fortalecerá atividades no entorno do Baixo São Francisco.

"Tinha gente que não acreditava mais, mas esse era o meu compromisso e eu cumpri. Para mim é uma emoção muito grande olhar para outra margem do São Francisco e verificar que a obra está andando rapidamente", finalizou Renan Filho.

Mais em menos tempo

Apenas em 2024, o investimento do Governo Federal na melhoria da infraestrutura de transportes de Alagoas foi de R\$354 milhões, um crescimento de 171,4% em relação a 2022, último ano do governo anterior, quando foram aplicados R\$130,4 milhões.

Dentro do Novo PAC, Alagoas conta com R\$6,2 bilhões previstos até o fim de 2026 em diferentes áreas, entre elas, a infraestrutura. Desse total, R\$3,5 bilhões já foram executados, o que representa 57,5% do valor. Ao todo, o programa lista 523 empreendimentos no estado em diversos setores, entre eles obras de manutenção e restauração de rodovias.

Um exemplo recente é a inauguração, em agosto, de mais um trecho duplicado da BR-101/AL, na altura do município de São Sebastião. A obra integra o pacote de dez grandes projetos de infraestrutura contemplados pelo Novo PAC em Alagoas, sendo nove em rodovias e um em ferrovia, que juntos somam R\$1,8 bilhão em investimentos previstos para o setor de transportes no estado.

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

Data: 26/09/2025



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – HIDROVIAS, UMA QUESTÃO DE INTELIGÊNCIA LOGÍSTICA E RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A defesa enfática do modal hidroviário pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, na abertura do Norte Export em Belém (PA), nessa quinta-feira, dia 25, ressoou como um lembrete contundente da urgência em se priorizar esse tema. O debate sobre as hidrovias, que são “tão óbvias do ponto de vista da sustentabilidade”, precisa sair da retórica e se materializar em projetos concretos, especialmente para o desenvolvimento do Brasil e da região Norte.

A região do Arco Norte, com suas vastas bacias hidrográficas, representa uma oportunidade de progresso concreta para toda a sociedade brasileira, principalmente diante de seu uso para o escoamento de parte da produção agrícola nacional. No entanto, o potencial logístico inexplorado dos rios exige uma agenda de trabalho que transforme rios navegáveis em hidrovias economicamente viáveis. O reconhecimento do esforço de gestores, como o secretário nacional de Hidrovias, Dino Batista, reforça que a vontade política existe, mas o ritmo de conversão precisa ser acelerado.

O desenvolvimento e a maior utilização do modal hidroviário é uma questão de inteligência logística e responsabilidade ambiental. As hidrovias se destacam como o modal mais sustentável e de menor impacto ambiental, especialmente quando comparadas ao modal rodoviário, predominante no País. O transporte por barcaças consome menos energia, reduz a emissão de gases de efeito estufa e retira cargas das rodovias, diminuindo o desgaste das estradas, o que se traduz em ganhos para a economia e para o meio ambiente.

A Região Norte, com seus rios caudalosos, deveria ter nas hidrovias a espinha dorsal de seu sistema de transportes. A exploração desse modal não apenas baratearia o escoamento da produção agrícola e mineral, mas também criaria corredores logísticos mais resilientes e eficientes, essenciais para o crescimento do Arco Norte.

Para tirar o modal do papel, torna-se imperativo defender o início do programa de concessões dos serviços de transporte hidroviário no Brasil. A experiência positiva com as concessões em portos e ferrovias demonstra que a atração do capital privado, aliada a um marco regulatório seguro, pode acelerar o investimento em infraestrutura.

O Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, tem a responsabilidade de criar um ambiente de negócios que estimule a iniciativa privada a investir em dragagens, sinalização e construção de terminais hidroviários. O progresso, como citado por Fabricio Julião, precisa ser acompanhado de uma logística que sustente o crescimento, e as hidrovias são a chave para garantir que o desenvolvimento da região Norte seja pujante, eficiente e, acima de tudo, sustentável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - SETOR AÉREO BRASILEIRO ENFRENTA DESAFIOS

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

Empresas descartam fusão, Cade investiga preços, cresce insatisfação de passageiros e acidente fatal marca setor



SEM FUSÃO

Em audiência na Câmara realizada na terça-feira, dia 23, representantes das empresas aéreas Gol e Azul descartaram qualquer fusão. Executivos afirmaram que a possibilidade chegou a ser estudada durante a pandemia, mas foi completamente abandonada com a recuperação do setor aéreo.

PREÇOS UESTIONADOS

O Cade informou que analisa denúncias de possível combinação de preços entre Gol, Azul e Latam. Embora não haja conclusão, indícios apontam problemas de concorrência, com redução de voos e aumento de tarifas em trechos operados em conjunto durante a pandemia.

RECLAMAÇÕES CRESCEM

Deputados e especialistas destacaram a insatisfação dos consumidores com o setor aéreo. De 2023 a agosto de 2025, mais de 240 mil reclamações foram registradas na plataforma consumidor.gov.br, envolvendo atrasos, cancelamentos e qualidade do serviço.

QUEDA FATAL

Quatro pessoas morreram na queda de um avião de pequeno porte em Aquidauana (MS), a 150 km de Campo Grande, na tarde de terça-feira (23). Entre as vítimas está o chinês Kongjian Yu, 62 anos, um dos arquitetos e urbanistas mais influentes do mundo e criador do conceito de cidades-esponja. Também morreram o piloto Marcelo Pereira de Barros, 59, dono da aeronave, o cineasta Luiz Ferraz, 42, e o diretor de fotografia Rubens Crispim Jr., de 51.

INVESTIGAÇÃO ABERTA

Investigadores do 4º Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos estiveram no local coletando material para esclarecer as causas da queda do Cessna 175, prefixo PT-BAN. A Força Aérea Brasileira informou que não há prazo para conclusão, mas que o Cenipa divulgará relatório final com o objetivo de evitar novos acidentes.

NOVO DIRETOR

O consultor de investimentos internacionais e presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Joel Julius, é o novo diretor de Relações Governamentais para o Brasil da operadora logística Rocktree. Na função, terá o objetivo de gerar novas oportunidades de negócios para a companhia no País.

COMMODITIES

A Rocktree realiza serviços de transbordo de minério de ferro de Corumbá (MS) até o Uruguai, pela Hidrovia Paraguai-Paraná. A empresa, que já conta com uma frota de barcas e um estaleiro, têm 1,400 colaboradores em 13 escritórios pelo mundo e considera a América do Sul como região estratégica para o fornecimento de commodities.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/09/2025

NACIONAL - MINISTRO PROJETA 30 MILHÕES DE PASSAGEIROS NO GALEÃO EM TRÊS ANOS

Previsão foi anunciada na cerimônia que marcou a renegociação do contrato e a retomada do protagonismo do terminal

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Antônio Carlos Jobim, o Galeão, deve passar dos atuais 18 milhões de passageiros para 30 milhões em três anos. A previsão é do ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A previsão foi na quinta-feira (25), durante cerimônia de assinatura do termo de repactuação do contrato de concessão do aeroporto, em uma das salas VIP do terminal. Na prática, o ajuste é uma forma de permitir equilíbrio econômico da operação concedida à iniciativa privada.



“Essa reestruturação fortalece o turismo, a logística e a geração de emprego e renda, reafirmando o papel do Galeão como um ativo estratégico para o Brasil”, disse Costa Filho

“Saímos de pouco menos de 5 milhões de passageiros, em 2023, para mais de 18 milhões neste ano, e a projeção é alcançar 30 milhões nos próximos três anos. Essa reestruturação fortalece o turismo, a logística e a geração de emprego e renda, reafirmando o papel do Galeão como um ativo estratégico para o Brasil”, declarou Costa Filho.

O aeroporto é controlado pela RIOgaleão, concessionária formada pelo grupo Changi Airports International, de Singapura, e pelo Vinci Compass, do Brasil, que detêm, juntos, 51% da operação.

Os demais 49% pertencem à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), estatal vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos.

A concessão foi iniciada em 2014, com um lance de R\$ 19 bilhões, valor quase quatro vezes maior que o definido no edital. Na época, havia expectativa de chegar a 37,7 milhões de passageiros em 2024.

Em 2022, quando o terminal sofria efeitos da pandemia de covid-19, que diminuiu consideravelmente o número de passageiros, o grupo controlador manifestou formalmente ao governo a intenção de devolver a operação.

No ano seguinte, a Changi procurou o governo para renegociar o contrato. A negociação terminou em 2024, e os termos definitivos da repactuação foram avaliados em junho pelo Tribunal de Contas da União (TCU). A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), órgão regulador do setor, participou da elaboração.

O documento teve também o aval de todos os envolvidos e de órgãos de controle, como o Ministério Público Federal (MPF) e a Advocacia-Geral da União (AGU).

O aumento do número de passageiros do Galeão fez parte das negociações e era um dos fatores defendidos pela concessionária.

“Hoje, a gente está celebrando, não meramente um acordo, mas a retomada de um planejamento estratégico para fortalecer esse grande ativo da aviação da América do Sul, porque o Galeão vai se transformar no grande hub [ponto de conexão] da aviação internacional da América do Sul”, declarou o ministro.

Entre as mudanças previstas no contrato, está a forma de pagamento pela concessão. A outorga a ser paga anualmente pela concessionária, em vez de ser fixa, será 20% do faturamento bruto do aeroporto. Antes, estava fixada em cerca de R\$ 1 bilhão.

Quando a concessão original foi iniciada, em 2014, o prazo de exploração do aeroporto pela iniciativa privada foi de 25 anos, indo até 2039. A data está mantida, mas o ministro Costa Filho sinalizou que a pasta estuda uma extensão. Houve também ajuste dos critérios para evitar a obrigação de construção da terceira pista, considerando a atual demanda aeroportuária.

A repactuação prevê ainda uma venda assistida. O processo é como um novo leilão, no qual outras empresas podem se candidatar. No entanto, ele é feito de forma direta, ou seja, sem ter que reestatizar o aeroporto para concedê-lo novamente.

A venda assistida do Galeão está marcada para março de 2026 e está estipulado um lance mínimo de R\$ 932 milhões para obter o direito de explorar o aeroporto. Além disso, está acertado que a Infraero venderá a toda a participação (49% do aeroporto) para o grupo vencedor.

De acordo com Costa Filho, o valor das ações da Infraero deve corresponder a cerca de 40% a 50% do lance mínimo.

A Anac abriu uma consulta pública para coletar sugestões para a elaboração do edital da venda assistida. Contribuições da sociedade podem ser feitas até o dia 5 de novembro.

No último dia 27, a RIOgaleão informou que a gestor de investimentos Vinci Compass comprou 70% das ações que pertenciam à Changi.

Galeão x Santos Dumont

A retomada do protagonismo do Galeão aconteceu em um momento em que o governo federal foi provocado pelo prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes (PSD), para limitar o número de voos no aeroporto Santos Dumont, no Centro da cidade.

A preocupação de Paes era que a maior movimentação no Santos Dumont, mais próximo de áreas turísticas cariocas, causasse esvaziamento do Galeão. À época, uma decisão do então ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França, limitou o número de voos.

Com a repactuação no Galeão, há uma liberação gradual do número máximo de passageiros no Santos Dumont. Atualmente, o teto é de 6,5 milhões de passageiros anuais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2025

NACIONAL- GOL E AZUL ENCERRAM NEGOCIAÇÕES DE FUSÃO E ROMPEM CODESHARE

Grupo Abra atribui decisão à falta de avanço nas conversas e mudanças no cenário de mercado; ministro celebra anúncio como sinal de fortalecimento do setor aéreo

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Paralelamente ao fim das negociações de fusão, a Gol notificou a Azul para rescindir o acordo de cooperação comercial (codeshare) que havia sido firmado em maio de 2024

Cerca de nove meses após anunciarem um memorando de entendimentos para avaliar uma possível fusão, a Gol Linhas Aéreas e a Azul comunicaram oficialmente o encerramento das negociações para uma combinação de negócios. A

decisão foi formalizada pela Abra Group Limited, controladora indireta da Gol, em notificação encaminhada à Azul e divulgada ao mercado por meio de Fato Relevante na quinta-feira (25).

Segundo a Abra, desde a assinatura do memorando, em janeiro, o grupo vinha se colocando à disposição para avançar nas discussões, inclusive após o início do processo de recuperação judicial da Azul, em maio, nos Estados Unidos, sob o Chapter 11. “No entanto, as partes não tiveram discussões significativas ou progrediram em uma possível operação de combinação de negócios por vários meses como resultado do foco da Azul em seu processo de Chapter 11”, afirmou a holding.

A companhia ressaltou ainda que a assinatura do memorando e o pré-arquivamento junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) ocorreram em um contexto de mercado diferente do atual. “Como resultado, por boa ordem e conforme o acordo de confidencialidade,

através da presente, a Abra apresenta notificação por escrito à Azul de que está encerrando as discussões com relação a uma possível transação”, informou.

Mesmo com o desfecho, a Abra destacou que “continua acreditando no mérito de uma combinação de negócios entre a Azul e a Gol” e segue disponível para retomar conversas no futuro, caso surjam condições favoráveis.

Paralelamente ao fim das negociações de fusão, a Gol não ficou a Azul para rescindir o acordo de cooperação comercial (codeshare) firmado em maio de 2024. O entendimento permitia que as duas empresas compartilhassem voos em rotas domésticas, ampliando a conectividade para os passageiros.

Em nota, a Gol afirmou que todos os bilhetes emitidos no âmbito da parceria serão honrados normalmente. A aérea lembrou que mantém acordos de codeshare e interline com mais de 50 companhias ao redor do mundo e que o encerramento do acordo com a Azul “não impacta em nada na estratégia de crescimento e eficiência operacional da empresa”.

O acordo entre Gol e Azul havia sido considerado um passo inicial para uma eventual fusão, que criaria a maior malha aérea doméstica do Brasil e concentraria cerca de 60% do mercado. A operação, entretanto, vinha sendo acompanhada de perto por autoridades regulatórias. No início de setembro, o Cade determinou que as companhias apresentassem detalhes do code share em até 30 dias.

“Bom momento”

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, comentou o desfecho em suas redes sociais, classificando o anúncio como um reflexo do bom momento da aviação nacional. Em postagem, ele destacou que “o resultado é fruto do fortalecimento das companhias aéreas e do crescimento da aviação no Brasil, impulsionando o turismo de negócios e lazer”, e disse que o setor se consolida, “gerando mais oportunidades e conectando o país”. O ministro também atribuiu o cenário positivo à atuação do governo federal, afirmando que é “o governo do presidente Lula trabalhando pelo Brasil”

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/09/2025

NACIONAL - SUDESTE CONCENTRA RECORDE DE PASSAGEIROS E IMPULSIONA AVIAÇÃO BRASILEIRA

De janeiro a agosto, aeroportos da região somaram 82,9 milhões de embarques e desembarques; mercado doméstico lidera alta e voos internacionais crescem 11,8%

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A liderança é sustentada por grandes hubs como Guarulhos (SP) e Galeão (RJ), responsáveis pela maior parte das conexões do país com Europa, América do Norte e Ásia

O setor aéreo brasileiro vem registrando forte expansão em 2025, com o Sudeste concentrando a maior parte do crescimento. De janeiro a agosto, os aeroportos da região somaram 82,9 milhões de passageiros, alta de 9,1% em relação ao mesmo período do ano passado, quando foram contabilizados 76 milhões de viajantes. Apenas em agosto, o volume chegou a 11 milhões de embarques e desembarques, o maior resultado mensal desde o início da série histórica da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), em 2000.

