

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 148/2025
Data: 02/10/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
VISITA DE COMISSÃO AO PORTO DE SANTOS AJUDARÁ NA REVISÃO DE TRECHOS DA LEGISLAÇÃO	4
FALTAM MARÍTIMOS PARA ATENDER À DEMANDA DOS NAVIOS NO BRASIL	5
PROJETO DE LEI EM BRASÍLIA PODE DAR MAIS AUTONOMIA PARA AS AUTORIDADES PORTUÁRIAS	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
IBGE: ALAGOAS, CEARÁ E BAHIA LIDERAM EM GASTO POR VIAGENS COM PERNOITE	8
PARAÍBA TERÁ 1º COMPUTADOR QUÂNTICO DO BRASIL COM INVESTIMENTO DE US\$ 10 MI	10
“COM EMPRESAS ÂNCORA, A ZPE CHEGA ESTRUTURADA E PRONTA PARA AVANÇAR”	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	14
AVISO DE PAUTA: FUTURO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA E DA NAVEGAÇÃO SERÁ TEMA DO SUMMIT ANTAQ 2025	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	15
CHAPADA DIAMANTINA ATRAI VISITANTES O ANO TODO E TEM NO AEROPORTO DE LENÇÓIS PORTA ESTRATÉGICA DE ACESSO	15
HIDROVIAS GANHAM PROTAGONISMO NA EXPORTAÇÃO DE SOJA E MILHO	16
SILVIO COSTA FILHO ASSINA TERMO DE COMPROMISSO E AUTORIZA LICITAÇÃO PARA OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE ARAGUARI (MG)	18
MINISTRO DEFENDE USO DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE EM FERROVIAS QUE OPERAM NAS POLÍGONAS DE PORTOS	19
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	20
RENAN FILHO ASSINA CONTRATO QUE DESTRAVA OBRAS FUNDAMENTAIS PARA A MODERNIZAÇÃO DA BR-040/495/RJ/MG	20
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROJETA AVANÇO HISTÓRICO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS DURANTE EVENTO EM BRASÍLIA	22
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES INICIA CONSULTA PÚBLICA PARA TORNAR A CNH MAIS BARATA E AMPLIAR ACESSO À HABILITAÇÃO NO BRASIL	23
BE NEWS – BRASIL EXPORT	25
EDITORIAL – UM MAIOR USO PARA OS RECURSOS DO FMM	25
NACIONAL - HUB – CURTAS - CNPE AUTORIZA ATUALIZAÇÃO DE ESTUDOS PARA CONCLUSÃO DE ANGRA 3	26
Angra 3	26
Alternativas	26
Energia firme	26
Partilha	26
Previsibilidade e estabilidade	26
NACIONAL - RELATÓRIO ALERTA PARA DESIGUALDADES NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA GLOBAL	26
NACIONAL - PETROBRAS E AMAZON FIRMAM ACORDO PARA COMBUSTÍVEIS DE BAIXA EMISSÃO	28
NACIONAL - NAVIO-PLATAFORMA VOLTA AO BRASIL E AMPLIA OPERAÇÕES NO CAMPO DE BÚZIOS	29
NACIONAL - FERROVIA TRANSNORDESTINA INICIA OPERAÇÕES NESTE MÊS, DIZ RENAN FILHO	30
NACIONAL - MINISTRO DEFENDE USO DO FMM EM FERROVIAS QUE OPERAM EM PORTOS	32
BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT AMPLIA ATUAÇÃO E CRIA FÓRUM PARA SETOR DE MINAS E ENERGIA	32
PORTO DE SANTOS - POMINI PEDE DESCENTRALIZAÇÃO E MAIOR AUTONOMIA EM NOVO PL	34
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - GUIANA: A NOVA DISTRAÇÃO PARA A LOGÍSTICA DO AMAZONAS	36
JORNAL O GLOBO – RJ	37
RELATOR FINALIZA PROPOSTA DE REFORMA ADMINISTRATIVA; VEJA OS PRINCIPAIS PONTOS	37
POR LUÍSA MARZULLO, BERNARDO LIMA E THAÍS BARCELLOS — BRASÍLIA	37
DEZOITO DEPUTADOS NÃO PARTICIPARAM DA VOTAÇÃO QUE APROVOU ISENÇÃO DO IR; SAIBA QUEM SÃO	39
REFORMA ADMINISTRATIVA LIMITA PENDURICALHOS A 10% DO SALÁRIO PARA SERVIDORES QUE GANHAM PRÓXIMO DO TETO	41
IMPOSTO DE RENDA: RETROCESSOS NA CÂMARA ACENDEM ALERTA PARA VOTAÇÃO NO SENADO. ENTENDA	42
FERROGRÃO, QUE PODERÁ TER SINAL VERDE DO STF, DIVIDE OPINIÕES. ENTENDA	43
BARCAS NAS LAGOAS DA BARRA E DE JACAREPAGUÁ: PROJETO PREVÊ CINCO ESTAÇÕES E VISA A RESOLVER 'DRAMA DE MOBILIDADE'	45
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	48
OPINIÃO - TRUMP IGNORA ESTRATÉGIAS E MESMO IDEOLOGIAS; DIFÍCIL PREVER O QUE VIRÁ DA ‘QUÍMICA’ COM LULA	48
REFORMA ADMINISTRATIVA: PEC LIMITA SUPERSALÁRIO, VEDA FÉRIAS DE 60 DIAS E CRIA REGRAS PARA CONCURSOS	49
JURO FREIA RECUPERAÇÃO DA INDÚSTRIA NO 1º SEMESTRE, TARIFAÇÃO PIORA O CENÁRIO DO 2º, MOSTRA ESTUDO	53
AGÊNCIA BRASIL - DF	54
GASTO DE BRASILEIROS COM VIAGENS NACIONAIS SUBIU 11,7% EM 2024	54



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 148/2025
Página 3 de 66
Data: 02/10/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS	57
COMPLEXO LAGUNAR NO RIO DE JANEIRO TERÁ LINHAS DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE PASSAGEIROS	57
ARTIGO - QUANDO O RIO BAIXA, O CUSTO (PARA TODOS) SOBE!	58
AUTORIDADE PORTUÁRIA E PARQUE TECNOLÓGICO DE SANTOS FIRMAM COOPERAÇÃO SOBRE INOVAÇÃO.....	61
CNPE ESTABELECE ÍNDICES MÍNIMOS DE 60% DE CONTEÚDO LOCAL PARA APOIO OFFSHORE E 50% PARA NTs E GASEIROS .	62
SAAM TOWAGE PERU INCORPORA MAIS UM REBOCADOR.....	62
FERROPORT USA IA PARA MONITORAR QUALIDADE DO MINÉRIO EMBARCADO	63
UMA EM CADA 5 EMPRESAS INDUSTRIAIS USARIA CABOTAGEM EM 'CONDIÇÕES ADEQUADAS', APONTA CNI	64
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	66
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	66



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

VISITA DE COMISSÃO AO PORTO DE SANTOS AJUDARÁ NA REVISÃO DE TRECHOS DA LEGISLAÇÃO

Políticos da Baixada Santista fazem balanço positivo da programação feita pela comissão de deputados federais

Por Bárbara Farias 2 de outubro de 2025



Na manhã desta quarta-feira (1), comitiva de parlamentares embarcou em um catamarã para percorrer canal aquaviário do Valongo até a Ponta da Praia (Alexsander Ferraz/AT)

A visita a Santos da comissão especial que analisa o Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão da legislação portuária, foi positiva na avaliação dos deputados federais que compõem o grupo e deve ajudar em trechos do projeto que tramita em Brasília.

Presente à reunião que aconteceu nesta quarta-feira (1) na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), a deputada federal Rosana Valle (PL) destacou que são 17 parlamentares com a missão de modernizar a legislação. “Recebemos mais de 800 emendas e nosso desafio é conciliar as necessidades do setor com o dia a dia da operação portuária. Discutimos temas fundamentais, como ampliação do tempo de concessão das empresas, adoção de energia limpa e práticas já consolidadas em outros portos do mundo”.

A deputada disse que a missão também é preparar o Porto de Santos para o futuro, sem deixar de valorizar a mão de obra que sempre sustentou a atividade portuária. “Nosso objetivo é aprovar uma lei moderna, que mantenha o Porto competitivo, traga progresso para a região e continue contribuindo para o desenvolvimento do Brasil”.

Também ontem, a comitiva visitou ainda o terminal da Eldorado Brasil Celulose e o Parque Valongo, onde as autoridades concederam entrevistas. Depois, embarcaram em um catamarã para percorrer o canal aquaviário até a Ponte Edgard Perdigão, na Ponta da Praia, onde desembarcaram, encerrando a programação.



Autoridades também visitaram o terminal da Eldorado Brasil Celulose e acompanharam as operações (Alexsander Ferraz/AT)

Organizador da visita ao cais santista, o deputado federal e 2º vice-presidente da comissão especial, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), comentou que o primeiro trimestre de 2026 é o limite para a conclusão dos trabalhos. “A comissão tem prazo de 40 sessões para avaliar esse projeto que deve vencer agora no final do ano e pode ser prorrogado por mais 20 sessões, ou seja, há um limite para esse PL ser votado, que é o começo do ano que vem, o primeiro trimestre. A partir disso, segue para o Senado”.

Sobre o encontro em Santos, Barbosa avaliou ser muito positivo a oportunidade de ouvir todos os setores, inclusive os trabalhadores. “A gente sabe da importância de atrair novos investimentos, do novo marco regulatório, de ampliar o tempo de contrato para as empresas, mas não podemos deixar

de priorizar os trabalhadores. Vamos aprovar um projeto que possa atender os direitos já conquistados por eles e que permita a geração de novos empregos e oportunidades para os moradores da Baixada Santista”.



No Parque Valongo, deputados, empresários e representantes de entidades falaram da relação Porto-Cidade (Alexsander Ferraz/AT)

O prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), recepcionou a comitiva no Parque Valongo e fez um balanço positivo do encontro nos dois dias. “Apresentamos aos deputados a pauta municipalista, destacando as necessidades e intenções da gestão local na relação Porto-Cidade. Defendemos que os

municípios tenham participação mínima nas taxas portuárias e nas outorgas, garantindo recursos para obras de infraestrutura e equipamentos públicos”.