A expansão foi puxada principalmente pelo mercado doméstico, responsável por 67,2 milhões de passageiros nos oito primeiros meses de 2025, contra 61,8 milhões em 2024. Segundo especialistas

do setor, o avanço combina aumento da oferta de assentos pelas companhias aéreas com a retomada da demanda por turismo e viagens corporativas.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o desempenho confirma a relevância da região para a aviação brasileira. “O crescimento da aviação no Sudeste mostra a força da região como principal porta de entrada e saída do Brasil para o mundo. Estamos trabalhando para ampliar ainda mais essa conectividade, fortalecendo os grandes hubs e, ao mesmo tempo, criando condições para que aeroportos regionais também ganhem novas rotas. Isso significa mais turismo, mais negócios e mais oportunidades para a população brasileira”, afirmou.

O segmento internacional também apresentou alta expressiva. De janeiro a agosto, os terminais do Sudeste registraram 15,7 milhões de embarques e desembarques em voos internacionais, crescimento de 11,8% em relação ao mesmo período de 2024, quando foram 14 milhões de passageiros. Na prática, quase sete em cada dez viajantes internacionais que passam pelo Brasil utilizam aeroportos da região.

A liderança é sustentada por grandes hubs como Guarulhos (SP) e Galeão (RJ), responsáveis pela maior parte das conexões do país com Europa, América do Norte e Ásia. O avanço, porém, também é impulsionado pela ampliação gradual das operações em Confins (MG) e Vitória (ES), que vêm diversificando a malha aérea e oferecendo novas rotas internacionais.

O Ministério de Portos e Aeroportos chama atenção para o fato de que cada estado do Sudeste exerce papel distinto na dinâmica da aviação brasileira. São Paulo mantém a posição de principal centro de conexões nacionais e internacionais, concentrando grande volume de negócios e turismo. O Rio de Janeiro alia o turismo de lazer e de eventos à conectividade com América Latina, Europa e América do Norte. Minas Gerais consolida o Aeroporto Internacional de Confins como hub regional, com aumento de ligações diretas, enquanto o Espírito Santo fortalece a aviação regional e amplia sua integração logística a partir do aeroporto de Vitória.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2025

PORTO DE SANTOS - TECON SANTOS 10: CADE MOSTRA QUE NÃO HÁ RISCOS CONCORRENCIAIS QUE JUSFIQUEM EXCLUSÃO DE CONCORRENTES, DIZ EX-CONSELHEIRO

Para Luiz Augusto Hoffmann, nota técnica do órgão evidencia necessidade de estudos mais amplos para verificar se restrição defendida pela Antaq é devida

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



A nota técnica do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) sobre o Tecon Santos 10, o megaterminal de contêineres e carga geral a ser implantado no Porto de Santos (SP), mostra que a proposta de concessão da instalação não apresenta “problemas concorrenciais que justifiquem a exclusão de atuais incumbentes do Porto de Santos”. A conclusão é do advogado e ex-conselheiro do Cade Luiz Augusto Azevedo de Almeida Hoffmann, do escritório Almeida Prado Hoffmann Advogados.

NÃO SE JUSTIFICA A RESTRIÇÃO PRÉVIA À PARTICIPAÇÃO DE QUALQUER PLAYER, SEM QUE SE EXAMINEM OS ELEMENTOS ESPECÍFICOS DO CASO CONCRETO E OS EVENTUAIS EFEITOS LÍQUIDOS NEGATIVOS À CONCORRÊNCIA ADVINDOS DA



EVENTUAL PARTICIPAÇÃO DE OPERADORES JÁ INCUMBENTES NO PORTO DE SANTOS”

LUIZ AUGUSTO AZEVEDO DE ALMEIDA HOFFMANN
ex-conselheiro do Cade e atual advogado do escritório Almeida Prado Hoffmann Advogados

Para o ex-conselheiro, o Cade reconhece que “não se justifica a restrição prévia à participação de qualquer player, sem que se examinem os elementos específicos do caso concreto e os eventuais efeitos líquidos negativos à concorrência advindos da eventual participação de operadores já incumbentes no Porto de Santos”.

A emissão da Nota Técnica Conjunta Nº 1/2025/SGDEE/CADE, documento de 10 páginas concluído pelo órgão na tarde da última quarta-feira, dia 24, é o mais recente capítulo no processo de concessão do Tecon Santos 10, que vem movimentando o setor portuário devido às regras de participação propostas pelas autoridades.

A princípio, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor, propôs que o arrendamento do avo ocorra com restrição de participações, em duas fases. Na primeira, só poderiam participar empresas que não atuem no mercado de contêineres do complexo santista. Elas entrariam na disputa apenas em uma eventual segunda fase, que ocorreria se não houvesse empresas interessadas na etapa inicial.

A Antaq adotou esse critério por temer um desequilíbrio concorrencial e uma concentração de mercado, caso o terminal seja arrendado por uma das empresas que já operam contêineres no cais santista. O Tecon Santos 10 deve se tornar o maior arrendamento portuário em volume de investimentos já previsto no Brasil. Projetado para aumentar em até 50% a capacidade de movimentação de contêineres do cais santista, ele busca atender à crescente demanda do setor. O investimento esmado é de R\$ 6,45 bilhões, com capacidade para movimentar até 3,5 milhões de TEU — unidade padrão equivalente a um contêiner de 20 pés — por ano.

Críticas

Mas o critério adotado pela Antaq tem sido alvo de críticas e não encontrou apoio em outros setores do Governo. O processo é, atualmente, analisado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), que pediu uma avaliação à Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação do Ministério da Fazenda. Em sua resposta, o órgão descartou a necessidade de restrições de participação, defendendo uma ampla participação do mercado e lembrando que, pela legislação brasileira, se a empresa que vencer a concessão já ver um terminal arrendado em Santos, ela terá que se desfazer desse projeto anterior.

Análise semelhante é feita pelo Cade, que se manifestou a pedido do TCU, segundo o advogado Luiz Augusto Azevedo de Almeida Hoffmann. Ele explica que o documento cita, “de forma inequívoca, que a vedação atualmente prevista pela Antaq resultaria em diminuição da concorrência pelo mercado e que essa restrição poderia ser justificável por alguma outra fundamentação que não concorrencial”. E complementa que “o documento elaborado pela agência setorial (Antaq), que deu origem às restrições, baseou-se exclusivamente em questões concorrenciais, demonstrando que as restrições atuais estão pautadas em elementos frágeis e equivocados”.

Etapa preliminar

O ex-conselheiro ainda cita “os riscos potenciais” elencados pelo Cade em sua nota. E esclarece que os pontos destacados integram “uma etapa preliminar” de uma análise complexa e extensa, e que via de regra não confirma obrigatoriamente um dano real, sendo inadequada uma intervenção - para restringir a participação de interessados no leilão - baseada apenas em uma possibilidade”.

Hoffmann questiona até a regra de venda de avos, a ser aplicada caso o futuro concessionário já tenha um terminal de contêineres arrendado no Porto. Para ele, essa linha de ação é uma “medida drástica”, em desacordo com as normas do Cade.

A nota do Cade, que é subordinado ao Ministério da Justiça e Segurança Pública, é assinada pelo superintendente-geral do órgão, Alexandre Barreto de Souza, pela economista-chefe, Lílian Severino, pelo superintendente adjunto, Felipe Mundim, e pela chefe de gabinete, Rebeca Falcão. A manifestação do órgão foi pedida pelo ministro do Tribunal de Contas da União Antônio Anastasia, que analisa o processo de leilão do terminal na Corte de Contas.

Há a expectativa de que o ministro Anastasia apresente seu relatório sobre a proposta de concessão do Tecon Santos 10 entre o final deste mês e o início do próximo. As considerações do TCU serão seguidas pelo Ministério de Portos e Aeroportos na elaboração do edital da concessão, como já adiantou o ministro Sílvio Costa Filho. Ele acredita que conseguirá realizar o pregão para o arrendamento do terminal em dezembro deste ano - mais precisamente entre os dias 15 e 18.

Não há fundamentos para exclusão, aponta Maerk sobre nota do Cade

O Grupo A.P. Moller-Maersk se manifestou sobre a nota técnica do Cade, destacando que a análise do órgão “está alinhada a recentes decisões do Conselho e aos entendimentos já manifestados por outros órgãos da Administração Pública, de que não há fundamentos que justifiquem a exclusão de operadores incumbentes ou verticalizados do leilão do Tecon Santos 10”. A multinacional é um dos players interessados na concessão do empreendimento e que pode ter sua participação prejudicada pela restrição defendida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) - a empresa tem 50% do Brasil Terminal Portuário (BTP), uma das principais instalações de contêineres de Santos).

Em nota divulgada ao mercado, o Grupo Maersk aponta que, “conforme o próprio documento (do Cade), tais restrições ‘violariam a proporcionalidade’ e o simples apontamento de riscos ‘não permite confirmar que se materializariam”. E complementa que o Conselho ainda reforçou a política setorial “de ampla competição no leilão” definida pelo Ministério de Portos e Aeroportos, as preocupações apontadas pela Antaq e o parecer do Ministério da Fazenda, “todos convergindo para o objetivo de garantir ampla concorrência e igualdade aos participantes que atenderem às exigências do certame”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2025

BRASIL EXPORT - SECRETÁRIO PEDE RACIONALIDADE PARA QUESTÕES AMBIENTAIS NA AGENDA HIDROVIÁRIA

Dino Batista diz que novo modal de transporte precisa de pequenas intervenções para garantir navegações seguras

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



O secretário nacional de Hidrovias, Dino Basta, afirmou que o Brasil já tem ampla expertise no transporte de cargas, e também de passageiros, em seus rios navegáveis

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Batista, pediu por racionalidade ao tratar a questão de licenciamentos e outras burocracias ambientais dentro da agenda hidroviária no Brasil. Ele foi uma das autoridades a discursar durante a sessão solene do Norte Export, Fórum Regional de Logística,

Infraestrutura e Transportes, nesta quinta-feira (25), em Belém (PA).

A agenda de concessões hidroviárias é uma das principais carteiras de projetos liderados pelo Ministério de Portos e Aeroportos, que prevê aumento do transporte de cargas, além de colaborar com a sustentabilidade.

Batista afirmou que o Brasil já tem ampla expertise no transporte de cargas, e também de passageiros, em seus rios navegáveis. Para torna-las hidrovias, é necessário pequenas intervenções visando garantir a segurança do modal de transporte.

“Transformar rios em hidrovias, isso significa nada mais do que fazer sinalização, desassoreamento, que são atividades simples. Quando a gente fala nisso, aí aparece alguém e diz ‘já que estão construindo uma hidrovia, precisamos licenciá-la’. Mas pera lá, a gente já navega ali, não estamos falando de algo novo. Precisamos do mínimo de intervenção humana para navegar com segurança”, comentou.

O secretário disse que eventos de discussões, como o caso do Norte Export e demais fóruns promovidos pelo Grupo Brasil Export, são importantes para levantar debates em torno dos temas das hidrovias e das burocracias que envolvem as questões ambientais.

“Aqui ressaltando a importância deste tipo de evento para traga a sociedade ao tema, trazer maturidade nessa discussão, para que a gente possa mostrar que os rios são realidades, são navegados, e o que a gente precisa não é licenciar toda a hidrovia. A gente precisa apenas de pequenas intervenções para trazer segurança, desenvolvimento, emprego, renda, que é isso que o Brasil precisa. A sociedade brasileira tem de fazer escolhas, e dentro delas, dar prioridade ou não para o transporte aquaviário”, completou.

Participaram da sessão solene do Norte Export 2025 as seguintes autoridades: Clóvis Carneiro, vice-presidente Executivo da Fiepa; Rui Marques Lourenço, diretor-presidente do Sindopar; José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Sergio Aquino, Presidente do Conselho do Norte Export; Elizabeth Grunvald, presidente da Associação Comercial do Pará; Marco Mendes, secretário de Indústria, Comércio e Tecnologia da Prefeitura de Barcarena; vice-almirante Adriano Marcelino Batista, Comandante do 4º Distrito Naval; Rosângela Barbosa, diretora de Gestão Portuária da Companhia Docas do Pará; José Rebelo III, presidente do conselho do Pará Export.

Comunicação é principal desafio para o setor hidroviário

A necessidade de melhorar o diálogo com a sociedade foi apontada como o maior desafio do setor hidroviário pelo secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Batista.

“Talvez o nosso maior desafio no setor hidroviário é a comunicação. Precisamos deixar mais claro para a sociedade o que falamos sobre hidrovias, navegação interior, barcaças e tudo o mais”, afirmou Batista, destacando a necessidade de desfazer percepções equivocadas sobre o transporte por rios. Ele contou que, em evento na OAB em Belém na véspera, ficou evidente que o setor precisa “trazer mais para perto da sociedade a realidade da navegação interior”.

Segundo o secretário, uma das preocupações recorrentes é de que a concessão hidroviária aumente excessivamente o tráfego de comboios e atrapalhe a atividade de pescadores. “Isso não faz o menor sentido”, rebateu. “Se conseguirmos uma explosão de transporte hidroviário por dia, será um comboio por dia, dois no máximo. Isso já é uma revolução logística nacional. Não é isso que vai atrapalhar a vida de ninguém, pelo contrário. É isso que vai viabilizar o transporte para as empresas, para todo o tecido econômico que vai ter nesse transporte mais eficiente uma redução de custo. Isso por si só já gera uma economia de valor não só de produtos como milho, soja, minérios e carga geral, mas também para as comunidades ribeirinhas. Nós também temos a preocupação de que esse desenvolvimento possa atingir as comunidades.”

Batista também foi questionado sobre como anda a tramitação do BR dos Rios, um pacote de medidas e normas que promete atender às demandas do transporte hidroviário. Ele explicou que a intenção do governo é formalizar as ações por meio de decreto, mas que ainda não há data para publicação. “O BR dos Rios é um conjunto de ações que estamos trabalhando e que queremos formalizá-las. Nossa ideia é fosse um decreto de formalização dessas ações. Mas é difícil ter um bom momento político para publicar um decreto que, na prática, apenas aglutina um monte de ações

que já estamos fazendo. Mas o mais importante é que nós possamos dar continuidade a essas ações”, disse.