Rogério ressaltou ainda que apresentou o Parque Valongo à comissão como exemplo de parceria de sucesso entre Prefeitura, Autoridade Portuária e empresas, que transformou uma área degradada em um espaço de eventos e lazer. “Nosso objetivo é fortalecer essa visão municipalista, ampliar parcerias com o Porto e estender esses avanços a outras cidades portuárias”, finalizou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/10/2025

FALTAM MARÍTIMOS PARA ATENDER À DEMANDA DOS NAVIOS NO BRASIL

Setor aquaviário precisa de mão de obra especializada, mas número de profissionais é insuficiente no País

Por Nicollas Félix 2 de outubro de 2025



Alunos no início do Curso de Formação de Oficiais da Marinha Mercante no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, no Rio de Janeiro (Marinha do Brasil/Divulgação)

O baixo número de marítimos, profissionais que atuam em navios, preocupa o setor aquaviário no País. Um estudo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) indicou que houve 356 vagas não preenchidas em empresas associadas à entidade e à Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) no

primeiro semestre de 2025.

E o levantamento ainda foi feito sem considerar a Petrobras e a sua subsidiária Transpetro. Segundo a Abac, o plano estratégico da Petrobras entre 2026 e 2031 prevê a entrada de novas embarcações, o que ampliará ainda mais a demanda por trabalhadores.

O estudo ainda revelou que há alto índice de reprovação nos exames de saúde ocupacional, o que agrava o cenário. Projeta-se um déficit de cerca de 500 marítimos até 2030, o suficiente para paralisar cerca de 30 embarcações.

A formação desses profissionais é de responsabilidade da Marinha do Brasil e ocorre em duas unidades da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm): o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), localizado no Rio de Janeiro, e o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), em Belém. A Tribuna publicou, no último domingo, reportagem mostrando como é a capacitação.



De acordo com o diretor-executivo da Abac, Luís Fernando Resano, o déficit no número de oficiais da Marinha Mercante ocorre pelo orçamento contido nas escolas de formação, além do controle do número de vagas para manter a empregabilidade. “Diferentemente de qualquer outra profissão, em momentos de aumento da demanda, é demorado para o mercado reagir, uma vez que a formação desses profissionais varia de 4 a 5 anos”.

Resano acredita que é necessário utilizar a capacidade máxima das duas escolas, sem olhar para a demanda, garantindo a oferta a qualquer momento. “Uma segunda ação é manter o curso de adaptação a segundo oficial de Náutica e Máquinas, que habilita profissionais que já possuem curso superior a se tornarem oficiais da Marinha Mercante. Trata-se de uma formação mais rápida (de um ano e meio a dois anos). Esses cursos já existiram e foram descontinuados e agora estão sendo retomados, mas não deveriam ter sido desmobilizados”.

Segundo Resano, o concurso para o curso de adaptação deste ano obteve quase 7 mil inscrições em uma semana. “Os marítimos tiveram importantes conquistas trabalhistas, como regime de trabalho e salários bem superiores a outras profissões, o que parece ser um grande atrativo para a carreira”, considera o diretor-executivo da Abac.

A Marinha do Brasil afirma que vem capacitando mão de obra em volume, e nos últimos três anos foram formados 15.237 aquaviários ao ano. Desse número, cerca de 10% foram oficiais da Marinha Mercante, totalizando 1.530 pessoas. Ou seja, nos últimos três anos, a média de novos oficiais é de 510.

Curso dura quatro anos com ampla capacitação

Apesar de a Marinha formar centenas de alunos a cada ano, a demanda da indústria marítima brasileira ainda carece de mão de obra especializada, admite o comandante do corpo de alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm), Celso José Machado do Rosario.

O comandante explica que o curso possui três anos de formação militar, conduzida em conjunto com a formação acadêmica. Após esse período, os alunos cumprem um ano de estágio em empresas de navegação.

Os três primeiros anos são realizados em regime de internato. Durante esse período, os alunos têm disciplinas teóricas — como Navegação, Máquina, Eletrônica, Inglês Técnico e Legislação Marítima —, além de práticas com simulações em laboratório, exercícios no mar e treinamento militar-naval.

Após o terceiro ano, é realizado o estágio embarcado em navios mercantes, onde o aluno aplica os conhecimentos adquiridos na prática da profissão. As novas turmas são formadas anualmente, sendo necessário ser aprovado em um concurso público, que exige nível médio completo e idade entre 17 e 23 anos, além de aprovação em exames físicos e médicos.

“Eles saem aptos a trabalhar em navios mercantes de bandeira brasileira ou estrangeira, podendo atuar também em empresas de logística, plataformas offshore, portos, órgãos governamentais e agências reguladoras. Muitos são rapidamente absorvidos pelo mercado, dada a qualidade da formação”, afirma Machado.

Aprendizado

Os três primeiros anos de curso são em regime de internato. Os alunos têm disciplinas teóricas — como Navegação, Máquina, Eletrônica, Inglês Técnico e Legislação Marítima —, além de práticas com simulações em laboratório, exercícios no mar e treinamento militar-naval. Após a conclusão do curso e do estágio embarcado, o aluno recebe o título de bacharel em Ciências Náuticas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 02/10/2025

PROJETO DE LEI EM BRASÍLIA PODE DAR MAIS AUTONOMIA PARA AS AUTORIDADES PORTUÁRIAS

Relator do PL 733/2025, deputado federal Arthur Maia afirma que a burocracia é entrave aos portos públicos

Por Bárbara Farias 2 de outubro de 2025



Em reunião na sede da Autoridade Portuária de Santos, deputados federais acompanharam a apresentação do presidente Anderson Pomini (Alexsander Ferraz/AT)

A comissão especial da Câmara dos Deputados que analisa o Projeto de Lei (PL) 733/2025, que atualiza a legislação portuária no Brasil, deve encaminhar ao texto uma proposta que garanta mais autonomia às

autoridades portuárias para destravar investimentos, equacionando um problema comum entre os portos públicos: a baixa execução orçamentária. O tema foi discutido nesta quarta (1), no segundo e último dia de visitas técnicas dos membros da comissão ao Porto de Santos.

Relator do PL, o deputado federal Arthur Maia (União-BR), afirmou que um dos objetivos da comissão é formatar uma nova legislação que desburocratize o setor portuário. “A burocracia é um entrave sério a investimentos no porto”.

Maia defende a maior autonomia das autoridades portuárias. “Eu penso que a desburocratização passa, em grande medida, pelo fortalecimento da autoridade portuária. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) faz uma orientação a nível de política nacional, mas quem conhece os portos internamente são as respectivas autoridades portuárias. Na medida em que nós as fortalecemos, esses investimentos fluirão com muito mais facilidade”.

O relator prometeu formalizar essa demanda e construir um texto que seja objetivo, “a ponto de não permitir que essa burocracia persista”.

Alinhamento

A proposta do parlamentar se alinha à visão do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini. Em reunião com a comitiva realizada na sede administrativa do Porto de Santos, no início da manhã de ontem, Pomini afirmou que é preciso reformar a Lei dos Portos para destravar os investimentos, pois “os portos, em geral, têm baixa execução orçamentária”.

Segundo Pomini, há um desestímulo por parte da própria União. “A Sest (Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais), do Governo Federal, leva em consideração a classificação dos portos pela capacidade de execução orçamentária, o que é um erro. Algumas empresas públicas trabalham com o freio de mão puxado para apresentar uma execução, ao final do ano, maior do que a que foi proposta. Isso gera um desestímulo para quem está na máquina. É o contrário. Você tem que ser estimulado a apresentar um projeto ousado de execução. E essas são algumas razões que geram ineficiência”, comentou.

O gestor do Porto de Santos comentou que, embora tenha projetado um orçamento de R\$ 260 milhões para este ano, a APS pretende aplicar apenas 36,9% disso, o que já será um recorde. Ele explicou o motivo da baixa execução. “O túnel, por exemplo, já tinha uma verba prevista para esse ano, mas em razão dos arranjos, da política, da participação do Governo do Estado, a gente não vai executar o que estava previsto para o túnel nesse ano. Além de outras obras que foram objeto de impugnação e questionamentos jurídicos”.

Já para 2026, segundo Pomini, a previsão orçamentária é de R\$ 759 milhões. “Desse total, R\$ 246 milhões serão destinados ao túnel, o aporte é uma segurança para o privado. Outros R\$ 360 milhões serão aplicados em projetos internos — obras, reforma de cais e perimetral — e para o Porto de Itajaí (SC), uma previsão de R\$ 154 milhões, em um plano de investimentos para mais de R\$ 850 milhões”.

Segundo ele, a empresa pública tem dinheiro em caixa, mas, em razão da fragmentação, com muitas esferas decidindo, as coisas acabam demorando ou não acontecendo. “É importante encontrarmos um formato atualizado nesse texto moderno para que o setor produtivo, logístico e portuário brasileiro, tenha mais eficiência. Precisamos encontrar um formato que nos dê mais agilidade”, disse Pomini.

O objetivo, diz ele, é distribuir competências, com governança e segurança. “Essa equação nós precisamos resolver”.

Visitas técnicas

A comissão especial de deputados federais que analisa o Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão da Lei dos Portos (12.815/2013), vem promovendo reuniões, audiências públicas e visitas técnicas para juntar subsídios para melhorar o texto final que será aprovado, provavelmente no ano que vem. No Porto de Santos, a comissão fez visitas técnicas e reuniões terça-feira e ontem.

A programação incluiu terminais, o Parque Valongo, passeio de barco e reuniões na Prefeitura de Santos e na Autoridade Portuária de Santos (APS). Durante a programação, os parlamentares foram acompanhados por autoridades locais, empresários e entidades portuárias. Participaram das visitas o relator do PL, o deputado federal Arthur Maia (União-BR); o presidente da comissão, deputado Murilo Galdino (Republicanos-PB); o 2º vice-presidente, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), além de Rosana Valle (PL, membro efetivo) e Carlos Alberto da Cunha, o Delegado Da Cunha (PP).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/10/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

IBGE: ALAGOAS, CEARÁ E BAHIA LIDERAM EM GASTO POR VIAGENS COM PERNOITE

Em 2024, o gasto total dos brasileiros com viagens nacionais somou R\$ 22,8 bilhões, alta de 11,7% frente a 2023. O número de viagens ficou estável, mas o valor médio por deslocamento aumentou, segundo o IBGE

Por Paulo Goethe - De Recife paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br



Alagoas apresentou a maior média nacional de gastos por viagens com pernoite e a capital Maceió vem sendo procurada como opção de turismo dentro do Brasil. Foto: Lucas Mendes/ Ascom Setur

Os maiores gastos médios por turista em viagens nacionais com pernoite em 2024 foram registrados em três estados do Nordeste: Alagoas, Ceará e Bahia. É o que revela a edição especial sobre turismo da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), divulgada nesta quinta-feira (2) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).