Também participaram do painel Murillo Barbosa, diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados; Mariana Pescatori, diretora regulatória e institucional da Hidrovias do Brasil; e Ricardo Sobreira Dias, diretor da empresa Atem, do ramo de combustíveis. A mediação foi de Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2025

NORTE EXPORT - CEO DO BRASIL EXPORT DEFENDE IMPORTÂNCIA DA AGENDA HIDROVIÁRIA NO BRASIL

No Norte Export, Fabricio Julião fez um balanço dos eventos promovidos pelo grupo durante a temporada 2025

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O CEO do Grupo Brasil Export falou sobre as grandes oportunidades de desenvolvimento para a região do Arco Norte, e tratou o progresso como a palavra-chave do momento

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, defendeu o debate sobre as hidrovias e a importância do modal de transportes para o desenvolvimento do Brasil e, principalmente, da região Norte. Além disso, ele fez um balanço da agenda de eventos regionais, estaduais e internacionais promovida pelo Brasil Export em 2025.

Julião discursou durante a sessão solene de abertura do Norte Export, Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, nesta quinta-feira (25), realizado na sede da Federação das Indústrias do Estado do Pará (FIEPA), em Belém.

“As hidrovias precisam ser debatidas e precisamos, o tempo todo, tratar dessa agenda, que é tão importante e tão cara para todos nós. As hidrovias, que são tão óbvias do ponto de vista da sustentabilidade, ainda são difíceis de saírem do papel”, comentou.

Julião também parabenizou o trabalho do secretário nacional de Hidrovias, Dino Batista, que está à frente da carteira de concessão do setor hidroviário brasileiro dentro do Ministério de Portos e Aeroportos. “Sabemos do seu envolvimento, de sua luta para transformar rios navegáveis em hidrovias, além do trabalho da transformação ambiental do setor da infraestrutura”, complementou.

O CEO do Grupo Brasil Export ainda falou sobre as grandes oportunidades de desenvolvimento para a região do Arco Norte, e tratou o progresso como a palavra-chave do momento. “A palavra que define o Norte Export é, sem dúvida nenhuma, o progresso. Ao visitar o aeroporto de Belém, quando visitamos o hotel à frente, tudo isso representa o progresso chegando e acompanhado do crescimento do arco norte, acompanhado da Margem Equatorial, acompanhado da COP 30. O investimento que está sendo feito e que será transformador, que vai trazer investimentos, geração de emprego, oportunidades, e vai transformar não só essa cidade, mas toda a região”, pontuou.

Balanço da temporada

O Norte Export é o último evento do calendário dos fóruns regionais promovidos pelo Grupo Brasil Export. Ainda em 2025, será realizado no próximo mês o principal evento do Brasil Export, Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, em Brasília (DF).

“Acho que fechamos o calendário, mais uma vez, com a sensação de dever cumprido. Viajamos por todo o Brasil, pudemos observar todas as oportunidades que o setor logístico e da infraestrutura traz e transforma. Aqui, na Região Norte, não está sendo diferente. A agenda será importante e será um preparatório final para nosso grande evento de Brasília, nos dias 28, 29 e 30 (de outubro), quando teremos um grande balanço de toda agenda feita desde 4 de fevereiro”, finalizou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/09/2025

NORTE EXPORT - MPOR VAI PREMIAR EMPRESAS QUE SE DESTACARAM EM INICIATIVAS SUSTENTÁVEIS

Lançado em janeiro deste ano pelo governo, proposta já têm 59 adesões; premiação será na COP 30
Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa.pimentel@redebene.com.br



O painel “O desafio de conciliar crescimento e sustentabilidade na modernização de portos e aeroportos” foi uma das atrações do primeiro dia de atividades do fórum Norte Export

O ministério de Portos e Aeroportos vai premiar, durante a COP30, as empresas que mais se destacaram na aplicação de medidas sustentáveis e que fazem parte do Pacto da Sustentabilidade, programa lançado pela pasta em janeiro deste ano e

que visa o compromisso das companhias em adotarem as práticas ESG – ambiental, social e de governança.

Além de compromissos individuais de ESG, as companhias precisam estar em dia com as obrigações trabalhistas, não ter histórico de denúncias comprovadas de trabalho forçado, infantil, assédio ou discriminação, dentre outras obrigações. Dados mais recentes do governo mostram que 59 empresas já aderiram à proposta.

As informações foram repassadas por Thairyne Oliveira, Secretária-Executiva Adjunta do Ministério dos Portos e Aeroportos, durante sua participação, nesta quinta-feira (25), no painel “O desafio de conciliar crescimento e sustentabilidade na modernização de portos e aeroportos”, apresentado no Fórum Norte Export, promovido pelo Grupo Brasil Export, em Belém.

“O pacto é um convite para as autoridades portuárias, companhias aéreas, e outros apresentarem as suas propostas de sustentabilidade ao ministério. O que acontece hoje é que cada um desenvolve sua própria estratégia de sustentabilidade e o que a gente quer é consolidar todas essas iniciativas e fomentar a criação de novas”, explicou Thairyne.

A Diretoria de Sustentabilidade do MPOR irá analisar as propostas apresentadas pelos participantes e, em novembro, anunciar quais delas cumpriram os compromissos assumidos, com a concessão de selos de sustentabilidade, divididos em quatro categorias, de acordo com o comprometimento da empresa: bronze, prata, ouro e diamante.

Para receber o certificado Diamante, por exemplo, será necessário cumprir ao menos dez das ações previstas nos três eixos da política ESG (ambiental, social e de governança), outras duas metas autodefinidas (uma do eixo meio ambiente e outra do social), além de ter publicado relatório da transparência salarial e remuneratória conforme a Lei de Igualdade Salarial entre Mulheres e Homens e aderir ao Programa Brasileiro GHG Protocol.

Seguros

A representante da pasta também citou a criação neste ano, pelo Ministério da Fazenda, de um Comitê Participativo que une governo e mercado segurador para melhorar os critérios técnicos que envolvem o segurado. De acordo com a secretária, a iniciativa nasceu após o governo perceber o

nível de burocracia que as concessionárias enfrentaram para acessar os seguros durante as enchentes que impactaram o Rio Grande do Sul, no ano passado.

Ainda de acordo com Thairyne, a colaboração entre os atores envolvidos é importante para o enfrentamento dos desafios impostos em função do aumento da frequência e da intensidade dos eventos climáticos extremos, como enchentes e secas.

“A gente identificou uma burocracia enorme pra ter acesso ao seguro, justamente quando precisávamos de agilidade. Isso porque faltam essas previsões nos contratos e esse comitê também tem essa função, de reaver as cláusulas para termos mais clareza e segurança, tanto para o ente privado quanto para o público, neste tipo de situação”, explicou.

Além dela, participaram do painel Filipe Sampaio Cunha, Presidente do Instituto de Regulação, Inovação e Sustentabilidade (IRIS), e Arthur Thiago Costa, Diretor Administrativo, Financeiro e Comercial da NOA Airports. A mediação foi feita por Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/09/2025

NORTE EXPORT - PL 733 ELIMINARÁ DUPLA EXIGÊNCIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Painel do Norte Export debateu mudanças como a simplificação no licenciamento e prorrogações contratuais

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebene.com.br



Os debatedores do painel “PL 733 e o futuro do sistema portuário brasileiro” do fórum Norte Export falaram sobre o possível fim da dupla exigência de licenciamento ambiental

O Projeto de Lei (PL) 733 pode eliminar a dupla exigência de licenciamento ambiental que hoje paralisa investimentos no setor portuário. Esse foi um dos principais pontos debatidos durante o painel ‘PL 733 e o futuro do sistema portuário brasileiro’, do Norte Export, evento promovido pelo Grupo

Brasil Export.

“Atualmente, nós enfrentamos o licenciamento dos portos organizados pelo IBAMA e pelas secretarias estaduais. Só que os órgãos não se comunicam, fora a judicialização que a gente tem sobre esse tema. Caso a gente consiga vencer a oposição, com certeza, será um ganho absurdo em tempo, previsibilidade, estabilidade e em segurança jurídica”, afirma a gerente Jurídica da Cargill, Sandra Silva.

Ao lado dela, participaram também do debate, o gerente Regulatório da Hidrovias do Brasil, Renato Borges, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP), Sérgio Aquino e foi mediado pelo Desembargador Federal do Trabalho e coordenador científico do Conselho Jurídico do Brasil Export, Celso Peel.

A previsão do artigo 45 do Projeto de Lei estabelece que quando houver licenciamento do porto organizado, não haverá necessidade de licenciamento individualizado para cada terminal.

Segundo Sandra, essa medida é crucial para as empresas com cadeias verticalizadas. “Quando a gente tem uma demora muito grande, ou uma impossibilidade de fazer um investimento em razão de licenciamento ambiental, a gente sofre de uma forma ampliada”, afirma.

Para Renato, a classificação da dragagem como atividade de interesse público representa um reforço para a necessidade da atividade e para o desenvolvimento das hidrovias. O projeto de lei prevê parcerias entre autoridades públicas e privados para realizar o ato. Borges alertou para as consequências dos atrasos no licenciamento de dragagem. “Uma demora no processo de licenciamento que não permite uma intervenção de dragagem, acarreta em milhares de caminhões pelas rodovias, aumentando o risco de acidente, congestionando o trânsito”, conclui.

HISTÓRIA

O presidente da FENOP classificou o PL733 como histórico para as relações trabalhistas portuárias. “Pela primeira vez nós temos uma proposta de regulação que busca atender todos os itens constantes na Convenção OIT 137, que o Brasil assinou em 1973”.

Para Sérgio Aquino, um dos pressupostos fundamentais das negociações foi preservar integralmente a liberdade dos Terminais de Uso Privado (TUPs). “Tudo o que hoje tem de liberdade plena para os TUPs não se alterará nem uma vírgula”, garantiu, acrescentando que o objetivo é aproximar a realidade do porto público aos TUPs.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/09/2025

BRASIL EXPORT - COMUNICAÇÃO É PRINCIPAL DESAFIO PARA O SETOR HIDROVIÁRIO

Secretário nacional de Hidrovias e Navegação defende aproximar sociedade da navegação interior e desfazer mitos sobre concessões

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebeneews.com.br



O secretário nacional de Hidrovias, Dino Basta, e demais especialistas participaram do painel “Desafios e oportunidades para os terminais da região Norte”, do fórum Norte Export

A necessidade de melhorar o diálogo com a sociedade foi apontada como o maior desafio do setor hidroviário pelo secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Basta. Ele participou, na quinta-feira (25), do painel “Desafios e oportunidades para os terminais da região Norte”, dentro da programação do fórum Norte Export, em Belém (PA).

“Talvez o nosso maior desafio no setor hidroviário é a comunicação. Precisamos deixar mais claro para a sociedade o que falamos sobre hidrovias, navegação interior, barcaças e tudo o mais”, afirmou Basta, destacando a necessidade de desfazer percepções equivocadas sobre o transporte por rios. Ele contou que, em evento na OAB em Belém na véspera, ficou evidente que o setor precisa “trazer mais para perto da sociedade a realidade da navegação interior”.

Segundo o secretário, uma das preocupações recorrentes é de que a concessão hidroviária aumente excessivamente o tráfego de comboios e atrapalhe a atividade de pescadores. “Isso não faz o menor sendo”, rebateu. “Se conseguirmos uma explosão de transporte hidroviário por dia, será um comboio por dia, dois no máximo. Isso já é uma revolução logística nacional. Não é isso que vai atrapalhar a vida de ninguém, pelo contrário. É isso que vai viabilizar o transporte para as empresas, para todo o tecido econômico que vai ter nesse transporte mais eficiente uma redução de custo. Isso por si só já gera uma economia de valor não só de produtos como milho, soja, minérios e carga geral, mas também para as comunidades ribeirinhas. Nós também temos a preocupação de que esse desenvolvimento possa atingir as comunidades.”

Batista também foi questionado sobre como anda a tramitação do BR dos Rios, um pacote de medidas e normas que promete a tender às demandas do transporte hidroviário. Ele explicou que a

intenção do governo é formalizar as ações por meio de decreto, mas que ainda não há data para publicação. “O BR dos Rios é um conjunto de ações que estamos trabalhando e que queremos formalizá-las. Nossa ideia é fosse um decreto de formalização dessas ações. Mas é difícil ter um bom momento político para publicar um decreto que, na prática, apenas aglutina um monte de ações que já estamos fazendo. Mas o mais importante é que nós possamos dar continuidade a essas ações”, disse.

Também participaram do painel Murillo Barbosa, diretor presidente da Associação de Terminais Portuários Privados; Mariana Pescatori, diretora regulatória e institucional da Hidrovias do Brasil; e Ricardo Sobreira Dias, diretor da empresa Atem, do ramo de combustíveis. A mediação foi de Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2025

BRASIL EXPORT - ECONOMIA AZUL AINDA CARECE DE PESQUISA E AÇÕES PARA DESENVOLVIMENTO ESTRATÉGICO

Infraestrutura portuária, especialmente no litoral, ainda é muito pobre na região, o que impacta grande parte da produção pesqueira

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** paulo.ribeiro@redebeneews.com.br



O painel que fechou o primeiro dia de debates do fórum Norte Export reuniu especialistas e girou em torno da inovação e sustentabilidade no uso de recursos da Amazônia

Transformar estudos em ações práticas voltadas a desenvolver soluções para a economia azul foi o ponto central do painel que fechou a programação do Inova Export, que integrou a programação do primeiro dia do Norte Export 2025, em Belém (PA). O debate reuniu especialistas e girou em torno da inovação e

sustentabilidade no uso de recursos da Amazônia.

A diretora da Pró-Reitoria de Pesquisa, Pós-Graduação e Inovação do Instituto Federal do Pará, Caroline Souza, destacou o trabalho para desenvolver tecnologias sociais, produzidas para e pelas comunidades costeiras. Caroline ressaltou a importância dessas comunidades para o avanço no crescimento econômico e na conservação, e de colocar os estudos da área na prática.

“A gente tem tentado implantar a cultura da inovação, que às vezes, dentro das instituições acadêmicas, não é tão forte. As pessoas produzem conhecimento, mas ele não é traduzido em tecnologias que são levadas para essas empresas. Estamos trabalhando com acordos de pesquisa, termos de incubação, etc., pra aliar todo esse cenário dentro da economia azul”, afirmou a diretora.

Na avaliação do professor do Instituto Federal do Pará (IFPA) Campus Belém, Roberto Vilhena, a infraestrutura portuária, especialmente no litoral, ainda é muito pobre na região, o que impacta grande parte da produção pesqueira. “A maior parte da nossa produção pesqueira é artesanal, e ela não tem uma estrutura adequada, que dê qualidade no produto pesqueiro que consumimos”, afirmou.

Essa carência afeta o desenvolvimento do turismo, segundo Vilhena. O professor frisou que a região não tem boa tradição em aproveitar o turismo de forma adequada, e a atividade pesqueira teria um papel importante para o crescimento desse setor e da economia do Norte de maneira geral. “O desenvolvimento econômico para a pesca seria essencial pra gente alcançar novos mercados, até mesmo explorar novos recursos”.

Ele ainda levantou a necessidade de investir em pesquisas na área. De acordo com o professor, o último estatístico sobre pesca, com dados detalhados sobre captura de pesca artesanal e industrial oficial do país é de 2007. A falta de informações dificulta a realização de novas ações para a pesca. “Pegando a série de dados de 2007, dez espécies representavam quase 90% do que era produzido no litoral estuarino e marinho do Pará. Dessas dez espécies, sete estavam com tendência de declínio de produção. A gente não tem um quadro bom nesse sentido e não sabemos, de lá pra cá, qual o estado da produção. Precisamos de dados, isso é necessário pra gente pensar na economia como um todo”, afirmou.

O secretário de Indústria, Comércio e Tecnologia de Barcarena, Marco Aurélio Prata Mendes, falou sobre a necessidade de promover a integração de diferentes ações para alcançar resultados concretos em diferentes setores. Ele citou o sistema de climatologia utilizado pela Hidrovias do Brasil, que prevê chuvas para que as embarcações tenham as portas fechadas e evitem a perda de cargas como a soja.

“Imagina essa tecnologia agregada. Se eu cruzo com os dados do Censipam (Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia), da Universidade Federal do Pará e da Saúde do município de Barcarena, eu consigo aplicar esses dados que já estão ali, que servem unicamente pra falar da qualidade do grão e fechar uma porta, pra trabalhar uma previsibilidade de acordo com o clima de doenças, por exemplo”, salientou o secretário.

Os recursos hídricos da região foram destacados pelo presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Maranhão (Sindomar), Daniel Pereira, como um ponto crucial para a transição energética no país e a geração de emprego e renda nesse segmento. Ele explicou que, tanto Pará quanto Maranhão estão num ambiente de macromaré, o que é de grande valor nas ações para desenvolver geração de energia com recursos naturais.

“A energia cinética gerada a partir da variação entre as marés altas e baixas dão uma oportunidade muito grande. Uma oportunidade seria entender o tipo de profissional que precisa ser formado pra atender essa demanda pela atualização da matriz energética e investir no desenvolvimento de soluções e profissionais que estão alinhados a isso”, afirmou.

Presidente do Pará Export



Durante a sessão solene do Norte Export, em Belém (PA), o Grupo Brasil Export empossou José Rebelo III como presidente do conselho do Pará Export. Ele recebeu o PIN do Brasil Export pelo presidente do conselho Nacional, José Roberto Campos, do presidente do conselho do Norte Export, Sérgio Aquino, e do CEO, Fabrício Julião.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2025

BRASIL EXPORT - TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EXIGE RESPOSTAS IMEDIATAS DO SETOR PORTUÁRIO

Advogada lembra que novas regras ambientais já afetam mercado naval e que penalizações para emissões começam em 2028

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebeneews.com.br



O projeto Net Zero terá penalizações previstas para 2028. E, segundo a advogada Cristina Wadner, este prazo mostra urgência do setor em se adaptar às novas regras ambientais

O setor portuário brasileiro está diante de um ponto de inflexão decisivo. A pressão global para conter os efeitos das mudanças climáticas chegou de forma concreta ao país, trazendo consigo novas exigências contratuais ligadas à descarbonização e à necessidade de conhecimento especializado em direito climático. O alerta foi feito pela especialista em Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Direito Processual Civil, Cristina Wadner, durante a palestra realizada na quinta-feira (25) no Norte Export 2025, em Belém (PA), fórum promovido pelo Grupo Brasil Export.

Na prática, a transição energética já acontece no Brasil. Em abril, a Organização das Nações Unidas (ONU) aprovou o marco regulatório internacional da descarbonização e da precificação do carbono. Em outubro, a votação estabelecerá o planejamento do projeto Net Zero, com penalizações previstas para 2028. E, segundo a advogada, este prazo mostra urgência do setor em se adaptar às novas regras ambientais. “O futuro não é amanhã, é literalmente hoje”, afirma.

Essa demanda já se reflete no mercado naval mundial. O relatório anual da Conferência das Nações Unidas de Transporte e Comércio revelou que 53% dos novos pedidos de embarcações destinam-se a combustíveis alternativos. Para a advogada, a mudança representa o futuro da navegação para os próximos 20 a 25 anos.

Paralelamente, embarcações existentes passarão por processos de modernização e readequação de edificações, equipamentos ou sistemas existentes, o chamado retrofit, para adaptação a novos tipos de combustível. Contudo, a infraestrutura portuária ainda limita essa transição. Apenas 200 portos mundiais fornecem gás para navios movidos a GNL, forçando armadores a refazerem rotas.

“O relatório também nos trouxe que a União Europeia já implantou o sistema de precificação de carbono. Eles estão monitorando os navios que entram, ou seja, a estrutura dos custos já está sendo reorganizada. Isso vai mexer na questão da competitividade hoje, não daqui 5, 10 ou 15 anos”, ressalta Cristina.

Ela ainda explica que essa precificação se baseia no crédito de carbono, instrumento econômico criado para viabilizar financeiramente a descarbonização. Para participar desse mercado, os países precisam modificar infraestrutura portuária e definir combustíveis adequados para suas frotas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/09/2025

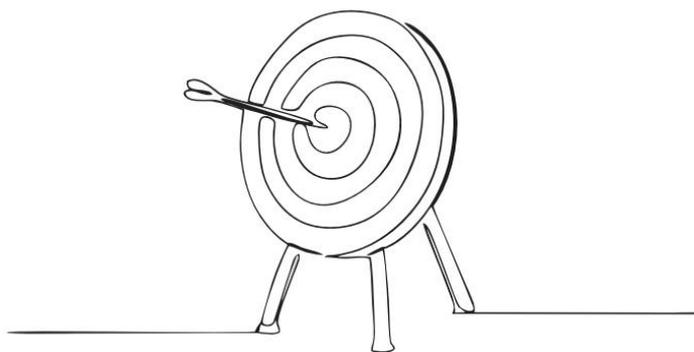
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - MANIFESTOS PELA LOGÍSTICA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

opinio@portalbenews.com.br



Estamos em uma crise de percepções. Precisamos de mais manifestos, como este do agro, mas que levem para muito além do interesse da exportação. Precisamos de correções de rumos e de bússolas.

O fórum da Associação Brasileira dos Produtores de Algodão (Abrapa), da Associação Mato-grossense dos Produtores de Algodão (Ampa) e da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja) lançou, no dia 19/09/2025, o “Manifesto pela Logística do Agro Brasileiro – investir agora para garantir um futuro competitivo”. Ele começa reconhecendo que o País é uma “potência agrícola”. O Brasil todo é uma potência, mas nos perdemos nos nortes geopolíticos e de grupos de interesse. A ausência de ações (e não de planos) para a correção dos problemas de infraestrutura é mais do que relevante.

Todos os setores produtivos desta enorme economia, que é a do Brasil, deveriam se levantar contra o tempo que se perde nas pautas públicas com o que não interessa. Passamos meses discutindo como dar ré nas vitórias da democracia, passamos incontáveis horas deliberando sobre o que e como os EUA estão construindo sobretaxas aqui e acolá. Todavia, não gastamos nem alguns minutos sobre como corrigir as deficiências do País. Olhamos para todos os comentários de economistas do capital financeiro e não ouvimos nem por um minuto os economistas do setor produtivo agrícola, comercial ou industrial.

Estamos com as nossas bússolas de interesse completamente comprometidas e subordinadas com pautas que não interessam nem ao capitalismo nacional, nem à sociedade nacional, pois estamos em um ambiente de desemprego mínimo histórico, altas nas bolsas de valores, mas as pautas públicas seguem em crise, como se estivéssemos no meio da maior crise histórica do País. Estamos em uma crise de percepções. Precisamos de mais manifestos, como este do agro, mas que levem para muito além do interesse da exportação. Precisamos de correções de rumos e de bússolas.

A logística brasileira será corrigida a partir do momento em que se fizerem pesquisas, planos, projetos e obras continuadas para a redução das desigualdades, com uma matriz de transporte voltada para a geografia e a economia do País. Um olhar de desenvolvimento gerará desenvolvimento, com investimentos continuados de 2,5% do PIB nacional. Precisamos recuperar a capacidade de raciocinar para o longo prazo e de perceber o País como uma potência econômica, ao invés de apequenar as expectativas, como se fôssemos uma economia muito menor.

Há um desconhecimento profundo sobre as potências nacionais. Perdemos a capacidade de ver o País como grande, pois só se faz projeto pequeno, pouco ambicioso e sequer temos tido a capacidade de manter as infraestruturas. Os projetos em curso são muito mais interessantes do que o que tivemos na década passada, mas estão focados em áreas desenvolvidas, mantendo e ampliando as assimetrias regionais. Estimo que este Manifesto do agro ecoe para as demais cadeias econômicas, da indústria, do comércio e dos serviços.

Precisamos retomar o interesse pelo crescimento nacional e parar de querer retroceder a história. Um país que se dizia “país do futuro” precisa parar de flertar com o passado e com a percepção de que não pode investir em si. O crescente risco da ordem financeira internacional, destacado pela Robeco, atribuindo probabilidade de 35%, dentre incontáveis fatores geopolíticos, demanda ações

firmes e rápidas para acertarmos nossos caminhos, antes que seja tarde e sejamos mais uma vez tragados por algum contrapé da história.

ESTAMOS EM UMA CRISE DE PERCEPÇÕES. PRECISAMOS DE MAIS MANIFESTOS, COMO ESTE DO AGRO, MAS QUE LEVEM PARA MUITO ALÉM DO INTERESSE DA EXPORTAÇÃO. PRECISAMOS DE CORREÇÕES DE RUMOS E DE BÚSSOLAS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/09/2025

OPINIÃO – COMUNICAÇÃO - JORNALISMO SOB CERCO



PHIL CHETWYND

diretor de Notícias Globais
da Agence France-Presse (AFP)

opinioao@portalbenews.com.br

Está cada vez mais difícil realizar a tarefa jornalística fundamental de coletar fatos e verificar informações. Também é cada vez mais perigoso.

No primeiro semestre de 2025, o clima de hostilidade em relação aos jornalistas piorou em níveis não vistos em décadas, refletindo uma escalada coordenada de violência, intimidação e censura.

O tecido social está sendo dilacerado diariamente, muitas vezes como parte de campanhas deliberadas e calculadas para minar os fatos que são a base da nossa realidade compartilhada. Não é mais necessário provar que os fatos são falsos; basta difamar, semear dúvidas e lançar conspirações implacavelmente. Muitas vezes, os algoritmos das mídias sociais cuidam do resto.

Para a Agence France-Presse, agência de notícias internacional com uma rede de jornalistas espalhados pelo mundo, os números são impressionantes: nos primeiros seis meses deste ano, houve 25 incidentes graves que afetaram jornalistas que trabalham para nós. Isso é mais do que o registrado em todo o ano de 2024.

Essas agressões, prisões, expulsões e jornalistas fugindo para salvar suas vidas apenas dão uma ideia da escala do ataque global ao direito do público à informação.

A violência e a intimidação estão se espalhando geograficamente. A situação é agravada pelo aumento de práticas autoritárias e retórica populista que ataca abertamente a imprensa.

A crescente impunidade das autoridades policiais, alimentada por mensagens políticas predominantes, tornou os ataques a jornalistas cada vez mais frequentes. Esse não é um fenômeno isolado dos chamados regimes instáveis; também está surgindo em democracias estabelecidas e em países com uma longa tradição de liberdade de imprensa, apontando para uma mudança perigosa nas normas globais.

Tradicionalmente, jornalistas se identificam em protestos e eventos públicos, acreditando que essa identificação lhes confere certa proteção e legitimidade. Porém, cada vez mais, vemos como isso os torna alvo de ataques. No último ano, jornalistas que trabalham para a AFP foram alvo de diversos ataques violentos em protestos em países tão diversos quanto Turquia, Argentina e Estados Unidos. Todos eles foram claramente identificados como jornalistas. Todos estão convencidos de que foram atacados por serem jornalistas.

Em muitas partes do mundo, o jornalismo está desaparecendo. A intimidação e as ameaças tornaram-se incontroláveis. Vimos como jornalistas que trabalham para a AFP foram forçados a fugir de toda a região do Sahel, na África Ocidental, e também de partes da América Central, como



Nicarágua e El Salvador. Em partes da Europa Oriental e Central, nossos verificadores de fatos enfrentam ameaças de morte e campanhas de intimidação e silenciamento.

A mensagem geralmente vem de cima. No ano passado, a presidência da Argentina postou a seguinte mensagem nas redes sociais: "Não odiamos jornalistas o suficiente". No total, o Fórum de Jornalistas Argentinos registrou 179 ataques a profissionais da mídia em 2024.

E há Gaza. O Comitê para a Proteção dos Jornalistas (CPJ) afirma que quase 200 jornalistas foram mortos em Gaza nos últimos dois anos. Afirma ter registrado mais de 20 incidentes nos quais indivíduos específicos foram supostamente alvejados deliberadamente. Alguns jornalistas que trabalham para a AFP em Gaza se recusam a usar coletes à prova de balas por medo de que isso os torne alvos. Eles também afirmam que as pessoas têm medo de estar perto deles porque acreditam que jornalistas são alvos. E, no entanto, talvez o mais notável seja o fato de que poucos governos, entre os muitos países que prosperaram graças à liberdade de imprensa, estão dispostos a se mobilizar para defender os fatos, a verdade e a liberdade de imprensa. Muitos jornalistas corajosos e dedicados se sentem terrivelmente sozinhos neste momento.

Esse ataque ao jornalismo e a campanha para minar os fatos ocorrem em um momento em que a gestão de nossas vidas digitais está sendo cada vez mais transferida para poderosas ferramentas de Inteligência Artificial Generativa. Todos nós podemos ver as incríveis capacidades que essas ferramentas têm para a construção do conhecimento e o avanço humano, mas também já estamos vendo como elas podem ser usadas para poluir nosso ecossistema de informações com uma avalanche de conteúdo falso.

Este parece ser um ponto de inflexão. As pessoas falam naturalmente sobre viver em um mundo da pós-verdade. O jornalismo é imperfeito; nem sempre acerta em tudo. Mas a aspiração honesta de coletar informações e buscar a verdade é fundamental para o funcionamento saudável de nossas sociedades. Agora, mais do que nunca, precisamos defender os fatos. Não há alternativa.

Este artigo foi encomendado como parte do Dia Mundial do Jornalismo — uma campanha global para destacar o valor do jornalismo e que tem a participação da Rede BE News. É organizado pelo Fórum Mundial de Editores da WAN-IFRA, pelo Projeto Koninuum e pela Fundação Canadense de Jornalismo.