Enquanto a média nacional de gasto por viagem com pernoite ficou em R\$ 1.576, os valores chegaram a R\$ 3.790 em Alagoas, R\$ 3.006 no Ceará e R\$ 2.711 na Bahia. Esses dados consideram apenas viagens com ao menos uma noite fora de casa, conforme a metodologia da PNAD Contínua. A Região Nordeste, que concentrou 27,4% das viagens realizadas no país, movimentou um total de R\$ 7,4 bilhões em despesas turísticas — o segundo maior volume entre as regiões, atrás apenas do Sudeste, com R\$ 8,7 bilhões.

Segundo o IBGE, 96,7% das viagens realizadas em 2024 foram nacionais e, destas, 80,9% ocorreram dentro da mesma região de origem do viajante, o que reforça a força do turismo intrarregional. No caso do Nordeste, esse padrão se expressa em deslocamentos entre estados vizinhos, impulsionados por destinos consolidados, como litoral e rotas culturais.

Viagens mais caras, mesmo com volume estável

Apesar da alta nos gastos totais, a quantidade de viagens com pernoite permaneceu estável em 20,6 milhões, repetindo o mesmo patamar de 2023. O número de domicílios com ao menos um morador viajante também não variou — manteve-se em 15 milhões, embora o número total de residências no país tenha crescido, o que reduziu a proporção de domicílios viajantes de 19,8% para 19,3%.

Para o analista da pesquisa do IBGE, William Kratochwill, o aumento no volume financeiro mesmo sem ampliação no número de viagens revela uma mudança no perfil de consumo:

“Pode ser o tipo de viagem, mais longa. De fato, houve aumento no custo médio por pessoa”, afirmou Kratochwill.

O gasto médio por viagem nacional com pernoite subiu de R\$ 1.706 em 2023 para R\$ 1.843 em 2024, enquanto o gasto diário médio por pessoa passou de R\$ 253 para R\$ 268 no mesmo período.

Renda define quem viaja — e quanto gasta

A pesquisa também detalha a forte correlação entre renda domiciliar per capita e frequência de viagens. Entre os domicílios com rendimento de até meio salário mínimo por pessoa, o gasto médio com viagem foi de R\$ 802. No outro extremo, famílias com renda mensal superior a quatro salários mínimos por pessoa gastaram, em média, R\$ 3.032 por viagem.

78,7% dos lares brasileiros possuem renda inferior a dois salários mínimos per capita, mas entre os domicílios que realizaram viagens, essa participação cai para 61,1% — o que indica uma concentração de viagens nas faixas de renda mais altas.

A proporção de domicílios com ao menos um viajante em 2024 foi de 10,4% entre os que recebem menos de meio salário mínimo e de 45,7% entre os que têm rendimento superior a quatro salários mínimos.

Ao investigar os motivos para não viajar, a principal razão apontada foi falta de dinheiro (39,2%), seguida por falta de tempo (19,1%) e não ver necessidade de viajar (18,4%). O cruzamento por faixa de renda reforça essa divisão: nas famílias de renda mais baixa, 55,3% apontaram falta de recursos como o principal impedimento; nas de renda mais alta, 33,2% atribuíram a ausência de viagens à falta de tempo.

Perfil das viagens no Nordeste

Além de liderar os gastos médios por estado de destino, o Nordeste concentra um dos maiores volumes de viagens de lazer no país. Segundo o IBGE, 46,4% das viagens a lazer na região foram motivadas por sol e praia, 24,8% por cultura e gastronomia e 19,2% por natureza, ecoturismo ou aventura.

A hospedagem mais comum foi em casa de amigos ou parentes (40,7%), seguida por hotéis, resorts ou flats (18,8%).

A permanência curta foi a mais frequente: três em cada quatro viagens duraram até cinco noites, refletindo o perfil de viagens de curta duração impulsionado por feriados prolongados ou fins de semana estendidos.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 02/10/2025

PARAÍBA TERÁ 1º COMPUTADOR QUÂNTICO DO BRASIL COM INVESTIMENTO DE US\$ 10 MI

Computador Quântico será comprado ainda este ano de empresa chinesa; governos estadual e federal dividem custo para garantir soberania tecnológica e segurança digital do país

Por Allan Petterson - De Recife



Projeto do computador quântico será viabilizado por acordo de cooperação entre MCTI e governo da Paraíba – Foto: Divulgação

A Paraíba vai adquirir ainda este ano o primeiro computador quântico do Brasil e da América Latina, com investimento de US\$ 10 milhões (R\$ 53,1 milhões). O equipamento será comprado de uma empresa chinesa vinculada ao China Electronics Technology Group Corporation, mesmo grupo que forneceu o radiotelescópio Bingo, instalado no município de Aguiar, no

sertão paraibano. Os recursos serão divididos entre governo estadual e governo federal.

A informação foi confirmada com exclusividade ao Movimento Econômico por Guido Lemos Filho, secretário municipal de Ciência e Tecnologia de João Pessoa e professor do Departamento de Sistemas de Computação do Centro de Informática da Universidade Federal da Paraíba (DI-CI-UFPB). A compra está garantida, mas ainda não há previsão de quando o equipamento entrará em operação.



Foto: Radiotelescópio Pingo tem a função principal de estudar a expansão acelerada do universo e investigar fenômenos do espaço sideral

Segurança nacional e acesso à tecnologia

Segundo Guido Lemos, a decisão de investir em um equipamento de maior capacidade

partiu de articulação entre o governador João Azevêdo e a ministra da Ciência, Tecnologia e Inovação, Luciana Santos.

“Poderíamos comprar um computador quântico menor, mas o governador procurou a ministra e fez uma proposta para conseguir uma máquina com maior capacidade. Precisamos de um para que pesquisadores do país possam utilizá-lo, já que países como Estados Unidos e Canadá estão impedindo nossos e outros pesquisadores de executar os algoritmos”, explica.

O secretário justifica a urgência do investimento pela necessidade de preparação para mudanças na segurança digital. “Até 2030, toda base de segurança de criptomoedas, assinaturas digitais, terão que ser substituídos por algoritmos resistentes a ataques executados por computadores quânticos. Por exemplo, é possível que criminosos tenham acesso a chaves de acessos de autoridades como o presidente da república”, alertou.



Além da questão de segurança, o equipamento viabilizará pesquisas avançadas em áreas como desenvolvimento de medicamentos, energia, finanças e logística. Computadores convencionais não conseguem mensurar fenômenos físicos e químicos complexos que só podem ser simulados em computadores quânticos, limitando o avanço científico em campos estratégicos para o país.

Vantagem energética do Nordeste

Guido Lemos destaca que o computador quântico demanda alto consumo de energia, o que favorece a instalação no Nordeste. “Isso poderia, inclusive, ser uma forma de resolver a questão do desperdício de energia gerada” na região, afirma o secretário.

Dois locais estão sendo avaliados para abrigar o equipamento em João Pessoa: a Estação Ciência e o Parque Tecnológico Horizontes de Inovação, na região central da capital. A decisão sobre a localização será tomada ainda este ano.

O que é computador quântico e suas aplicações

Diferente dos computadores convencionais, que operam com lógica binária (0 ou 1), computadores quânticos trabalham com múltiplas possibilidades simultaneamente. Isso permite capacidade de cálculo exponencialmente superior, resolvendo em minutos problemas que demorariam anos em máquinas tradicionais.

A tecnologia não se destina a tarefas cotidianas, mas a pesquisas avançadas em desenvolvimento de medicamentos, criptografia, otimização financeira, logística e modelagem climática.

A escolha da Paraíba para sediar o computador quântico foi anunciada em setembro, durante encontro entre a ministra Luciana Santos e o governador João Azevêdo, no Centro Tecnológico do Nordeste, em Recife. “Vamos garantir o desenvolvimento e a transferência tecnológica do primeiro computador quântico do Brasil, que será instalado na Paraíba. É uma decisão que fortalece a soberania nacional”, declarou a ministra na ocasião.

MCTI regulamenta sistema de supercomputação

Paralelamente ao projeto do computador quântico, o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação publicou nesta terça-feira (30/9) a Portaria nº 9.445/2025, que regulamenta o Sistema Nacional de Processamento de Alto Desempenho (Sinapad).

A norma estabelece regras para gerir a estrutura nacional de supercomputação e regular o uso compartilhado da infraestrutura entre universidades, institutos de pesquisa e entidades públicas e privadas. Centros computacionais interessados em integrar o Sinapad devem comprovar capacidade computacional adequada, equipe técnica qualificada e conexão à rede e-Ciência ou à rede Ipê da Rede Nacional de Ensino e Pesquisa (RNP), além de reservar no mínimo 25% de sua capacidade para uso externo.

O documento também cria os Centros Nacionais de Processamento de Alto Desempenho em Inteligência Artificial (Cenapad-IA), estruturas que poderão oferecer serviços de IA ao ecossistema de ciência, tecnologia e inovação.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 02/10/2025

“COM EMPRESAS ÂNCORA, A ZPE CHEGA ESTRUTURADA E PRONTA PARA AVANÇAR”

Nesta entrevista, o presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto garante que a ZPE publica já nasce com empresas âncora e pronta para avançar

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



Armando Monteiro Bisneto Foto Murilo Moser Divulgação Suape

Na última segunda-feira (29), a governadora Raquel Lyra assinou um protocolo de intenções, juntamente com o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, para a instalação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) pública no Complexo de Suape. Nessas zonas, empresas podem se instalar e têm acesso a benefícios fiscais, cambiais e tributários, como isenção ou suspensão de impostos sobre a compra de insumos, máquinas e equipamentos. Em contrapartida, precisam destinar pelo menos 80% da produção para o mercado externo.

O estado do Ceará foi pioneiro neste assunto no Brasil. A ZPE do Porto do Pecém completou 12 anos no mês passado e responde por metade das exportações do estado. Há mais duas ativas no Brasil: uma no Piauí (ZPE de Parnaíba) e outra no Mato Grosso (ZPE de Cáceres). A de Minas Gerais (ZPE de Uberaba) também aparece em algumas listas oficiais. “Com esta iniciativa, o Governo de Pernambuco prepara o Complexo de Suape para um novo momento”, ressaltou, nesta entrevista, o presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto. Confira os principais trechos da conversa com a CEO do Movimento Econômico, Patrícia Raposo:

Patrícia Raposo – A ZPE de Suape vinha sendo muito aguardada, já que a concessão para uma ZPE privada foi dada à Conepar, em 2010, e até hoje não saiu do papel. Qual foi o gatilho para que a decisão fosse tomada agora?