E TRADICIONALMENTE, JORNALISTAS SE IDENTIFICAM EM PROTESTOS E EVENTOS PÚBLICOS, ACREDITANDO QUE ESSA IDENTIFICAÇÃO LHE CONFERE CERTA PROTEÇÃO E LEGITIMIDADE. PORÉM, CADA VEZ MAIS, VEMOS COMO ISSO OS TORNA ALVO DE ATAQUES. NO ÚLTIMO ANO, JORNALISTAS QUE TRABALHAM PARA A AFP FORAM ALVO DE DIVERSOS ATAQUES VIOLENTOS EM PROTESTOS EM PAÍSES TÃO DIVERSOS QUANTO TURQUIA, ARGENTINA E ESTADOS UNIDOS. TODOS ELAS FORAM CLARAMENTE IDENTIFICADOS COMO JORNALISTAS. TODOS ESTÃO CONVENCIDOS DE QUE FORAM ATACADOS POR SEREM JORNALISTAS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

RECEITA RETÉM CARGA DE DOIS NAVIOS AVALIADA EM R\$ 290 MILHÕES EM NOVA FASE DA CADEIA DE CARBONO

Ações de fiscalização, que envolvem também a Refinaria de Manguinhos, no Rio, buscam desarticular fraudes e lavagem de dinheiro no setor

Por Filipe Vidon — São Paulo



Operação Cadeia de Carbono — Foto: Divulgação/Receita Federal

Em mais uma etapa da Operação Cadeia de Carbono, a Receita Federal reteve hoje as cargas de dois navios que transportavam combustíveis e insumos importados. A ação tem como objetivo principal desarticular esquemas de fraude e sonegação que utilizam empresas para burlar a fiscalização e os impostos.

As embarcações transportavam um volume considerável: 91 milhões de litros de óleo diesel, avaliados em mais de R\$ 290 milhões, e 115 toneladas de compostos químicos utilizados na formulação de combustíveis. As cargas eram provenientes de diferentes continentes e tinham como destino recintos de armazenagem no Rio de Janeiro e em São Paulo, sendo monitoradas de perto pela Receita Federal e pela Marinha do Brasil.

Ao mesmo tempo, a Receita Federal deu apoio a uma diligência da Agência Nacional do Petróleo (ANP) na Refinaria de Manguinhos (Refit), no Rio. O foco da fiscalização é garantir que a refinaria esteja operando em conformidade com as normas regulatórias e que aplique corretamente a decisão da agência sobre a cessão de espaço para distribuidoras.



Operação Cadeia de Carbono — Foto: Divulgação/Receita Federal

A refinaria está sob o olhar das autoridades desde a Operação Carbono Oculto, deflagrada pela Polícia Federal, que revelou como o PCC usava redes de postos de gasolina e instituições financeiras para lavar dinheiro. Segundo a investigação, parte do combustível que abastecia esses postos era produzido na refinaria e vendido por distribuidoras ligadas à Refit.

A investigação sobre as operações retidas e o monitoramento da Refit buscam desvendar uma série de práticas ilícitas. Entre elas, a simulação de vendas por meio de notas fiscais sucessivas, o que dificulta o rastreamento dos verdadeiros responsáveis. As autoridades também apuram a ocultação dos reais beneficiários das operações e as inconsistências nas informações fornecidas aos órgãos reguladores sobre a importação e produção de combustíveis. Outro ponto crucial da apuração é a análise dos fluxos financeiros para identificar a origem dos recursos empregados nas operações.

As cargas retidas serão submetidas a uma perícia técnica para avaliar sua composição. Uma das suspeitas é que a nafta importada, como a que foi flagrada na semana passada com destino à refinaria, seria usada para produzir gasolina com menor ou nenhuma carga tributária, gerando uma vantagem competitiva indevida para redes de postos clandestinos e potencialmente ligadas ao crime organizado.

O GLOBO procurou a Refit, mas não obteve um posicionamento até a última atualização desta reportagem.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/09/2025

JOESLEY BATISTA, DA JBS, BUSCOU DONALD TRUMP NOS EUA PARA DISCUTIR TAXAÇÃO DA CARNE BRASILEIRA

Empresa da família do brasileiro é dona de negócios nos EUA, como a Pilgrim's Pride, que doou US\$ 5 milhões para a campanha do republicano em 2024

Por João Sorima Neto — São Paulo



O empresário Joesley Batista, ao centro, participa de reunião de empresários do setor de carnes com o presidente Lula no Palácio do Planalto, em Brasília, em maio de 2024 — Foto: Brenno Carvalho

brasileira tem negócios.

O empresário Joesley Batista encontrou-se com o presidente americano, Donald Trump, na condição de empresário e acionista da J&F, dona da JBS, para discutir a taxa de 50% pela Casa Branca à carne brasileira exportada para os Estados Unidos, onde a multinacional

O encontro ocorreu no início de setembro. O empresário, que também atua no ramo de celulose por meio da Eldorado, conversou sobre o setor de carnes, que não foi poupado por Trump da sobretaxa de 40% que se somou aos 10% de "tarifa recíproca" apresentada em abril.

A informação do encontro foi publicada pela Folha de São Paulo e confirmada por duas fontes ouvidas pelo GLOBO. Consultada, a JBS não confirmou a informação.

Peso no mercado americano

Metade da receita global da empresa controlada pela família Batista vem dos EUA. A empresa começou a negociar suas ações na Bolsa de Nova York recentemente e vai investir US\$ 835 milhões (quase R\$ 4,5 bilhões) este ano por lá em fábricas de linguiça e bacon.

Além disso, a Pilgrim's, grande produtora de carne de frango americana que foi comprada dos americanos pela JBS, foi uma das principais doadoras da campanha de Trump, desembolsando US\$ 5 milhões (R\$ 26,8 milhões).



Todo esse peso da empresa brasileira nos EUA, credenciou Joesley para o encontro, num momento delicado das relações diplomáticas e comerciais entre Brasil e Estados Unidos por causa da sobretaxa a produtos brasileiros que entram no mercado americano. Há uma lista de exceções de quase 700 itens, da qual a carne não faz parte.

O presidente brasileiro Lula e o presidente americano Donald Trump discursaram na abertura da AGNU — Foto: AFP

A defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro e a crítica de Trump ao julgamento dele no Supremo Tribunal Federal (STF) agravou o distanciamento e gerou um impasse, que pode ser quebrado na semana que vem se for confirmada uma conversa entre Lula e o presidente americano, que surpreendeu ao anunciar uma reunião com o brasileiro na Assembleia Geral das Nações Unidas (ONU) na terça-feira.

Parte de comitiva empresarial

Joesley também apareceu em fotos nas redes sociais do empreendedor João Carlos Camargo, presidente do Esfera Brasil, que, junto com outros empresários, foi visitar políticos e autoridades do comércio americano nos últimos dias com a mesma intenção de destravar o diálogo entre as duas nações e reverter o tarifaço.

Camargo contou em suas redes sociais, que ele, Joesley, o empresário Lirio Parisotto (do ramo de varejo) e Carlos Sanchez, da farmacêutica EMS, além de José Felix, sócio da Ballard Partners, jantaram com Mauricio Claver-Carone, principal conselheiro de Trump para a América Latina, e com



Byron Donalds, que já anunciou sua candidatura ao governo da Flórida, nas eleições do ano que vem.

"Nosso objetivo é claro: estreitar os laços históricos entre Brasil e Estados Unidos, reduzir tarifas e retomar um diálogo amistoso que, ao longo de mais de 200 anos, sempre marcou a parceria entre nossas nações", escreveu Camargo.

A pressão de empresários brasileiros junto a deputados, autoridades do comércio e associações de classe, segundo interlocutores, contribuiu para que o presidente Donald Trump decidisse dialogar e propusesse uma conversa com Lula. Joesley chegou inclusive a circular no Congresso americano, já que a JBS também fez doações de campanha a alguns parlamentares. Nesse sentido, o encontro dele com Trump também foi importante para a reabertura do diálogo, na visão das pessoas ouvidas.

Embraer engrossou atrativos

Além da importância da JBS para os EUA, a fabricante de aviões brasileira Embraer engrossou a pauta dos empresários brasileiros em Washington, revelando a intenção de fazer investimentos nos EUA, que podem chegar a US\$ 1 bilhão (R\$ 5,36 bilhões), além de possibilidade de movimentar outros US\$ 21 bilhões (R\$ 12,5 bilhões) até 2030, em negócios.

O plano da fabricante brasileira de aviões, que tem contratos com aéreas americanas, também ajudou na reabertura do canal para o Brasil nos EUA, dizem pessoas próximas às conversas.

Fator inflação

Os mesmos interlocutores afirmam que a importância de alguns produtos brasileiros para os americanos (especialmente carne e café) mostraram que as negociações entre os dois países precisam acontecer no contexto comercial e não político.

Os EUA não produzem café e a carne brasileira é complementar à produção americana para a fabricação de hambúrgueres. Sem os produtos brasileiros, haverá pressão sobre a inflação americana, já que a produção de carne bovina está em baixa, o que vai na contramão do desejo de Trump de redução dos juros na maior economia do mundo.

EUA são decisivos para a JBS

No caso da JBS, as exportações de carne bovina do Brasil para os EUA representam pouco mais de 1% da receita da unidade brasileira. Mas a operação da JBS USA tem muita importância por lá. Pelo menos 50% da receita global da empresa (em 2024, ela foi de R\$ 417 bilhões) é gerada naquele país.

A importância dos EUA para a JBS é tão grande que a empresa começou a negociar recentemente suas ações na Bolsa de Nova York para ampliar sua base de investidores.

Só neste ano, a companhia está investindo US\$ 835 milhões (R\$ 4,5 bilhões) nos EUA. O mais novo aporte foi anunciado recentemente, num investimento de US\$ 100 milhões (R\$ 536 milhões) na construção de uma nova fábrica de bacon e linguiça no estado de Iowa, com a criação de mais 400 empregos em 2026. A unidade foi comprada pela JBS da Ankeny.

A atuação da JBS nos EUA conta ainda com a JBS Beef (de carne bovina), JBS Pork (de carne suína), a JBS Prepared Foods (de processados), além da Pilgrim's USA, que produz carne de frango e foi comprada dos americanos quando estava em decadência.

A sede da JBS nos Estados Unidos fica na cidade de Greeley, no Colorado, mas há unidades em várias partes do país, que empregam mais de 75 mil pessoas — de um total de quase 280 mil empregados que a empresa tem pelo mundo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/09/2025

BRASKEM CONTRATA ASSESSORES PARA RESTRUTURAR SUA DÍVIDA; SAIBA QUEM SÃO

Por Lauro Jardim e Rodrigo Castro



A Braskem informou há pouco ao mercado, por meio de um fato relevante, que contratou assessores financeiros e jurídicos, sem citar nomes, para auxiliar a companhia "na elaboração de um diagnóstico de alternativas econômico-financeiras para otimizar a sua estrutura de capital".

Braskem — Foto: Reprodução / Braskem

Em outras palavras, vão auxiliar a empresa a reestruturar sua dívida. Segundo a coluna apurou, os contratados são: o banco Lazard e os escritórios de advocacia E. Munhoz e Cleary Gottlieb.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/09/2025

BRASIL PODE ACENAR COM TERRAS-RARAS E DATA CENTER EM NEGOCIAÇÃO COM OS EUA; SETOR PRIVADO ENTRARIA COM INVESTIMENTO

Lula diz que minerais críticos estão na mesa com qualquer nação do mundo, mas país não quer ser apenas exportador

Por Eliane Oliveira, Ivan Martínez-Vargas, João Sorima Neto e Letícia Messias — Brasília, São Paulo e Nova York



O presidente Donald Trump chega para discursar na Assembleia Geral das Nações Unidas (ONU) — Foto: SPENCER PLATT / GETTY IMAGES NORTH AMERICA / Getty Images via AFP

Diante da disposição do presidente Donald Trump para um encontro com Luiz Inácio Lula da Silva para tratar do tarifaço, governo e setor privado brasileiro já trabalham em um cardápio de itens que podem entrar em negociação. A lista de produtos que despertam interesses comerciais nos Estados Unidos vai desde automóveis até

filmes de Hollywood, de biocombustíveis a tecnologia da informação, de carnes a minerais críticos e terras-raras.

Em conversas reservadas, empresários avaliam que a disposição ao diálogo pode ser o primeiro passo para rediscutir as relações comerciais entre os dois países, desde que Trump impôs um tarifaço de 50% a produtos brasileiros. O governo brasileiro quer ampliar as exceções à tarifa para itens como frutas, café, carnes, máquinas e equipamentos, calçados e pescados.

O empresariado ainda mostra ceticismo quanto à possibilidade de redução de tarifas, embora avalie que o encontro ajuda a restabelecer canais diplomáticos. O Brasil tem a oferecer investimentos nos EUA, que criam empregos e oportunidade de negócios. E pode colocar na mesa de negociação minerais críticos, data centers e energia renovável.

Indagado a respeito do que está na mesa de negociação, o presidente Lula afirmou ontem que não poderia antecipar a conversa antes de ela começar. Mas mostrou otimismo e disse que vai respeitar Trump como presidente dos EUA e que será respeitado como presidente do Brasil:

— O Trump faz 80 anos em junho do ano que vem. Eu faço em outubro deste ano. Portanto, sou mais velho do que ele. Somos dois homens de 80 anos, e não tem que ter brincadeira (...). Acho que vamos conversar como dois seres humanos civilizados, não tem espaço para brincadeiras.

Em Nova York: Acho que pintou uma química mesmo', diz Lula sobre encontro com Trump na ONU. Interlocutores do governo brasileiro avaliam que o Brasil está em uma situação mais confortável do que há dois meses para uma negociação, porque os dados econômicos mostraram estrago nas exportações brasileiras menor do que o inicialmente imaginado após o tarifaço.

Lula não descartou um encontro presencial. Não há restrição a temas, mas afirmou que soberania e democracia são inegociáveis, ou seja, a condenação do ex-presidente Jair Bolsonaro pelo Supremo Tribunal Federal (STF) não será colocada sobre a mesa.

— Obviamente eu vou colocar na mesa os problemas sob a ótica do Brasil, e ele vai colocar da ótica dos EUA. Uma conversa começa assim — diz Lula. — Se Trump está preocupado com o trabalho do povo americano, é um direito dele. Se acha que é preciso taxar um ou outro produto (para) evitar muitos produtos estrangeiros nos EUA, é um direito dele. O que eu quero é que a gente debata isso na Organização Mundial do Comércio, para que a gente possa fortalecer o multilateralismo.

Dois maiores países

Lula reiterou a disposição para uma aproximação entre os dois países:

— Se nós somos as duas maiores economias e os dois maiores países do continente, não há porque de Brasil e Estados Unidos viverem momentos de conflito.

Segundo documento produzido pelo Representante do Escritório de Comércio dos EUA (USTR, na sigla em inglês), o Brasil impõe tarifas relativamente altas sobre importações em setores como automóveis, autopeças, tecnologia da informação e eletrônicos, produtos químicos, plásticos, máquinas industriais, pneus, equipamentos médicos, carne suína, aço, têxteis e vestuário. Pedir mais abertura para esses bens no mercado brasileiro poderia entrar em um acordo.

O governo americano indicou que quer acesso aos minerais críticos e estratégicos do Brasil, como lítio, cobre, nióbio, cobalto e terras-raras. Ontem, Lula disse que o tema está na mesa para negociação com qualquer país.

A possibilidade de maior acesso existe, mas o governo brasileiro pretende exigir compensações, como investimentos no Brasil e transferência de tecnologia.

— Minerais críticos e estratégicos do Brasil são demandados em todo o mundo, inclusive pelos EUA, União Europeia e Ásia, além de essenciais para superar a crise climática — diz o presidente do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), Raul Jungmann.

Redata pode ajudar

Um dos setores que acreditam ser possível um entendimento é o de data centers, que projeta chegar a 2027 com receita de US\$ 1,9 bilhão. A avaliação das empresas é que a aprovação da medida provisória (MP) que criou o Redata, regime especial de tributação para o segmento, atende às principais demandas da área e beneficia os clientes e fornecedores de equipamentos de alta tecnologia que operam no Brasil, que são americanos.

— O Redata é um motivo pra mostrar que o Brasil faz um ato que beneficia muito os EUA no Brasil. Os americanos são os grandes fornecedores dos hardwares instalados em todos os data centers. As operadoras de data center e grande parte do capital vêm dos EUA, são principalmente os americanos que investem no Brasil, e as maiores fornecedoras do setor são dos EUA — diz Renan Lima Alves, presidente da Associação Brasileira de Data Center (ABDC).

No setor aeronáutico, a Embraer, que ficou livre da tarifa adicional de 40% (os produtos serão taxados em 10%, a alíquota mínima), já havia anunciado investimentos de US\$ 500 milhões ao longo



de cinco anos para ampliar sua fábrica em Melbourne, na Flórida, onde fabrica jatos executivos, como os modelos Phenom e Legacy. Lá, a Embraer tem 3 mil funcionários e pode abrir mais 2,5 mil vagas com a ampliação.

Outros US\$ 500 milhões podem ser investidos para montar nos EUA o avião multimissões KC-390, caso a aeronave seja escolhida pela Força Aérea americana.

Reaproximação estratégica

Em missão aos EUA, no início de setembro, organizada pela Confederação Nacional da Indústria, 130 empresários e representantes de associações se reuniram com empresas e autoridades do comércio dos EUA. Os setores estratégicos listados foram minerais críticos e terras-raras, energia renovável e data centers.

“Essa reunião entre os presidentes pode representar uma oportunidade de reaproximação estratégica, capaz de reduzir barreiras, ampliar a cooperação”, afirmou Ricardo Alban, presidente da CNI, em nota.

No caso da carne bovina, cresceu a esperança entre exportadores de que o tarifaço possa ser revisto. Esse foi o mote de uma videoconferência entre produtores na noite de terça-feira. A expectativa é que os 40% de tarifa adicional possam ser revogados. O Brasil exporta carne bovina magra para os americanos, usada em hambúrgueres. Os EUA produzem esse tipo de carne, mas a marmoreada, com maior teor de gordura. O argumento do setor é que a carne brasileira não concorre com a produção local, são produtos complementares.

O setor de carne lembra que empresas brasileiras, como a JBS, maior processadora de carne do mundo, fazem grandes investimentos e abrem empregos nos EUA. Embora as exportações de carne bovina da JBS representem cerca de 1% da receita da JBS Brasil, pelo menos 50% da receita da JBS Global já vêm dos EUA. Só este ano, a JBS USA vai investir US\$ 830 milhões nos EUA, para expandir e construir fábricas de produtos processados (como linguiça e bacon).

O setor de café diz que a abertura ao diálogo é positiva.

— A química entre os dois foi encontrada, vamos conferir a reunião. Mas isso revela o quanto o café e a carne são sensíveis em relação à inflação americana — diz Pavel Cardoso, presidente da Associação Brasileira da Indústria do Café (Abic).

*Com reportagem de Leticia Messias realizada durante a Dag Hammarskjöld Fellowship

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/09/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - GALÍPOLO MANTÉM OS JUROS ALTOS, MAS BAIXA O TOM DAS RESPOSTAS PARA ESFRIAR EMBATES COM HADDAD E LULA

Presidente do Banco Central já se prepara para lidar com cenário de críticas crescentes do governo pela manutenção da Selic em 15%

Por Alvaro Gribel

O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, já sabe que a pressão por cortes de juros será crescente por parte do governo Lula. De um lado, os sinais de fraqueza da atividade econômica ficarão cada vez mais evidentes, e, de outro, o calendário eleitoral para as eleições de 2026 ficará cada vez mais apertado. Isso vai amplificar as demandas por reduções da Selic que virão por todos

os lados: do Palácio do Planalto, passando pelo Ministério da Fazenda e lideranças do governo no Congresso.

A estratégia de Galípolo será usar a diplomacia para suportar a pressão. Ou seja, manterá os juros altos, mas baixará o tom das suas respostas. Isso ficou evidente durante a divulgação do relatório de Política Monetária nesta quinta-feira, 25. Questionado sobre as falas do ministro Fernando Haddad e do secretário do Tesouro, Rogério Ceron, sobre os juros, o presidente do Banco Central afirmou que as críticas são “um luxo” para o próprio BC, porque foram feitas com “delicadeza, gentileza e educação”.



Gabriel Galípolo (E), presidente do BC, e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

De fato, o governo Lula até aqui tem sido muito mais parcimonioso com Galípolo, indicado pelo petista, do que foi com Roberto Campos Neto, indicado ao cargo pelo ex-presidente Jair Bolsonaro. Lula e Haddad colocam o ciclo de alta dos juros na conta do antecessor, como se Galípolo tivesse herdado um cenário que não pudesse evitar.

A verdade é que tanto Galípolo quanto os demais diretores do Banco Central são responsáveis pela Selic em 15%, porque todos têm autonomia e mandato, e não tomam decisões por viés político. Ele sabem que levar a inflação para a meta é o melhor cenário para a economia, ainda que isso provoque uma desaceleração do PIB e algum aumento da taxa de desemprego.

Haddad tem razão quando diz que o ideal é a política monetária ser devidamente calibrada, para evitar erros para cima ou para baixo na taxa Selic. O problema é que a política de juros não é uma ciência exata e, se o erro for para baixo, o estrago reputacional e no controle das expectativas é muito maior do que o ganho passageiro para o nível de atividade. Portanto, cabe ao BC ser conservador e evitar experimentos, especialmente em um país com a economia altamente indexada, como é a brasileira.

O jeito mais fácil de reduzir juros é sabidamente conhecido: o governo implementar uma política fiscal contracionista e que entregue superávits primários sem exceções à regra. Não é necessário um choque de pobreza como o que é feito pelo argentino Javier Milei. Basta alterar regras de indexação com prazos de transição para que o mercado traga os ganhos a valor presente, com efeitos sobre o dólar e as projeções de inflação.

Galípolo já começa a colher pequenas vitórias contra a inflação, como a quarta queda seguida nos preços dos alimentos, o que ajudará na recuperação da popularidade do governo. Ele irá se apegar aos números e evitará embates para realizar seu trabalho.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/09/2025

A CHINA COMPROU US\$ 12,6 BILHÕES EM SOJA AMERICANA NO ANO PASSADO. AGORA, É US\$ 0

País asiático parou de comprar soja dos EUA em maio, aplicando uma tarifa retaliatória sobre o produto depois que o presidente Trump aumentou as taxas sobre importações da China

Por Kevin Draper (The New York Times)

Todas as semanas, o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos publica um resumo das últimas exportações de produtos agrícolas americanos. Ultimamente, todos eles têm em comum a mesma ausência: a venda de soja para a China.



Fazenda de soja em Rock Hall, no Estado de Maryland
Foto: Jim Watson/AFP

A soja é o maior produto americano exportado para a China em termos de valor, com US\$ 12,6 bilhões no ano passado. Mas, com o início da colheita de outono (no hemisfério norte) em todo o território americano - 9% da soja plantada havia sido colhida até a semana passada -, o país que comprou 52% de todas as exportações de soja dos EUA no ano passado está completamente ausente.

O dia 1.º de setembro marcou o início do novo ano comercial da soja, o ponto de partida para grandes vendas. Em vez disso, a China não compra soja americana desde maio.

A causa são as tarifas retaliatórias que a China impôs aos Estados Unidos, tornando o preço da soja americana pouco atraente para os compradores locais. Durante todo o verão, os agricultores esperavam que o governo de Donald Trump e a China chegassem a um acordo comercial que reduzisse as tarifas sobre suas safras, mas até agora não houve nenhuma melhora.

Até julho, a China comprou 51% menos soja americana do que no mesmo período do ano passado, de acordo com o Departamento de Agricultura. Outros países, como Egito, Taiwan e Bangladesh, estão comprando soja dos Estados Unidos, mas as exportações totais de soja caíram 23% este ano.

As consequências já estão se acumulando para os agricultores americanos. Na segunda-feira, o governo Trump se comprometeu a apoiar a Argentina, que enfrenta turbulências econômicas. No mesmo dia, a Argentina suspendeu o imposto sobre as exportações de várias culturas importantes, incluindo a soja. Pouco depois, empresas chinesas compraram mais de 1 milhão de toneladas de soja argentina, de acordo com a Reuters, aumentando a capacidade do país asiático de resistir à compra da safra dos Estados Unidos.

A verdadeira preocupação, porém, é o que está por vir.

Os preços da soja têm estado moderados, sendo negociados a cerca de US\$ 10 o bushel durante grande parte do ano passado, abaixo dos cerca de US\$ 13 no início de 2024.

A venda de soja na primavera e no verão é sempre lenta, pois a China e outros países se voltam para o Brasil, que colhe em fevereiro e março. Normalmente, mais da metade das exportações de soja dos EUA são vendidas entre outubro e dezembro. Se os compradores chineses continuarem afastados, os produtores de soja americanos ficarão em uma situação difícil.

As vendas lentas contínuas de soja e uma safra de milho excepcional esperada em vários Estados estão aumentando as preocupações de que não haverá espaço de armazenamento suficiente para grãos neste outono. Há receios de que os silos, que compram e armazenam grandes quantidades de safras antes de vendê-las, simplesmente parem de aceitar soja, pois não têm confiança de que serão capazes de exportá-la.

Políticos de grandes Estados agrícolas, incluindo o senador Chuck Grassley, de Iowa, um membro influente do Comitê do Senado para Agricultura, Nutrição e Silvicultura, destacaram os danos causados aos agricultores pela disputa comercial com a China e pediram que os negociadores cheguem a um acordo.

O governo Trump percebeu isso. “Estamos muito preocupados com o fato de a China ter parado de comprar nossos produtos agrícolas”, disse Kevin Hassett, diretor do Conselho Econômico Nacional da Casa Branca, na quinta-feira, 25, à Fox Business Network.

Também na quinta-feira, o presidente Donald Trump disse que gostaria que parte do dinheiro arrecadado com as tarifas fosse destinado aos agricultores. Brooke Rollins, secretária de Agricultura, disse em uma conferência separada na quinta-feira que o governo não estava pronto para anunciar um plano de ajuda aos agricultores.

Rollins também disse que os Estados Unidos desenvolveriam mais mercados internacionais para suas safras por meio de acordos comerciais. Os agricultores precisam parar de depender “de um país que não está alinhado com nossos valores” como um grande comprador de produtos agrícolas, disse ela, referindo-se à China.

Mas ela admitiu que, para os agricultores, as negociações comerciais de Trump foram “acidentadas, incertas e não convencionais na história americana”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/09/2025

BRASKEM FECHA PARCERIA PARA USINA SOLAR DENTRO DE FÁBRICA EM ALAGOAS

Iniciativa deve consumir R\$ 100 milhões em investimentos e entrar em operação em 2027

Por Luciana Collet (Broadcast)



Fábrica de PVC da Braskem em Marechal Deodoro, Alagoas Foto: Divulgação/Braskem

A Braskem acertou a implementação de um projeto de geração solar fotovoltaica para autoprodução a ser instalado dentro de uma unidade industrial própria em Alagoas e conectado diretamente às operações locais da companhia, um modelo conhecido como offgrid. Com isso, além de garantir o suprimento de energia a custos mais baixos e previsíveis no longo prazo para a sua fábrica de

PVC, a companhia afasta riscos ligados aos cortes de geração (curtailment, no jargão do setor elétrico), que tem afetado as grandes usinas solares e eólicas conectadas ao sistema de transmissão.

O empreendimento, de 25 megawatts (MW) de potência instalada, deve consumir quase R\$ 100 milhões em investimentos e está sendo desenvolvido em parceria pelas empresas de projetos Innovvare e Helles Solar Capital. A previsão é que a usina entrará em operação em janeiro de 2027 e atenderá 25% do consumo total das linhas de produção de PVC. No modelo adotado, as empresas serão responsáveis pela construção e operação durante 20 anos, e ao final desse período a Braskem terá a opção de compra do ativo.

Após mais de 36 meses de discussões entre as desenvolvedoras e a petroquímica, o projeto está atualmente em fase de estruturação financeira. De um lado, há conversas em andamento com bancos de fomento nacionais como Banco do Nordeste (BNB) e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Mas as empresas também mapearam interesse de investidores chineses e árabes, que poderiam ingressar como acionistas na iniciativa. Procurada, a Braskem não retornou até a publicação deste texto.

Primeiro projeto de sociedade

Este é o primeiro projeto na sociedade entre Innovvare e Helles Solar Capital, mas as empresas vislumbram crescimento com outras instalações, dentro de outras plantas industriais da própria Braskem, uma vez que partiu da petroquímica o interesse em projetos offgrid.

Desde 2020, a Braskem vem avançando em iniciativas voltadas para a expansão do consumo de energia proveniente de fontes renováveis, incluso por meio de contratos de autoprodução, mas esses ativos estão localizados com em áreas distantes das fábricas, utilizando o sistema de transmissão, e portanto sujeitos a cortes de geração determinados pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

Na estruturação do contrato, as empresas se preocuparam em estabelecer potenciais saídas para eventuais mudanças no controle da Braskem ou venda da unidade industrial. “Isso foi colocado à mesa e é exatamente por isso que há as várias saídas”, comentou o especialista no setor elétrico e assessor jurídico do projeto, César Rezende. Entre as alternativas estaria a possibilidade de o empreendedor pagar um aluguel pelo uso do terreno e buscar as autorizações para injetar a energia na rede e vendê-la no mercado livre de energia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/09/2025

DECISÃO DO TCU PODE OBRIGAR GOVERNO LULA A CONGELAR ATÉ R\$ 34 BI A MAIS EM GASTOS EM ANO ELEITORAL

Equipe econômica, que vai recorrer da decisão, teme que medida possa reacender debates dentro do Planalto por alteração na meta fiscal

Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA - A decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) de obrigar o governo federal a perseguir o centro da meta fiscal, e não mais o limite inferior da banda, pode levar a um efeito colateral indesejado pelo mercado financeiro e pela equipe econômica: a pressão da ala política do Palácio do Planalto por uma redução da própria meta de resultado primário no ano que vem.

Isso porque o entendimento do TCU pode obrigar o governo a ter de fazer um congelamento adicional de gastos de até R\$ 34,3 bilhões em pleno ano eleitoral. Em 2026, o governo se comprometeu a entregar um superávit primário de 0,25% do PIB, ou R\$ 34,3 bilhões no azul, mas o arcabouço fiscal permite uma margem de tolerância, que seria déficit zero.