Armando Monteiro Bisneto – A decisão em torno da ZPE pública amadureceu nos últimos dois anos, quando ficou claro que a iniciativa privada não conseguiria destravar o projeto. Acredito que dificuldades devem ter ocorrido com a ZPE privada, tivemos um processo de regulamentação... Nos motivou um estudo da FGV, contratado por Suape, que apontou com clareza a necessidade de o Estado assumir a liderança da ZPE, dando base técnica e jurídica para avançarmos com segurança. Temos empresas chegando a Suape que demandam uma ZPE. Esse é, portanto, um processo legítimo.

PR – O que uma ZPE pública traz como diferencial?

AMB – A diferença entre uma ZPE pública e privada está na finalidade: a privada responde ao interesse dos sócios; a pública se associa a um projeto de desenvolvimento do Estado. O plano é alinhar Pernambuco à política nacional de transição energética, aproveitando sua tradição exportadora e a vocação para se consolidar como hub logístico de combustíveis verdes.

PR – Quais critérios estão sendo considerados para seleção de empresas?

AMB – É fundamental que haja empreendimentos âncora com vocação exportadora clara. Buscamos projetos consistentes, alinhados ao perfil da ZPE, que exige produção voltada ao mercado externo. Isso inclui, por exemplo, a utilização de ativos tradicionais da indústria sucroenergética para viabilizar a produção de etanol e e-metanol destinados à exportação.

PR – Teremos concorrência entre as ZPEs?

AMB – De certa forma, mas as duas podem coexistir. A ZPE privada terá seu papel e a nossa, o dela. Estamos apresentando a pública já com empresas âncora e projetos estruturados, o que garante credibilidade. Vamos direcionar nosso modelo para setores de maior valor agregado, gerando empregos qualificados e renda.

PR – Essas empresas garantem que esse projeto não trave como o privado travou?

AMB – Sim. Já temos empresas homologadas, como a European Energy, que poderá iniciar a produção de e-metanol para descarbonização naval. Ela é uma empresa âncora. Ela, a Go Verde e



outras chegam com compradores garantidos, demonstrando demanda ativa. Além disso, há mais dois projetos de fábricas de SAF (combustível sustentável de aviação), sendo um em fase bastante avançada, que devemos anunciar em breve. Estamos criando um cluster de combustíveis do futuro, colocando Suape como polo experimental da transição energética. Hoje não se fala mais em um futuro 100% elétrico, mas em uma matriz ampla e diversificada, e as empresas estão investindo pesado para cumprir metas de descarbonização.

PR – Existe articulação com bancos públicos ou multilaterais para financiar os investimentos na ZPE? Como será a estrutura da ZPE?

AMB – Ainda não articulamos com bancos. Mas a ZPE terá uma estrutura administrativa própria, instalada no Cabo de Santo Agostinho, próxima à fábrica do Aché. A área terá raio de até 30 km, ou seja, a empresa poderá estar instalada no Recife. Mas, o preço competitivo dos imóveis, a disponibilidade de terras e a modalidade de arrendamento em Suape favorecem a atração de empresas para o nosso complexo. Lá já se concentra um cluster de combustíveis, que requer manejo especial, o que fortalece a consolidação do núcleo central.

PR – Qual a expectativa de aprovação do pleito junto à União?

AMB – Realizamos, no dia 29 de setembro, o protocolo da ZPE no Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, chefiado pelo vice-presidente da República, Geraldo Alckmin. Agora, aguardamos a análise do Conselho Nacional da ZPE e estimamos que, em um prazo de seis a nove meses, seja publicado o decreto que oficializará a ZPE no Complexo de Suape.

PR – As empresas interessadas já podem se mobilizar?

AMB – Sim. Mas os projetos devem atender às exigências legais: podem vender parte da produção no mercado interno, mas precisam ser concebidos prioritariamente para exportação.

PR – O que a pioneira ZPE do Pecém pode ensinar?

AMB – Pecém é um bom exemplo. Em dez anos, a ZPE alavancou a economia local. Mas é importante lembrar: ela foi estruturada em torno da siderurgia, totalmente voltada à exportação. Com as tarifas impostas recentemente pelos EUA, o Ceará foi o estado mais prejudicado, já que sua indústria dependia quase integralmente desse mercado. Esse aprendizado reforça a importância de termos um modelo diversificado e resiliente em Suape.

PR – Como garantir mão de obra qualificada para esse mercado?

AMB – O SENAI Park, a ser inaugurado em outubro, será o único hub do Brasil focado em experimentação tecnológica e capacitação nessas áreas estratégicas. Permitirá que diferentes empresas testem rotas de produção, desenvolvam novas soluções e integrem seus projetos ao ambiente da ZPE. Essa estrutura vai incubar empresas, formar profissionais especializados e apoiar o desenvolvimento de novas tecnologias exportadoras.

PR – Empresas já instaladas poderiam aderir à ZPE?

AMB – Sim, desde que atendam aos critérios definidos na legislação. Já temos casos assim em análise.

PR – Qual a sua expectativa com essa ZPE?

AMB – Estamos vivendo mais um marco em Suape. Lançamos uma nova marca e abrimos um novo ciclo de desenvolvimento. O porto passa por um momento virtuoso, com a duplicação da refinaria, um novo terminal da APM, a implantação da ZPE, novas fábricas de combustíveis sustentáveis, a ampliação da Aché, a chegada da farmacêutica Blau e a expansão da Ultracargo, além de projetos como o terminal de regaseificação. Nosso objetivo é posicionar Suape como o grande hub portuário do Nordeste, voltado para exportação. Pernambuco sempre teve vocação exportadora – foi o maior produtor de açúcar do mundo, abastecendo a Europa por séculos. Precisa resgatar esse perfil exportador. Agora, estamos prontos para escrever um novo capítulo dessa história.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 02/10/2025



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AVISO DE PAUTA: FUTURO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA E DA NAVEGAÇÃO SERÁ TEMA DO SUMMIT ANTAQ 2025

Competitividade, concessões, sobre estadia de contêineres e hidrovias serão alguns dos temas debatidos no evento



Brasília, 02/10/2025 - Com o tema o futuro da infraestrutura portuária e da navegação no Brasil, será realizada mais uma edição do Summit ANTAQ 2025. Neste ano, o evento acontece no dia 16 de outubro, às 14h, na Arena BRB - o Estádio Mané Garrincha -, em Brasília (DF).

Com o apoio técnico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e realização do Grupo Tribuna, o objetivo do encontro é promover um diálogo aberto sobre a regulação da Agência com autoridades governamentais e entidades ligadas ao setor aquaviário. Inscrições podem ser realizadas neste link.

O primeiro painel, que será ministrado pelo diretor-geral da ANTAQ, Frederico Dias, vai debater o transporte aquaviário como vetor de competitividade, de integração logística e de desenvolvimento regional.

Ele também será um dos painelistas do diálogo de encerramento, "O arranjo estrutural do setor portuário e marítimo no Brasil", junto com o diretor Caio Farias, o secretário de Portos do Ministério de Portos e Aeroportos, Alex Ávila, o secretário de Hidrovias e Navegação da pasta, Dino Antunes, entre outros.

O diretor Caio Farias também estará presente no painel "Desafios das concessões no Brasil - Defender a competitividade ou os competidores?". Por sua vez, a diretora Flávia Takafashi vai debater o acórdão que estabelece regras para a cobrança de sobreestadia de contêineres.

O diretor Alber Vasconcelos fará parte da composição do Tribuna Talks sobre os benefícios das concessões hidroviárias. O corpo técnico da ANTAQ também estará presente no evento como painelistas.

O summit conta ainda com a participação do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; do consultor de Assuntos Portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues; do diretor-presidente do Jornal A Tribuna, Roberto Clemente Santini, e demais representantes do setor.

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: 02/10/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

CHAPADA DIAMANTINA ATRAI VISITANTES O ANO TODO E TEM NO AEROPORTO DE LENÇÓIS PORTA ESTRATÉGICA DE ACESSO

Com paisagens únicas, a região se consolida como um dos roteiros mais procurados do ecoturismo brasileiro



Vista aérea da cidade de Lençóis, na Bahia - Foto: Secretaria de Turismo de Lençóis

O município de Lençóis, no coração da Bahia, é a principal porta de entrada para a Chapada Diamantina, um dos destinos mais fascinantes do Brasil, rica em biodiversidade e que mistura natureza, cultura e aventura. Reconhecida como Patrimônio Histórico Nacional pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), a cidade nasceu da extração de diamantes no século XIX e se transformou em um polo do ecoturismo que atrai visitantes ao longo de todo o ano.

Um dos diferenciais da região é o Aeroporto Coronel Horácio de Mattos (SBLE), localizado em Tanquinho de Lençóis. Inaugurado em 1998, o terminal conta com uma das maiores pistas do interior do Brasil e recebe voos regulares de Salvador, além de fretamentos turísticos. O terminal está na lista do programa AmpliAR, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que tem como objetivo modernizar e expandir a infraestrutura de aeroportos regionais no Brasil, especialmente nas regiões com maior déficit, como a Amazônia Legal e o Nordeste.

A infraestrutura aérea é considerada estratégica para o desenvolvimento regional, facilitando o acesso de visitantes nacionais e estrangeiros. Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), indicam que, em 2024, cerca de 6 mil passageiros utilizaram o terminal.

O AmpliAR prevê investimentos privados de mais de R\$ 5 bilhões, com a meta de modernizar até 100 aeroportos em todo o país. Nesta primeira etapa, serão ofertados 19 aeroportos localizados em 11 estados das regiões da Amazônia Legal e Nordeste, entre eles o aeroporto de Lençóis (BA). O leilão está previsto para o dia 24 de novembro, na B3, Bolsa de Valores de São Paulo.

“O Programa AmpliAR é uma política pública estratégica para fortalecer a aviação regional no Brasil. O compromisso do Governo Federal e do Ministério é avançar com os investimentos e alavancar a infraestrutura aeroportuária, garantindo mais integração, desenvolvimento e oportunidades para todas as regiões do país”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A prefeita de Lençóis, Vanessa Senna, entende que o aeroporto é fundamental para o fortalecimento do turismo e desenvolvimento da região. Segundo ela, a conectividade aérea é estratégica para atrair visitantes e impulsionar a economia local. “Para nós, o terminal é motivo de celebração. Não existe turismo sem acessibilidade e sabemos que o aeroporto é fundamental para toda a Chapada Diamantina. Acredito que o turismo é o maior caminho para gerar desenvolvimento e oportunidades para nossa gente. Estamos presentes em feiras nacionais e internacionais para mostrar Lençóis ao mundo e atrair cada vez mais visitantes para a nossa cidade e para a região, e o acesso aéreo é um diferencial”, disse.