Meta fiscal

Em % do PIB | PLDO 2026

--- Piso da meta — Centro da meta - - - Teto da meta

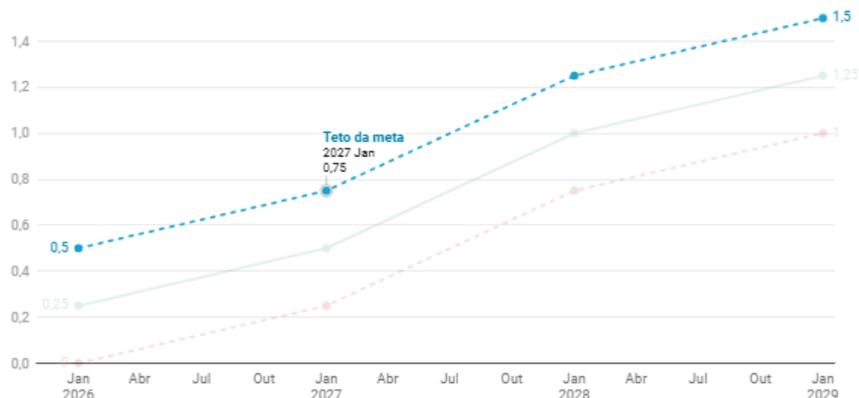


Gráfico: Estadão - Fonte: Ministério do Planejamento e Orçamento - [Obter dados](#)

Na última quarta-feira, o plenário do TCU decidiu que o governo não pode mais ter o limite da banda (o piso da meta) como referência nas divulgações dos relatórios bimestrais de Receitas e Despesas - quando são tomadas as decisões de contingenciamentos de gastos (entenda mais abaixo).

Dessa forma, ou o governo terá de estimar um aumento de arrecadação ou será obrigado a congelar despesas para cumprir o resultado.



Os ministros do Planejamento, Simone Tebet, e da Fazenda, Fernando Haddad Foto: FOTO: WILTON JUNIOR/ ESTADÃO

A decisão do TCU, no entanto, ainda não está valendo, porque o governo não foi notificado oficialmente e, além disso, a equipe econômica já indicou que vai recorrer ao próprio tribunal. Isso levará a um efeito suspensivo da medida, até que TCU faça a análise desse recurso.

Na visão do economista-chefe da Warren Investimentos, Felipe Salto, a decisão do TCU é correta, mas pode reforçar um cenário que já era previsto pela corretora como o mais provável - o de alteração da meta fiscal.

“Minha avaliação é que a decisão do TCU está correta. Mas isso vai levar a uma necessidade de cortes ainda maior no ano que vem. Pelas nossas contas, o governo já terá que cortar R\$ 30,8 bilhões para atingir o piso da meta. Com o TCU, esse número sobe mais R\$ 34,3 bilhões e chega a R\$ 65,1 bilhões no total”, diz.

Salto entende que o intervalo da meta fiscal tem o objetivo de acomodar choques e, por isso, a decisão do TCU faz sentido, porque obriga o governo a perseguir o centro em seus relatórios bimestrais.

“Na elaboração da Proposta de Lei Orçamentária Anual (PLOA), o governo propôs atingir a meta de R\$ 34,3 bilhões. Mas uma coisa é colocar no papel, a outra é a etapa da execução. Por isso, nosso cenário mais provável é de mudança da meta”, explicou.

Procurados, os Ministérios da Fazenda e do Planejamento reforçaram o tom da nota divulgada horas após a decisão do TCU, na última quarta-feira. Na visão das pastas, o governo vem seguindo um entendimento firmado pelo próprio Congresso Nacional, que obriga o governo a executar os gastos que são previstos no Orçamento.

Dessa forma, buscar o piso da meta é uma forma de conseguir conciliar essas duas obrigações: executar o Orçamento e cumprir a meta fiscal.

“Os ministérios esclarecem que o contingenciamento é instrumento utilizado, nos termos da LRF (Lei de Responsabilidade Fiscal) e do Regime Fiscal Sustentável, quando houver risco de descumprimento da meta que, segundo a LC 200/2023 (lei do arcabouço fiscal), é uma meta em banda e não em ponto”, diz a nota conjunta. “Assim, a meta de primário é descumprida quando o resultado primário não alcançar o limite inferior da banda. Trata-se, portanto, de mecanismo jurídico obrigatório e vinculado, aplicado ao orçamento de todos os Poderes.”

A equipe econômica também alega que tentou mirar o centro da meta, reforçando esse entendimento por meio da Proposta de Emenda à Constituição 45, de 2024, mas que a ideia foi rejeitada pelo Congresso.

“Cabe rememorar que foi rejeitada pelo Congresso Nacional a alteração constitucional proposta pelo Poder Executivo por ocasião da apresentação da PEC 45, de 2024, que franqueava maior flexibilidade à execução orçamentária para reforçar o cumprimento das metas fiscais”, diz a nota.

O TCU informou que o governo ainda não foi notificado da decisão e que poderá recorrer. Após a análise dos recursos, com o caso transitado em julgado, a decisão passará a valer, desde que não haja alterações do que foi decidido.

Com esse recurso e o efeito suspensivo, o risco de contingenciamento este ano é visto como baixo pela equipe econômica. Para 2026, contudo, a chance aumenta, caso seja mantido o entendimento do Tribunal.



Tiago Sbardelotto, analista da XP Investimentos, ainda tem como cenário base a hipótese de o governo conseguir reverter a decisão do TCU, por meio de recurso. Ele aposta que o governo manterá a meta do ano que vem, por entender que há medidas de arrecadação que vão elevar receitas, mesmo com a queda divulgada pela Receita Federal no mês de agosto.

“No nosso cenário base, o governo mantém a meta. Primeiro porque a desaceleração da arrecadação já era esperada. Segundo, porque as medidas incluídas no Orçamento do ano que vem mais relevantes não são diretamente afetadas por atividade (leilão de petróleo, dividendos, transações tributárias). Terceiro, porque acreditamos que o governo pode reverter o alerta do TCU”, disse.

Ele admite, contudo, que, se a decisão do TCU se mantiver, uma das opções será a revisão para baixo da meta.

“Nesse caso restariam duas opções: rever a meta ou tentar levantar receitas adicionais. Nossa visão é de que o governo tentará a segunda opção até o limite, mas se for obrigado a fazer um contingenciamento muito elevado, optará pela primeira”, afirmou.

Atualmente, o governo não está congelando nenhuma despesa do Orçamento com base no cumprimento da meta fiscal - ou seja, não está adotando o chamado contingenciamento, mas apenas bloqueando recursos (no momento, R\$ 12,1 bilhões) com base no teto de gastos do arcabouço fiscal. Se mirasse no centro, a contenção total teria de ser maior.

Qual a diferença entre bloqueio e contingenciamento?

No contingenciamento, o governo congela despesas quando há frustração de receitas, a fim de cumprir a meta fiscal (saldo entre receitas e despesas, sem contar os juros da dívida). Para 2025, a meta é de zerar o déficit das contas públicas.

Já o bloqueio é realizado para cumprir o limite de despesas do arcabouço fiscal. Assim, quando há aumento de gastos obrigatórios (como aposentarias, por exemplo), o governo bloqueia despesas não obrigatórias (como custeio da máquina e investimentos) para compensar a diferença.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/09/2025

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

GALEÃO SERÁ LEILOADO EM MARÇO COM LANCE MÍNIMO DE R\$ 932 MI

RioGaleão assinou com governo termo que ajusta o contrato de concessão do terminal

Por Kariny Leal e Jessica Alexandra — Do Rio 26/09/2025

A RioGaleão, concessionária do aeroporto internacional Tom Jobim, assinou com o governo federal e a Prefeitura do Rio, nesta quinta-feira (25), um termo que ajusta o contrato de concessão do terminal. A medida é uma forma de manter a concessão a longo prazo, com oferta de serviços de alto padrão e qualidade. Ao mesmo tempo, abre caminho para o governo realizar um leilão do terminal em março de 2026 com lance mínimo de R\$ 932 milhões, do qual a atual concessionária poderá participar.

“O Galeão será um grande hub da aviação na América do Sul”, disse ontem o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, na cerimônia de assinatura. O ministro afirmou que o acordo retoma o planejamento estratégico do aeroporto. Os termos ajustados passaram pela análise do Tribunal de



Contas da União (TCU), que, em junho, aprovou um acordo permitindo à RioGaleão continuar a administrar o aeroporto.

Essa decisão veio após um longo processo que tramitou no tribunal sobre o caso da RioGaleão que, em 2022, havia pedido para devolver a concessão. Logo depois, porém, a empresa desistiu de abandonar o contrato e houve negociações com o governo mediadas pelo TCU.

O acordo firmado ontem prevê a realização de um processo competitivo simplificado - nome técnico do leilão -, que precisará ser realizado até 31 de março do ano que vem.

A RioGaleão tem 51% do capital em mãos privadas. No fim de agosto, houve uma mudança no controle, quando a Vinci Compass comprou parte da singapuriana Changi. A Vinci passou a ter 35,7% da concessão, enquanto a Changi reduziu a participação para 15,3% do Galeão. A Infraero manteve 49% do ativo e deixará a sociedade depois do leilão. Até lá, a sociedade segue a mesma.

O presidente da RioGaleão, Alexandre Monteiro, disse ontem que a Anac e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovaram na quarta (24) a nova estrutura societária entre Changi e Vinci. Monteiro comemorou a assinatura do termo de ajuste que permitiu repactuar a concessão. “Celebramos hoje [ontem] a repactuação do contrato de concessão, que será submetido ao mercado.”

Changi e Vinci devem participar do leilão do ano que vem em bloco, mas, segundo Costa Filho, não devem ter nenhum tipo de preferência. “O leilão será democrático, não prevê preferência.”

Outro ajuste foi o fim gradual das restrições operacionais no aeroporto Santos Dumont, também no Rio. O terminal está, desde 2024, com uma limitação de 6,5 milhões de passageiros por ano, para estimular o fluxo no Galeão. Há previsão de que essa restrição seja levantada de forma gradual. Se isso não acontecer, o Galeão terá que ressarcir a União.

Outro item do acordo é a transformação da outorga fixa paga pela concessionária por uma contribuição variável de 20% sobre receitas brutas da concessão.

Segundo o ministro, em 2023 o Galeão tinha 4,8 milhões de passageiros. Em 2024, foram 14,5 milhões. A estimativa do ministério é de que o aeroporto alcance os 22 milhões em 2026. Em três anos, segundo o ministro, a expectativa é chegar a 30 milhões. Costa Filho afirmou que o governo deve começar a discutir no futuro uma possível concessão do Santos Dumont, que ainda é operado pela Infraero.

Para o prefeito do Rio, Eduardo Paes, o número de estrangeiros no Galeão deve ultrapassar o do aeroporto de Guarulhos (SP). “Com boa gestão, como vamos ter daqui para a frente melhores condições, vamos passar os números de estrangeiros de Guarulhos.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/09/2025

EVENTO DO ‘VALOR’ DEBATE INFRAESTRUTURA NO CENTRO OESTE

Série ‘Logística no Brasil’ percorre as cinco regiões do país para discutir temas estratégicos

O aprimoramento da infraestrutura logística está no centro das discussões para a promoção do crescimento no país. São cada vez mais urgentes investimentos que possibilitem o uso mais equilibrado dos meios de transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário, de modo a eliminar gargalos logísticos que encarecem o chamado custo-Brasil e afetam a competitividade da indústria e da agropecuária brasileira. O sucesso de projetos, tanto privados quanto públicos, tem o potencial de melhorar a integração entre os diferentes modais, trazendo ganhos econômicos, ambientais e sociais.



A série de debates “Logística no Brasil”, promovida pelo Valor, com oferecimento do Ministério dos Transportes e Infra S.A., está percorrendo as cinco regiões do país para discutir essa questão estratégica. O quarto encontro da série ocorre na segunda-feira (29), em Cuiabá, e irá tratar da infraestrutura logística do Centro-Oeste, região que ocupa posição estratégica na economia nacional, sobretudo por sua relevância no agronegócio e no fornecimento de alimentos para os mercados interno e externo.

Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e o Distrito Federal formam um polo de alta produtividade agrícola e pecuária, destacando-se na produção de soja, milho, algodão e carnes bovina e de frango.

Apesar de ser responsável por grande parte da produção agropecuária do país, o Centro-Oeste vê seu crescimento limitado por problemas e gargalos de infraestrutura. A malha rodoviária, principal meio de transporte, é insuficiente e está em más condições. A expansão da malha ferroviária e portuária é considerada estratégica, mas também enfrenta entraves regulatórios e de financiamento.

A CNA calcula que os custos logísticos fora da fazenda no Brasil equivalem, em média, a quatro vezes os custos argentinos e americanos, por causa da falta de infraestrutura. A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), por sua vez, estima que, caso os investimentos planejados sejam realizados, em dez anos a maior parte da produção agrícola do Centro-Oeste será escoada pelos portos do Norte e Nordeste, barateando o custo médio logístico em US\$ 30 por tonelada.

No debate desta segunda-feira, o painel “Corredores de Exportação e Escoamento da Produção Agropecuária” vai tratar da logística da região, da atração de investimentos e da superação dos gargalos atuais. A mesa vai reunir Lilian Campos, superintendente de inteligência de mercado da Infra S.A., e Cleiton Gauer, superintendente do Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Imea).

Depois, o painel “Como o Centro-Oeste pode superar os gargalos de transporte para aumentar sua competitividade?”, terá a participação de Paulo Afonso Rodrigues da Silva Lustosa, presidente da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas (Fenatac); Marcelo de Oliveira e Silva, secretário de Infraestrutura e Logística do Mato Grosso; Pedro Sales, presidente da Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (Goinfra); Vanessa Gasch, diretora executiva do Movimento Mato Grosso Competitivo; e Lucas Costa Beber, presidente da Aprosoja. A mediação será feita pela repórter especial Lu Aiko Otta, repórter especial do Valor.

O encontro irá começar às 10h, e será realizado no Hotel Deville Prime, com transmissão ao vivo nos canais de YouTube, Facebook e LinkedIn do jornal e no YouTube, no Instagram e no Facebook do Ministério dos Transportes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/09/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MELHORIA NO ACESSO AUMENTARÁ COMPETITIVIDADE DOS TERMINAIS NO PORTO DO RECIFE, AVALIA ABTP

Da Redação Portos e logística 26/09/2025 - 19:14

A Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) aprovou o anúncio de investimentos no Porto do Recife (PE), que incluem a dragagem e readequação do porto. A entidade elogiou ainda a proposta de arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros (TMP Recife). Segundo a ABTP, as medidas vão fortalecer a infraestrutura portuária e melhorar o ambiente de negócios na região.

Pelo projeto, a dragagem vai garantir calado operacional de 12 metros, depois do aumento da profundidade dos canais internos e externos, e permitir a atracação de embarcações de maior porte.



O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, disse que a melhoria no acesso vai aumentar a competitividade dos terminais que operam no Porto do Recife. “É fundamental que o poder público garanta infraestrutura e segurança, criando ambiente favorável ao crescimento do setor. Por isso, anúncios como esse são bem-vindos”, afirmou em nota.

Para o Terminal Marítimo de Passageiros, a expectativa é de ampliar a capacidade de 30 mil para 50 mil passageiros por ano. O projeto prevê reforma do terminal, modernização de mobiliário e de equipamentos, renovação das áreas de espera e de atendimento, criação de espaços administrativos, atualização dos sistemas de segurança e reforço na climatização. O contrato de arrendamento terá prazo de 25 anos e caberá ao arrendatário fazer investimentos em manutenção e aprimoramento da infraestrutura.