A secretária de Turismo de Lençóis, Laura Garcia, acredita que a acessibilidade gerada com o aeroporto representa um marco no desenvolvimento territorial de Lençóis e de toda a Chapada Diamantina. “Ele não apenas facilitou a chegada de turistas de todo o Brasil e do mundo, mas

também atraiu investimentos e fortaleceu nossa economia”, disse. Ela complementa que a construção do Terminal Turístico Rodoviário da Chapada Diamantina, ao lado do aeroporto, facilitará ainda mais a integração entre os municípios da região. “Essa evolução do transporte consolida Lençóis como porta de entrada e referência para um dos destinos mais importantes do país”, destacou.

Turismo na Chapada Diamantina

De acordo com a Secretaria de Turismo de Lençóis, a cidade oferece mais de 5 mil leitos em hospedagens que vão de hotéis de alto padrão a pousadas e albergues. A gastronomia conta com mais de 100 estabelecimentos que unem sabores tradicionais herdados do garimpo a pratos contemporâneos e cafés premiados internacionalmente.

Dario Campos é proprietário de uma pousada em Lençóis e estima que durante o verão e feriados prolongados chega o estabelecimento chega a ter 100% de ocupação. “Em 2024, recebemos mais de 6 mil hóspedes. Já em 2025, até a meados de setembro foram quase 5 mil pessoas. Quero destacar que em 2024, 88% dos hóspedes foram brasileiros, 12% de estrangeiros. Acredito que esses números seriam maiores se tivéssemos mais voos”, explicou.

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

Data: 02/10/2025

HIDROVIAS GANHAM PROTAGONISMO NA EXPORTAÇÃO DE SOJA E MILHO



Integração logística fluvial encurta distâncias, reduz custos e amplia a competitividade do agronegócio brasileiro

As hidrovias reduzem custos, encurtam distâncias e ampliam a competitividade do agronegócio

As hidrovias ganham protagonismo na matriz de exportação brasileira e já se consolidam como corredores estratégicos para o escoamento de soja e milho. Boa parte da produção tem origem no Centro-

Oeste, principal polo agrícola do país, e segue em direção aos portos do Arco Norte, reduzindo custos logísticos, encurtando distâncias e ampliando a competitividade do agronegócio no cenário global.

De janeiro a julho deste ano, a região movimentou 19,9 milhões de toneladas de grãos pelos portos organizados da Amazônia, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A maior parte percorreu a hidrovia do Rio Amazonas, com 10,26 milhões de toneladas, seguida pelos rios Pará (4,65 milhões), Tocantins (4,59 milhões) e Tapajós (430,1 mil).

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destaca que esse desempenho reforça o papel estratégico da navegação interior. “A navegação interior é um vetor estratégico para o Brasil. Com o trabalho da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, temos investido em dragagens, derrocamentos e integração logística para transformar os rios em protagonistas da exportação de grãos. Isso reduz custos, gera competitividade e garante previsibilidade aos exportadores.”, disse.

Destaques

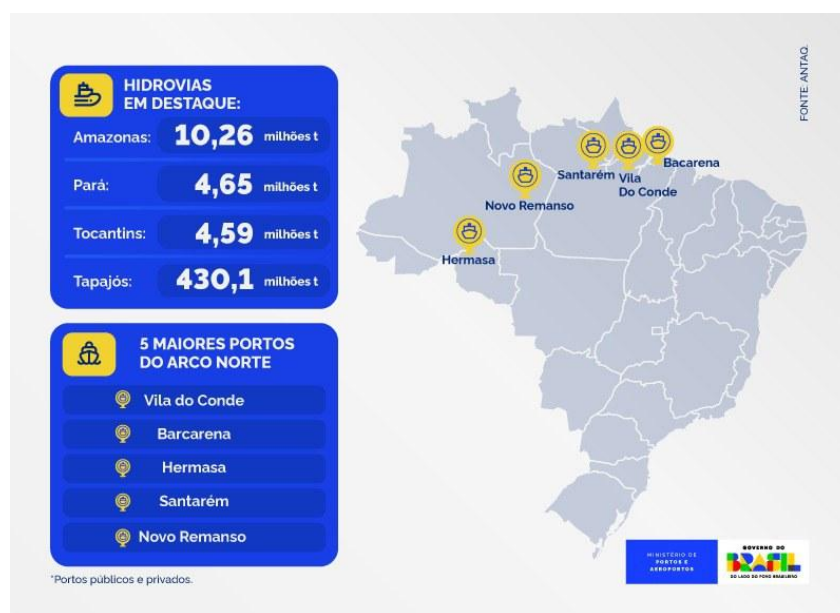
Os embarques se concentraram em cinco principais portos:

- Terminal de Vila do Conde (PA), com 3,94 milhões de toneladas;
- Terminal Portuário Graneleiro de Barcarena (PA), com 3,79 milhões;
- Terminal Graneleiro Hermasa (AM), com 3,70 milhões;
- Santarém (PA), com 3,60 milhões;

- Terminal Portuário Novo Remanso (AM), com 2,35 milhões.

Grande parte desse volume percorreu quatro das principais hidrovias do país. O Rio Amazonas atua como o grande corredor de integração, ligando diversos terminais fluviais aos portos do Arco Norte. O Rio Pará conecta as regiões de Miritituba e Santarém ao Porto de Vila do Conde, um dos mais importantes para a exportação de grãos, que lidera a movimentação de cargas na região Norte em 2025.

O Rio Tocantins permite o escoamento da produção do Centro-Oeste em direção ao Norte, favorecendo a integração logística. Já o Rio Tapajós é fundamental para o transporte de cargas entre Miritituba, Santarém e Vila do Conde, consolidando a rota de grãos pela região.



Hidrovias em destaque

Essas rotas fluviais fortalecem o papel do Arco Norte, que, em 2024, respondeu por 34,8% das exportações de soja e por 46% das exportações de milho, segundo o Anuário Agrologístico 2025, da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, reforça que os investimentos em navegação interior estão mudando a matriz de exportação brasileira. "As hidrovias são um ativo estratégico de grande potencial. Cada investimento amplia a eficiência, aproxima regiões produtoras dos portos do Arco Norte e garante um transporte mais limpo e competitivo. Nosso objetivo é que a navegação interior deixe de ser alternativa e se consolide como eixo central da logística nacional", referiu.

"Cada investimento amplia a eficiência, aproxima regiões produtoras dos portos do Arco Norte e garante um transporte mais limpo e competitivo" Dino Antunes

A China segue como principal destino das exportações, com 7,49 milhões de toneladas até julho. Em seguida aparecem Espanha (2,85 mi/ton), Turquia (1,63 mi/ton), Argélia (829,4 mil/ton) e México (768,9 mil/ton), confirmando a diversificação de compradores e a solidez da cadeia logística nacional.

Desenvolvimento e futuro

O fortalecimento das hidrovias é parte central da política pública de modernização da logística nacional. Além de reduzir a pressão sobre rodovias, aumentar a segurança do transporte e gerar empregos em toda a cadeia do agronegócio, a navegação interior garante eficiência estrutural ao escoamento da produção.



Principais mercados internacionais

O Ministério de Portos e Aeroportos vem direcionando recursos, com a meta de manter rios estratégicos navegáveis durante todo o ano. O objetivo é oferecer previsibilidade aos operadores, segurança para os exportadores e sustentação à expansão do agronegócio brasileiro.

Mais do que corredores de exportação, as hidrovias representam a integração entre o interior produtivo e os mercados globais. Ao transformar rios em vias permanentes de comércio exterior, o Brasil fortalece sua infraestrutura logística e consolida sua liderança mundial não apenas na produção e exportação de soja e milho, mas também de outras commodities agrícolas estratégicas.

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

Data: 02/10/2025

SILVIO COSTA FILHO ASSINA TERMO DE COMPROMISSO E AUTORIZA LICITAÇÃO PARA OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE ARAGUARI (MG)

Licitação permitirá início de obras avaliadas em R\$ 11,5 milhões, financiadas integralmente com recursos da União, via Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC)



Silvio Costa Filho assina termo de compromisso e autoriza licitação para obras de modernização do Aeroporto de Araguari - Foto: Jonilton Lima

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou nesta quarta-feira (1º), o Termo de Compromisso e autorização de licitação para que sejam executadas as obras de modernização e reforma do Aeroporto Santos Dumont (SNAG), em Araguari (MG). O investimento aprovado é de R\$ 11.566.197,27, com prazo de execução estimado em 17 meses, integralmente financiado por recursos do Fundo

Nacional de Aviação Civil (FNAC).

Entre as obras de modernização e reforma previstas, estão a reconstrução da camada asfáltica da pista de pouso e decolagem, adição de áreas de giro nas cabeceiras, instalação de áreas de segurança de fim de pista (RESA), adequação da pista de táxi e pátio de aeronaves, implantação de nova sinalização horizontal e construção de via de acesso aos hangares.

Com as intervenções, será possível reabrir o terminal, hoje interditado, devolvendo ao município e à região um importante polo de aviação geral. A retomada das operações vai beneficiar não apenas os mais de 117 mil habitantes de Araguari, mas também moradores de cidades vizinhas, fortalecendo a logística regional, o turismo de negócios e o escoamento da produção do agronegócio e da indústria.

O ministro destacou a vocação do terminal para se tornar referência em serviços. “Essa ação de hoje é a materialização de um investimento importante. A ideia é transformar o Aeroporto de Araguari num hub de serviços na região. Daqui a pouco você pode ter aviação regional, vai ampliar voos efetivos. Tudo isso estimula o turismo, os negócios e movimenta a economia.”, afirmou.

O secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, ressaltou o impacto esperado para a economia local. “A expectativa é que a requalificação do aeroporto possa impulsionar ainda mais o desenvolvimento do município de Araguari e do Triângulo Mineiro e fazer com que a dinamização da economia possa avançar cada vez mais.”

Já o prefeito de Araguari, Renato Carvalho, reforçou a importância da obra para a população. “O que tenho a dizer é que agradeço muito ao ministro Silvio. Temos o lema ‘vamos em frente pra cuidar da nossa gente’. Agora é ‘vamos em frente pra cuidar do nosso aeroporto’.”, celebrou.

Finalmente, a deputada federal Dandara Tonantzin (PT/MG) também esteve presente e destacou o alcance regional da iniciativa. “Reconhecer que o ministro Silvio está fazendo um trabalho muito importante para Minas Gerais. A gente quer, cada vez mais, conectar Minas com um projeto de desenvolvimento, e as obras no Aeroporto de Araguari vão somar ainda mais nesse sentido.”