Segundo Jesualdo Silva, o arrendamento do terminal confirma a importância da parceria público-privada para melhorar os serviços ao usuário. Segundo a ABTP, é essencial que a iniciativa privada tenha segurança jurídica e liberdade para investir e o fortalecimento da infraestrutura portuária é base para o desenvolvimento econômico e para a integração do Brasil ao comércio e ao turismo globais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/09/2025

LEILÃO PARA CONCESSÃO DE TRAVESSIAS HIDROVIÁRIAS DE SP SERÁ DIA 13 DE NOVEMBRO

Da Redação Navegação 26/09/2025 - 18:59



O governo do estado de São Paulo marcou para o próximo dia 13 de novembro, na Bolsa de Valores do Brasil (B3), em São Paulo, o leilão para concessão das travessias Sebastião-Ilhabela, Santos-Vicente de Carvalho, Santos-Guarujá, Bertioga-Guarujá, Cananéia-Continente, Cananéia-Ilha Comprida, Cananéia-Ariri, Iguape-Juréia, Bororé-Grajaú, Taquacetuba-Bororé, João Basso-Taquacetuba, Porto Paraitinga, Porto Varginha e Porto Natividade da Serra. O prazo de concessão será de 20 anos, com investimentos estimados em R\$ 2,5 bilhões, pelo sistema de Parceria

Público Privada (PPP).

Entre as exigências incluídas no edital está a substituição da frota atual por 45 embarcações maiores, das quais 41 com motores elétricos, construção e padronização de terminais com climatização, banheiros acessíveis e áreas de alimentação e informação. Os vencedores terão que manter as mesmas tarifas cobradas atualmente, além das gratuidades já praticadas.

Segundo o governo paulista, as travessias hidroviárias do estado transportam, em média, 11 milhões de passageiros e 10 milhões de veículos por ano. A expectativa é de, com embarcações maiores e mais modernas, reduzir as filas e o tempo de viagem, inclusive na época de alta temporada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/09/2025

'PACTO PELO AGRO' DE SUAPE FORMA FORÇA-TAREFA PARA AGILIZAR EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES DE PE

Da Redação Portos e Logística 25/09/2025 - 22:48

O 'Pacto pelo Agro', iniciativa do Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) e da Secretaria de Desenvolvimento Agrário, Agricultura, Pecuária e Pesca de Pernambuco (SDA), criou uma comissão



interinstitucional. A força-tarefa tem objetivo de destravar gargalos e facilitar a movimentação de cargas do setor agropecuário de Pernambuco e do país por meio do Porto de Suape.

Técnicos das duas instituições, nomeados pelo presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto, e pelo secretário da SDA, Cícero Moraes, começam a trabalhar nos próximos dias com o objetivo de identificar maneiras de integrar mais Suape ao agronegócio, facilitando o escoamento de produtos e de insumos, a exemplo das frutas do Vale do

São Francisco, no Sertão e dos grãos destinados à avicultura no Agreste.

Na próxima semana, os técnicos pretendem iniciar uma agenda de trabalho e de escuta dos principais representantes do agronegócio do estado e dos operadores portuários em operação em Suape. O grupo de trabalho é formado por seis integrantes, divididos igualmente pela representação de Suape e pela da Secretaria de Desenvolvimento Agrário, que atuarão em conjunto com produtores rurais, técnicos, exportadores, associações e players do setor.

Entre as atribuições, estão a implementação de um plano de ação concreto e uma agenda de atuação com a criação de estratégias que ampliem a competitividade do agronegócio pernambucano dentro e fora do país, principalmente relacionadas à importação de insumos, como grãos, e exportação agropecuária.

“O Pacto pelo Agro simboliza um esforço conjunto para transformar Pernambuco em referência nacional e internacional na logística do agronegócio, seguindo a orientação da governadora Raquel Lyra”, destacou o secretário. “Estamos ampliando nossa infraestrutura e criando mecanismos de diálogo com o setor para garantir que Suape seja um parceiro competitivo no crescimento do agronegócio pernambucano e nacional”, acrescentou Bisneto, de Suape.

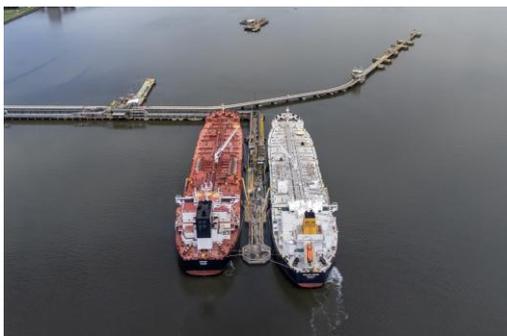
Em 2024, o setor cresceu 11,5% no PIB estadual e consolidou Pernambuco entre os principais exportadores de frutas do Brasil, com mais de US\$ 312 milhões em vendas internacionais. O estado também se destacou na produção de ovos – 299,5 milhões de dúzias no último ano – e projeta abate de mais de 65 milhões de aves em 2025, o que impulsiona a relevância de importação do milho e farelo de soja para garantir a produção local.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2025

PÍER PÚBLICO DE GRANÉIS LÍQUIDOS INICIA MODERNIZAÇÃO DE R\$ 29 MILHÕES NO PR

Da Redação Portos e logística 25/09/2025 - 22:34



As obras de ampliação e readequação do Píer Público de Granéis Líquidos (PPGL) de Paranaguá (PR) serão iniciadas na próxima semana, com previsão de conclusão em maio de 2026. A Portos do Paraná afirmou que o cronograma de atividades, divulgado na última quarta-feira (24) em encontro que reuniu técnicos dos terminais que operam no píer público, representantes da construtora e da autoridade portuária, foi estruturado para garantir a menor interferência possível nas operações de atracação e desatracação de navios. Ao todo, serão investidos R\$ 29 milhões.

Os trabalhos terão início pela reestruturação do pavimento da ponte de acesso. Em seguida, começa o estaqueamento para a construção de um novo delfim (estrutura portuária fixa) destinado à amarração e atracação de navios. Também fazem parte do escopo a nova estrutura de elevação e

organização de mangotes (mangueiras flexíveis para transporte de material líquido), a adequação do sistema de iluminação e das instalações elétricas, a instalação de sistema de monitoramento e atracação a laser e a substituição das defensas.

“Essa obra visa melhorias de segurança para garantir que navios de maior porte possam atracar de forma segura, reduzindo ainda mais os riscos de acidentes durante as manobras de atracação e desatracação”, afirmou a coordenadora de Sinalização, Balizamento e Monitoramento, Julia Teresa Bruch.

A construção do novo doco será realizada concomitantemente às operações de navios nos berços 141 e 142, para evitar desabastecimento no estado do Paraná. “Discutimos medidas de segurança com todos os setores envolvidos da Portos do Paraná e com a construtora responsável pela obra. Somente na hora das atracações e desatracações as balsas da obra do novo doco serão desmobilizadas, com o apoio de um rebocador, e, depois, os trabalhos serão retomados”, detalha a coordenadora.

Estão sendo programadas janelas operacionais de sete a nove dias em que o PPGL não poderá receber nenhuma embarcação. Nesse período, os trabalhos serão executados 24 horas por dia. O afastamento dos navios será necessário, pois os operários utilizarão equipamentos que geram calor, faíscas ou chamas.

“Sabemos da expectativa dos terminais para o início da obra, mas também sabemos da importância das operações na estrutura atual. Por isso, reunimos agentes e operadores para apresentar a dinâmica das obras, a fim de mitigar as janelas operacionais. Queremos passar esse cronograma e essas instruções para que todos os atores envolvidos estejam alinhados”, afirma a coordenadora de tráfego marítimo, Renata Gusmão.

Renata ressaltou que o píer de líquidos da Cattalini não será afetado e seguirá operando normalmente durante as obras no PPGL. Os berços 141 e 142 atendem a empresas como Petrobras/Transpetro, Liquipar, Cattalini, CBL e Terin, responsáveis pela movimentação de óleo bruto de petróleo, óleo diesel, metanol e outros combustíveis.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2025

CONTRIBUIÇÕES PARA NOVO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO RJ TERMINAM NESTA SEXTA (26)

Da Redação Portos e logística 25/09/2025 - 22:18



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou, na última terça-feira (23), a audiência pública para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização do arrendamento do RDJ06A. O período da consulta pública se estende até sexta-feira (26).

O terminal, localizado no Porto do Rio de Janeiro (RJ), é destinado à movimentação e armazenagem de graneis líquidos não inflamáveis, especialmente óleos básicos. A futura instalação ocupará área de 11.800 metros quadrados (m²). O investimento direto previsto é de R\$ 24,9 milhões ao longo dos 25 anos do contrato.

O diretor da Antaq, Alber Vasconcelos, relator da audiência, apontou a importância do andamento desse processo licitatório para garantir mais segurança, ganho de eficiência e mais investimentos para o terminal. No total, durante a audiência, uma pessoa contribuiu de forma oral.

A Antaq informou que as minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública do arrendamento do terminal RDJ06A estão disponíveis no site da agência. O período para a realização das contribuições escritas se estende até as 23h59 do dia 26 de setembro de 2025, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da Antaq.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2025

MARCELO DELANO

Executivos 25/09/2025 - 21:29



Marcelo Delano assumiu recentemente como superintendente de engenharia do estaleiro Mac Laren, em Niterói (RJ). Ele será o engenheiro naval responsável pela construção dos quatro petroleiros classe Handy pelo consórcio Marenova — formado pelos grupos Ecovix e Mac Laren, encomendados pela Transpetro.

A construção dos cascos será realizada no Estaleiro Rio Grande (RS), de propriedade da Ecovix, enquanto a finalização e a parte de comissionamento ocorrerão no Estaleiro Mac Laren (RJ). “O objetivo é garantir que os navios atendam não apenas às especificações contratuais, mas também tragam ganhos de eficiência e competitividade para a Transpetro, alinhados às melhores práticas internacionais em design e construção naval”, afirmou Delano.

Formado há 20 anos pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), o engenheiro construiu uma trajetória voltada para a área de construção de embarcações. O início da carreira foi marcado pela atuação em projetos e participação em duas sociedades classificadoras de navios (RBNA e BV), contribuindo com expertise em normatização e certificação.

No estaleiro São Miguel (RJ), do grupo Bravante, Delano gerenciou a construção de 10 PSVs (transporte de suprimentos). As unidades destinadas ao apoio logístico offshore contribuíram para ampliar a capacidade operacional da companhia, em linha com os padrões internacionais de desempenho e segurança.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2025

FINCANTIERI E ECOVIX APRESENTAM MAIORES VALORES PARA CONSTRUIR GASEIROS DA TRANSPETRO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 25/09/2025 - 21:09



Fincantieri do Brasil apresentou proposta de US\$ 546,8 milhões pelo lote A. Pelo lote B, Ecovix apresentou valor mais alto, de US\$ 414,7 milhões. Certame recebeu total de 9 propostas, que serão analisadas pela comissão de licitação e passarão por outras etapas antes do resultado final

A Fincantieri do Brasil, do grupo italiano proprietário do estaleiro Vard Promar (PE), e a Ecovix, dona do Estaleiro Rio Grande (RS), apresentaram os maiores valores, respectivamente, pelos lotes A e B da licitação para a construção de um total de oito gaseiros para a Transpetro. De acordo com a classificação preliminar por preço global dos lances das empresas proponentes no portal Petonect, nove empresas apresentaram propostas comerciais no certame, sendo cinco para o lote A e quatro para o lote B. As regras da licitação



preveem que os dois lotes não podem ser vencidos pelo mesmo estaleiro ou consórcio. A abertura dos envelopes ocorreu na última segunda-feira (22).

No lote A, a Fincantieri do Brasil apresentou proposta de US\$ 546,8 milhões, seguida pela Ecovix (US\$ 270 milhões) e pela Dalian Shipbuilding Offshore (US\$ 181,77 milhões). A Zhoushan Dashenzhou Shipbuilding apresentou proposta de US\$ 165 milhões e a KIT L.L.C-FZ, de US\$ 125 milhões. Esse lote contempla a aquisição de três navios com capacidade de 10 mil metros cúbicos (m³), do tipo semirrefrigerado. Essas embarcações também poderão carregar amônia, produto que atualmente não é transportado pela Transpetro. A entrada dessas novas embarcações possibilitará a ampliação da carteira de serviços da companhia.

No lote B, o envelope apresentado pela Ecovix tinha o valor mais alto: US\$ 414,7 milhões, seguido pelas propostas de US\$ 282,83 milhões da Dalian Shipbuilding Offshore, de US\$ 223,6 milhões da KIT L.L.C-FZ e de US\$ 205,5 milhões da Irus Holding. Esse lote abrange cinco navios, sendo três embarcações de 7 mil metros cúbicos e duas de 14 mil m³ de capacidade. Esses gaseiros serão do tipo pressurizado, destinados ao transporte de GLP e derivados.

Próximas etapas

Em nota, a Transpetro ressaltou que a concorrência segue agora para as próximas etapas e que a comissão de licitação vai avaliar as propostas recebidas e dará continuidade ao processo até a homologação do resultado final. A subsidiária da Petrobras esclareceu que, após a abertura das propostas comerciais, será aplicada a regra de equalização de preços entre as propostas de estaleiros brasileiros e estrangeiros.

Na sequência, a comissão de licitação dará início à fase de negociação com os proponentes. Em seguida, serão analisadas as condições de habilitação, com a verificação de documentação para qualificação jurídica, econômica e técnica. "Será julgado vencedor da licitação o estaleiro com a proposta classificada em primeiro lugar e que apresente todos os requisitos e documentos exigidos. Após esse trâmite, será aberto prazo para recursos. Ao final, será feita a divulgação do resultado dos recursos e a formalização da proposta vencedora na Petronect", pontuou a Transpetro.

Os 8 gaseiros integram o Programa de Renovação e Ampliação da Frota do Sistema Petrobras, lançado pela Transpetro em julho de 2024 e que já contratou quatro navios da classe Handy. Essas quatro primeiras unidades serão construídas pelo consórcio Marenova, formado pelos grupos Ecovix e Mac Laren, com início das obras esperadas ainda para o segundo semestre deste ano.

Lote A

Fincantieri do Brasil US\$ 546,78 milhões
Ecovix US\$ 270 milhões
Dalian Shipbuilding Offshore US\$ US\$ 181,77 milhões
Zhoushan Dashenzhou Shipbuilding US\$ 165 milhões
KIT L.L.C-FZ US\$ 125 milhões

Lote B

Ecovix US\$ 414,68 milhões
Dalian Shipbuilding Offshore US\$ 282,83 milhões
KIT L.L.C-FZ US\$ 223,58 milhões
Irus Holding US\$ 205,5 milhões
(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/09/2025





INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 145/2025
Página 57 de 57
Data: 26/09/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

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

Fonte : InforMS
Data: 26/09/2025