Detalhes técnicos

O projeto de modernização do Aeroporto de Araguari vai garantir uma estrutura mais segura e eficiente para os voos regionais. A pista principal terá 1.410 metros de comprimento por 30 metros de largura, com reforço do pavimento e implantação de áreas de segurança nas cabeceiras. O pátio de aeronaves será ampliado para cinco posições de estacionamento, incluindo espaço adequado para aeronaves como o Cessna Grand Caravan, utilizado em rotas regionais.

As melhorias incluem ainda uma pista de táxi de 219 metros, a instalação de sinalizações horizontal e vertical renovadas, cerca operacional e equipamentos de apoio à navegação, como biruta e farol rotativo. Essas mudanças vão permitir operações mais seguras e aumentar a capacidade do aeroporto para atender à demanda de passageiros e cargas na região.

O empreendimento integra o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e representa um passo estratégico para reforçar a rede de aviação regional em Minas Gerais, garantindo mais acessibilidade e integração ao Triângulo Mineiro.

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

Data: 02/10/2025

MINISTRO DEFENDE USO DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE EM FERROVIAS QUE OPERAM NAS POLIGONAIS DE PORTOS

Silvio Costa Filho participou da 9ª edição do evento Brasil nos Trilhos e previu ampliação do escoamento da produção brasileira pelos portos com esses projetos



Ministro defendeu no evento IX Brasil nos trilhos, o uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em projetos ferroviários que operem nas poligonais dos portos brasileiros - Foto: Vosmar Rosa/Mpor

O ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, defendeu nesta quarta-feira (1), o uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em projetos ferroviários que operem nas poligonais dos portos brasileiros. Ao participar da abertura da 9ª edição do evento Brasil nos Trilhos, sobre transporte de cargas pelo modal ferroviário, o ministro previu

ampliação do escoamento da produção brasileira pelos portos, com investimentos em projetos de ferrovias que operam nas áreas geográficas portuárias.

“Hoje, 70% do Fundo da Marinha Mercantes são para navegação e nós já assinamos quase R\$ 25 bilhões para navegação e R\$ 10 bilhões para o setor portuário. Mas o fundo tem recursos suficientes para também apoiar projetos de ferrovias que estão na poligonal de portos. Isso é uma forma de estimular as ferrovias que estão operando em portos brasileiros”, afirmou o ministro, acrescentando que está preparando uma proposta de modelo que inclua esses projetos para apresentar ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva e que é necessário também autorização do Conselho Diretor do FMM, que é um órgão colegiado, presidido pelo secretário de Navegação do MPor.

“Com as ferrovias elevando as operações portuárias, a gente vai crescer 30% o escoamento da produção brasileira”, afirmou o ministro. Ele evidenciou o investimento de R\$ 1,7 bilhão anunciado nesta semana no Amazonas, também com recursos do FMM, para a construção de 188 barcas. Desde 2023, já foram priorizados R\$ 70 bilhões do FMM para aplicação em projetos, volume três vezes maior que o aprovado no período entre 2019 e 2022.

Silvio Costa Filho defendeu a prioridade na utilização de recursos também para o setor hidroviário, que interligado a ferrovias e rodovias possa garantir uma logística integrada para o escoamento da produção brasileira. “Vamos fazer a primeira concessão de hidrovias, que é hidrovias do Paraguai, estratégica para o desenvolvimento da América do Sul”, afirmou. “Na hora que a gente tem a hidrovias, nós temos redução do custo logístico de 40%, e isso dialoga com a pauta sustentabilidade, já que a cada grupo de dez barcas, nós estamos falando em mil caminhões a menos nas nossas rodovias”, acrescentou o ministro.

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

Data: 02/10/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RENAN FILHO ASSINA CONTRATO QUE DESTRAVA OBRAS FUNDAMENTAIS PARA A MODERNIZAÇÃO DA BR-040/495/RJ/MG



Trecho entre Juiz de Fora e Rio de Janeiro receberá melhorias que incluem a duplicação da Serra de Petrópolis; 10 municípios serão diretamente beneficiados

Com a concessão da BR-040/495/RJ/MG, 10 municípios serão diretamente beneficiados, incluindo melhorias em segurança, mobilidade e infraestrutura ao longo de 218,9 quilômetros da rodovia. - Foto: Marcio Ferreira/MT

O investimento de R\$8,8 bilhões que começa a ser feito na rodovia irá beneficiar os mais de 49 mil motoristas que trafegam diariamente pelo trecho da estrada que vai de Juiz de Fora, em Minas Gerais, ao estado do Rio de Janeiro.

“No Rio de Janeiro, os três principais conjuntos de obras estavam parados, mas nessa gestão, todos estão andando. As obras da subida da Serra das Araras, já estão com mais de 50% de execução. O Contorno em Magé-Manilha também avança em ritmo acelerado. E hoje anunciamos a retomada das intervenções na BR-040, que vão impulsionar o desenvolvimento do estado e devolver qualidade de vida a todos que utilizam a rodovia”, destacou o ministro dos Transportes.



Entre as melhorias previstas pela Elovias, concessionária que venceu o leilão da BR-040/495/RJ/MG, destaca-se a duplicação da Serra de Petrópolis, demanda antiga da população, que sofre com congestionamentos frequentes e acidentes. Com as obras, ao invés das 4 faixas atuais, a estrada contará com 6 pistas.

Além disso, as escavações de um túnel no trecho de subida da serra, interrompidas em 2016, serão retomadas em breve. O túnel irá reduzir em cinco quilômetros a distância entre o Rio de Janeiro e Petrópolis, além de desviar o tráfego de grandes veículos, como caminhões, melhorando a mobilidade e segurança na região.

"Estamos empenhados em cumprir o contrato de forma célere e trazer maior segurança e comodidade para os motoristas. Esse é o nosso compromisso", disse Roberto Ribeiro Capobianco, presidente do Conselho Elovias.

O trecho que passa a ser administrado pela concessionária, de 218,9 quilômetros de extensão, é um dos principais corredores rodoviários do Brasil, por onde passa toda a carga que vai para Minas Gerais e o Centro-Oeste, a BR-040/495 também é estratégica para o turismo da região serrana do Rio de Janeiro.

"Agora vamos começar a ver as obras de fato sendo executadas e as mudanças na rodovia acontecendo. Isso vai contribuir muito para o desenvolvimento econômico e turístico de Petrópolis e municípios vizinhos, além de impactar no dia a dia de todos que utilizam a serra", celebrou o prefeito de Petrópolis, Hingo Hammes.

Outras intervenções importantes na BR-040/495 serão executadas, ao longo dos 30 anos de contrato, como duplicações, faixas adicionais, vias marginais, túneis, passarelas, ciclovias, pontos de ônibus e um Ponto de Parada e Descanso (PPD) para motoristas profissionais.

"Teremos o acompanhamento dos nossos servidores que vão fazer as obrigações do contrato serem cumpridas, entregando o que há de melhor para a sociedade, com infraestrutura, tecnologia e tarifa compatível. Nós teremos algumas praças, por exemplo, com mais de 60% de desconto na tarifa, um benefício direto no bolso dos motoristas", completou Guilherme Theo Sampaio, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Estrada histórica

Inaugurada em 1861 por Dom Pedro II e batizada como Estrada União e Indústria, a BR-040 foi a principal rota dos barões do café e dos comerciantes, ligando o Rio de Janeiro a Petrópolis, cidade serrana que servia de refúgio à família imperial durante longas temporadas de verão.

A Serra de Petrópolis está encravada na Serra do Mar, que é marcada por relevos íngremes e vales profundos, e sempre foi um obstáculo natural entre o litoral do Rio de Janeiro e o interior de Minas Gerais.

O trecho Rio-Petrópolis da rodovia foi o primeiro a ser pavimentado no Brasil, em 1928, por determinação do então presidente Washington Luís. Nos anos seguintes, a infraestrutura foi estendida até Juiz de Fora e, durante o governo de Juscelino Kubitschek, consolidou-se como uma das principais ligações com Brasília, a nova capital federal.

Os novos aportes irão contribuir para o desenvolvimento regional e a mobilidade, além de reduzir custos logísticos e atrair novos empreendimentos para a região. A geração de renda é outra externalidade positiva, uma vez que se espera a criação de mais de 72 mil postos de trabalho.

"Após os primeiros 100 dias do contrato, contando a partir de hoje, nós vamos voltar aqui para prestar conta à sociedade e dizer o que foi feito, o que mudou. É uma nova fase para essa rodovia", finalizou Renan Filho.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROJETA AVANÇO HISTÓRICO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS DURANTE EVENTO EM BRASÍLIA

Encontro discutiu sustentabilidade e crescimento do modal, que superou 540 milhões de toneladas em 2024



"Em 10 anos, o sistema ferroviário avançará o que não avançou em 30", afirma Renan Filho – Michel Corvello/MT

O progresso do setor ferroviário está cada vez mais perto. De acordo com o ministro dos Transportes, Renan Filho, são esperados, para os próximos 30 anos, avanços nunca antes vistos na última década. O anúncio foi feito na quarta-feira (1º), em Brasília, durante o evento IX Brasil nos Trilhos – Sustentabilidade em Movimento. O encontro reuniu representantes do Governo Federal, empresários e

especialistas para debater o futuro do modal, em um momento marcado por recordes de investimentos públicos e de movimentação de cargas no país.

"O governo anterior, em 2022, aplicou R\$ 7,7 bilhões; em 2023, investimos R\$ 10,9 bilhões; e, em 2024, R\$ 13,7 bilhões. Este é um recorde histórico, quase o dobro do valor investido há dois anos. Isso ocorre exatamente quando o Brasil bate recordes na safra agrícola, na exportação de minério e na produção industrial. Todo esse crescimento exige mais trilhos, mais logística e mais competitividade", destacou o ministro.

O desempenho do setor ferroviário confirma essa tendência. Em 2024, as ferrovias brasileiras transportaram 540,26 milhões de toneladas úteis (TU), o maior volume dos últimos 20 anos. Já em 2025, entre janeiro e julho, o modal movimentou 302,95 milhões de toneladas, registrando um crescimento de 0,16% em comparação ao mesmo período de 2024. O minério de ferro lidera as cargas transportadas (72,1%), seguido pelo agronegócio (18,6%) e combustíveis e derivados de petróleo (6,5%). Outros produtos, como açúcar, carvão, cimento, contêineres e insumos siderúrgicos, também compõem o volume transportado.

Para atender a essa crescente demanda, o Governo Federal desenvolve o Plano Nacional de Ferrovias (PNF), uma iniciativa que visa modernizar a infraestrutura logística, expandir a malha ferroviária, reduzir os custos logísticos e impulsionar a economia. O plano também contempla a criação de projetos de transporte de cargas e passageiros.

"Estamos registrando diversos ativos simultaneamente, o que caracteriza o Plano Nacional de Ferrovias. O Brasil inteiro está sendo atendido. Não há uma região que fique de fora. Nossa meta é entrar em 2026 com um portfólio normativo consolidado, um banco de projetos e oito leilões, com uma estratégia de financiamento sólida e regras claras para garantir previsibilidade à indústria e fomentar parcerias", afirmou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

Na ocasião, Renan Filho também ressaltou os avanços na expansão da malha ferroviária, lembrando que o presidente Lula tem sido o responsável pela maior expansão de ferrovias no Brasil desde a redemocratização. "São mais de 4 mil quilômetros de trilhos entregues, com obras como a Norte-Sul, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a Transnordestina. Esta última, que começa a operar em outubro, fará sua primeira viagem de carga, transportando milho do Piauí para o Ceará", concluiu.

Trilhos sustentáveis

No contexto da realização da COP30 no Brasil, a contribuição das ferrovias para a sustentabilidade e o combate às mudanças climáticas foi amplamente discutida. O modal ferroviário, além de contribuir



para a competitividade do setor logístico, também desempenha um importante papel na redução de emissões de gases de efeito estufa. As ferrovias são responsáveis por uma redução de 85% nas emissões de CO₂, em comparação com o transporte rodoviário. Segundo dados da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), cada tonelada transportada por quilômetro por ferrovia emite apenas 8,35 gCO₂, enquanto o transporte rodoviário libera 52,77 gCO₂/TKU.

"A competitividade entre os modais é essencial, mas também precisamos garantir que a malha ferroviária agregue valor ao sistema logístico como um todo, respeitando as especificidades de cada região e aproveitando seu potencial de forma sustentável", destacou o secretário-executivo do MT, George Santoro.

O evento também contou com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, do diretor-presidente da ANTF, Davi Barreto; do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Sampaio; do diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, além de outras autoridades.

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

Data: 01/10/2025

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES INICIA CONSULTA PÚBLICA PARA TORNAR A CNH MAIS BARATA E AMPLIAR ACESSO À HABILITAÇÃO NO BRASIL

Proposta que moderniza o processo de obtenção da carteira de motorista, com foco na redução de custos e ampliação da segurança para a população, estará disponível para sugestões por 30 dias, a partir desta quinta-feira (2)

O Governo Federal inicia, nesta quinta-feira (2), uma consulta pública para modernizar o processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no Brasil e tornar o documento mais acessível e barato para a população. A iniciativa é conduzida pelo Ministério dos Transportes e marca o primeiro passo para colocar em prática um novo modelo de formação de condutores, que busca reduzir custos e ampliar o acesso à habilitação em todo o país.

Além disso, ao tornar a CNH mais acessível, mais cidadãos deixarão de dirigir sem habilitação, contribuindo para um trânsito mais regularizado e seguro. Hoje, 20 milhões de brasileiros dirigem motos e carros sem carteira de habilitação. Uma CNH pode custar até R\$ 3,2 mil.

A proposta prevê que o candidato possa escolher diferentes formas de se preparar para os exames teórico e prático — que continuarão obrigatórios como condição para a emissão da CNH. São esses exames que atestam se o condutor está devidamente capacitado para dirigir. O objetivo é modernizar o sistema atual, garantindo mais liberdade e economia aos futuros motoristas, sem abrir mão das exigências de segurança viária.

A minuta do projeto ficará disponível por 30 dias na plataforma Participe + Brasil, e depois seguirá para análise do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Durante esse período, qualquer cidadão poderá enviar sugestões e contribuições.

Com a modernização do processo, o governo busca diminuir barreiras econômicas que hoje impedem milhões de brasileiros de obter a habilitação, especialmente nas categorias A (motocicletas) e B (veículos de passeio). A expectativa é que, ao oferecer caminhos mais flexíveis de preparação, o custo total para o candidato seja reduzido de forma significativa, ampliando a inclusão social e a regularização do trânsito no país.

Entenda, ponto a ponto, os detalhes da proposta:

Como obter a CNH?

A abertura do processo será feita diretamente pelo site da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) ou por meio da Carteira Digital de Trânsito (CDT).



Será obrigatório frequentar os Centros de Formação de Condutores (CFCs) para as aulas?
Não. O conteúdo teórico poderá ser estudado de forma presencial nos CFCs, por ensino a distância (EAD) em empresas credenciadas ou, em formato digital, oferecido pela própria Senatran.

O novo modelo aumenta a segurança no trânsito?

Sim. A expectativa é ampliar o número de condutores habilitados e reduzir a condução sem formação adequada. A formalização do processo contribui para diminuir a informalidade e fortalecer a fiscalização. Vale lembrar que, assim como no modelo atual, as habilidades para dirigir em vias públicas continuarão sendo avaliadas por exames teóricos e práticos obrigatórios. As aulas, por si só, não garantem que o candidato esteja apto; é a prova que atesta se ele realmente possui as competências necessárias para dirigir com segurança.

O aluno terá que cumprir um número mínimo de aulas práticas?

Não. O novo modelo retira a exigência de carga horária mínima de 20 horas-aula práticas. O candidato poderá escolher como fará sua preparação: contratando um centro de formação de condutores ou um instrutor autônomo credenciado pelos Detrans. Isso permite adaptar a formação às necessidades de cada pessoa e reduzir custos, mantendo a obrigatoriedade de ser aprovado nos exames teórico e prático para obter a CNH.

E como ficam as categorias C, D e E?

A proposta também prevê a facilitação dos processos de obtenção da CNH para as categorias C (veículos de carga, como caminhões), D (transporte de passageiros, como ônibus) e E (carretas e veículos articulados) permitindo que os serviços sejam realizados pelos Centros de Formação de Condutores (CFCs) ou por outras entidades, com o objetivo de tornar o processo mais ágil e menos burocrático.

Como o novo modelo irá baratear o custo da CNH?

O custo para obtenção da CNH poderá cair em até 80%, resultado da ampliação das formas de oferta da formação teórica, inclusive contando com formatos digitais, e a dispensa da carga horária mínima nas aulas práticas. A maior liberdade de escolha para o candidato torna o processo mais flexível, amplia o acesso e estimula a concorrência, o que deve reduzir os preços para obter a primeira habilitação.

O projeto diminui a importância dos CFCs?

Não. Os CFCs continuarão oferecendo aulas, mas a exigência legal de carga horária mínima para aulas práticas será dispensada. Além disso, os centros de formação poderão ofertar seus cursos também na modalidade EAD. Dessa forma, os centros de formação de condutores seguirão oferecendo serviços complementares e personalizados, com foco em qualidade e acessibilidade.

Quem irá se beneficiar com a proposta?

Todos os brasileiros, especialmente aqueles com menor renda. Atualmente, cerca de 161 milhões de brasileiros estão em idade legal para dirigir, mas muitos ainda não possuem habilitação, em grande parte devido ao alto custo do processo atual.

Como será o procedimento para credenciar instrutores autônomos?

Os instrutores deverão ser credenciados pelos Detrans. A Senatran permitirá a formação desses profissionais por cursos digitais. Os cursos para instrutores poderão ser feitos à distância, mas seguirão critérios rigorosos definidos pelos Detrans e pela Senatran, com conteúdos padronizados, avaliação final obrigatória e controle digital, garantindo a qualidade da formação. Nenhum profissional poderá atuar sem credenciamento oficial: todos passarão por avaliação, deverão cumprir requisitos legais e serão identificados digitalmente na Carteira Digital de Trânsito (CDT).

O processo será menos burocrático?

Sim. O projeto prevê o uso de soluções tecnológicas, como plataformas que conectam candidatos e instrutores, semelhantes a aplicativos de mobilidade. Essas ferramentas poderão oferecer agendamento, geolocalização e pagamentos digitais.



Existem outros países que já adotam essa medida?

Sim. A proposta se inspira em práticas de países como Estados Unidos, Canadá, Inglaterra, Japão, Paraguai e Uruguai, onde os modelos de formação são mais flexíveis e centrados na autonomia do cidadão.

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

Data: 01/10/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UM MAIOR USO PARA OS RECURSOS DO FMM

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A proposta do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, de estender o uso dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para financiar projetos ferroviários que operam nas poligonais dos portos brasileiros, é um movimento pragmático e estratégico para a logística nacional. A iniciativa, anunciada nessa quarta-feira, dia 1, durante o evento Brasil nos Trilhos, reconhece que a eficiência do escoamento da produção do País depende intrinsecamente da integração dos modais de transporte.

O ministro salientou que o Fundo possui recursos suficientes para atender tanto a navegação quanto o setor portuário. Com R\$ 25 bilhões já assinados para a navegação e R\$ 10 bilhões para portos, o FMM tem a capacidade de ser um catalisador para a modernização dos acessos terrestres. A inclusão de projetos ferroviários ligados aos portos, que atualmente não são contemplados pelo Fundo, visa a estimular o crescimento e a sinergia entre os modais, com a expectativa de ampliar em 30% o escoamento da produção brasileira.

A importância de se utilizar o FMM para financiar os projetos portuários, inclusive dos seus acessos, é uma questão de inteligência econômica. O Fundo foi concebido para fortalecer a marinha mercante e a indústria naval, mas sua aplicação deve evoluir para abarcar a infraestrutura que garante a competitividade da cadeia de supply chain. O ministro reforçou que há recursos suficientes para atender as demandas da indústria naval e as dos portos, o que legitima a proposta de expansão.

Os portos, como portas de entrada e saída do comércio exterior, dependem diretamente da eficiência dos acessos terrestres. O estrangulamento das ferrovias nas áreas portuárias, muitas vezes, limita a capacidade de movimentação de cargas, neutralizando os investimentos feitos nos terminais. Ao financiar projetos ferroviários dentro das poligonais, o FMM atuaria como uma ferramenta de política pública para resolver gargalos logísticos críticos.

A proposta do Ministério de Portos e Aeroportos se encaixa em uma visão mais ampla de logística integrada e sustentabilidade. A menção do ministro à concessão da Hidrovia do Paraguai e à redução de 40% no custo logístico com o modal hidroviário, além da diminuição da circulação de caminhões nas rodovias, demonstra um alinhamento com a agenda verde. O investimento de R\$ 1,7 bilhão, via FMM, em barcaças no Amazonas já é um sinal de que o modal hidroviário está sendo priorizado.

A interligação eficiente de ferrovias, hidrovias e rodovias é o caminho para reduzir o chamado “custo Brasil” e tornar os produtos brasileiros mais competitivos no mercado global. A proposta de utilizar o FMM para projetos ferroviários ligados aos portos é um passo fundamental para transformar a infraestrutura brasileira em um ativo estratégico para o desenvolvimento do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - CNPE AUTORIZA ATUALIZAÇÃO DE ESTUDOS PARA CONCLUSÃO DE ANGRA 3

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

ANGRA 3

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou na quarta-feira (1) a resolução que determina à Eletronuclear e ao BNDES a atualização e complementação dos estudos sobre a modelagem econômico-financeira para a conclusão da Usina Nuclear de Angra 3, no município de Angra dos Reis, no Rio de Janeiro.

ALTERNATIVAS

Entre os cenários que deverão ser analisados estão: a manutenção do acordo entre Eletrobras e ENBPar com participação de sócio privado; a conclusão do empreendimento apenas com recursos públicos (ENBPar e União); e a avaliação do custo de abandono do projeto, considerando os impactos para todas as partes envolvidas.

ENERGIA FIRME

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, destacou a relevância da obra para a segurança energética. “Angra 3 robustecerá o sistema integrado nacional com energia limpa, firme e de base, fortalecendo a segurança energética do país”, afirmou.

PARTILHA

Na mesma reunião, o CNPE aprovou resolução que define diretrizes para a prorrogação de contratos de partilha de produção de petróleo e gás natural, conforme previsto na Lei nº 15.075/2024. A medida permitirá estender a fase de produção por até 27 anos, desde que comprovada a viabilidade técnica e econômica e a vantagem da prorrogação para a União.

PREVISIBILIDADE E ESTABILIDADE

Alexandre Silveira afirmou que a decisão amplia a atratividade do setor e garante estabilidade regulatória. “Estamos efetuando um avanço importante para a previsibilidade do setor, ampliando a atratividade dos investimentos no Brasil e garantindo que os recursos públicos oriundos da produção de petróleo continuem sendo revertidos para o desenvolvimento nacional”, disse. A análise dos pedidos de prorrogação caberá à ANP, com base nos critérios da nova resolução.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2025

NACIONAL - RELATÓRIO ALERTA PARA DESIGUALDADES NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA GLOBAL

Estudo da Oxfam mostra que países ricos consumiram 3.300 PWh além do necessário em 60 anos e concentram investimentos, enquanto o Sul Global arca com impactos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O relatório Transição Injusta: Resgatando o Futuro Energético do Colonialismo Climático, da Oxfam Brasil, traz, além de dados, recomendações em busca de justiça energética

Um estudo produzido pela organização da sociedade civil sem fins lucrativos, Oxfam Brasil, reúne dados que reforçam uma relação desigual nos modelos atuais de consumo energético e indicam uma continuidade desse padrão no processo de transição energética. O



relatório Transição Injusta: Resgatando o Futuro Energético do Colonialismo Climático, além de dados, traz recomendações em busca de justiça energética.

Os pesquisadores se debruçaram sobre os dados relativos aos padrões de consumo de energia em todo o planeta nos últimos 60 anos e, a partir dos números, foi constatado que nas últimas seis décadas o Norte Global, formado pelos países mais ricos, consumiram ao longo do período 3.300 petawatts-hora (PWh) além do necessário para suprir as necessidades energéticas básicas modernas.

O estudo considera excedente o que vai além do conceito de 1.000 quilowatts-hora, partindo do mínimo de energia moderna (MEM) proposto como meta global de consumo de eletricidade pela Fundação Rockefeller e pelo Energy for Growth Hub. O valor estabelecido é maior ao do que as Nações Unidas consideram necessário para garantir a uni verticalização do acesso à energia de forma justa até 2030.

Esse excedente observado no modelo de consumo energético do Norte Global, seria capaz de atender às necessidades básicas modernas de todo o planeta, incluindo quem ainda não tem acesso à energia, por 20 anos.

No Brasil, por exemplo, o Censo 2022, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), apontou que 99,8% dos domicílios brasileiros tinham energia elétrica, levando ao entendimento de que o percentual de população que vive sem acesso à energia elétrica representa algo em torno de 400 mil pessoas.

“Diante de um contexto de pobreza energética, nós estamos fazendo uma transição energética. E essa transição, ao invés de coletar as lições aprendidas durante o período de utilização da matriz de combustíveis fósseis, na verdade, ela reproduz tudo aquilo que provocou desigualdade, pobreza energética e, na maneira como está sendo feita, repete um padrão colonial”, afirma a diretora executiva da Oxfam Brasil, Viviana Santiago.

O estudo também busca relacionar as oportunidades geradas pela transição energética — como a identificação da presença de recursos necessários à geração de energia renovável — com esse padrão de consumo. Ao cruzar os dados, os pesquisadores observaram que embora os países do Sul Global detenham 70% das reservas de minerais críticos para a transição energética, a maior parte dos investimentos em energia renovável estão concentrados no Norte Global, onde estão 46% dos investimentos, enquanto a China concentra outros 29% desse tipo de aplicações de recursos.

Por outro lado, a América Latina recebeu apenas 3% dos investimentos de 2024 e o Sudeste Asiático, o Oriente Médio e a África receberam somente 2% cada, apesar de a África Subsaariana concentrar 85% da população mundial sem acesso à eletricidade.

“O estudo chama atenção para o fato de que a gente está fazendo uma transição energética que hoje, ao que tudo indica, vai priorizar apenas as pessoas mais ricas, não vai incidir diretamente na pobreza energética, e vai definitivamente deixar uma enorme zona de sacrifício reforça Viviana.

Recursos

Outro dado levantado pelo estudo aponta uma grande extensão de território de comunidades tradicionais ameaçadas por possuírem recursos necessários à transição energética, como minerais críticos. “As terras indígenas reconhecidas ameaçadas por atividades industriais relacionadas em grande parte à atual transição energética extrativa cobrem 22,7 milhões de km² — uma área ainda maior do que o Brasil, os Estados Unidos e a Índia juntos”, destaca o relatório.

Na avaliação dos pesquisadores é necessário aplicar o princípio das responsabilidades compartilhadas, porém diferenciadas, uma vez que a transição energética é uma necessidade de todo o planeta, mas não pode ocorrer de forma a manter os impactos no Sul Global e a distribuição dos benefícios no Norte Global.

“São os desafios do nosso tempo e que demandam da gente hoje muito diálogo com o conjunto da população para que a gente possa ter uma pressão sobre os países, sobre as empresas, para que a gente, de fato, faça uma transição justa”, diz a diretora-executiva da Oxfam Brasil.

Para isso, o relatório apresenta algumas recomendações globais como estratégias com base em responsabilidade e capacidade histórica onde os países que consomem mais energia, mais combustíveis fósseis e cuidam menos do meio ambiente com maiores índices de emissões de gases do efeito estufa sejam responsabilizados pela conservação dos recursos ainda existentes no planeta.

Entre as medidas estão uma governança energética, reformas no sistema financeiro e de financiamento global, salvaguarda das comunidades tradicionais com garantia de benefícios energéticos e o fortalecimento de ambientes de multilateralismo com justiça internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2025

NACIONAL - PETROBRAS E AMAZON FIRMAM ACORDO PARA COMBUSTÍVEIS DE BAIXA EMISSÃO

Parceria prevê avaliação de soluções para descarbonizar a logística, com programas-piloto e uso de matérias-primas residuais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O diretor de Logística da Amazon Brasil, Ricardo Pagani, e o diretor de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Claudio Schlosser, firmaram o acordo

A Petrobras e a Amazon Brasil assinaram um Memorando de Entendimento (MOU) com o objetivo de avaliar possibilidades de cooperação no desenvolvimento e na implementação de soluções de combustíveis de baixa emissão de carbono aplicadas à logística no país. O acordo define diretrizes

para identificar oportunidades que unam a expertise da Petrobras em energia ao compromisso da Amazon com a descarbonização de suas operações.

O transporte é apontado como um dos setores com maior potencial de redução de emissões, seja pela adoção de combustíveis mais sustentáveis, seja pela melhoria da eficiência operacional. O MOU foi celebrado em um contexto em que empresas de diferentes segmentos aceleram práticas voltadas à sustentabilidade, buscando reduzir a pegada de carbono sem abrir mão do crescimento econômico.

Segundo o diretor de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Claudio Schlosser, a iniciativa reforça o direcionamento estratégico da companhia. “A Petrobras reforça o compromisso de investir em alternativas de descarbonização inovadoras, competitivas e com preços acessíveis. A parceria com a Amazon busca gerar oportunidades relevantes de negócio para ambas as empresas, avançando no caminho da descarbonização e gerando ganhos também para a sociedade e o meio ambiente”, afirmou.

A Amazon é signatária e cofundadora do The Climate Pledge, compromisso global para zerar as emissões líquidas de carbono até 2040. Nesse contexto, a redução de emissões em sua rede de transporte é considerada fundamental. Pelo memorando firmado, as duas empresas irão analisar alternativas como o desenvolvimento de combustíveis de baixa emissão de carbono certificados pelo padrão ISCC Plus ou equivalente, com prioridade para matérias-primas residuais de baixo impacto ambiental; a realização de programas-piloto que permitam testar esses combustíveis na malha de



transporte da Amazon; e a adoção de mecanismos de mercado, como os sistemas Book and Claim ou Mass Balance, para ampliar a acessibilidade e reduzir custos de uso desses produtos, especialmente para pequenas e médias empresas do setor logístico.

Para Ricardo Pagani, Líder de Operações da Amazon Brasil, o memorando fortalece a estratégia da companhia no país. “Este MOU representa um passo importante para alcançarmos nossas emissões líquidas zero de carbono até 2040. Por meio deste, pretendemos desenvolver maneiras inovadoras de avançar em nossas metas climáticas, enquanto avaliamos oportunidades para ajudar o Brasil a descarbonizar sua indústria de transportes”, declarou. Ele acrescentou que a aposta em matérias-primas residuais pode gerar efeitos sociais e econômicos positivos. “Acreditamos que investimentos em matérias-primas de baixo carbono baseadas em resíduos podem permitir que agricultores e cooperativas agrícolas transformem seus resíduos em valiosos recursos energéticos, potencialmente criando empregos no processamento agrícola e na produção de combustíveis. Esta abordagem poderia fortalecer a independência energética do Brasil, reforçando sua posição de liderança na bioeconomia global.”

Diesel R

A Petrobras, por sua vez, vem desenvolvendo soluções para o setor de transportes com foco em combustíveis de baixo carbono. Um dos destaques é o Diesel R, produto pioneiro no Brasil que incorpora conteúdo renovável sem exigir modificações em motores ou na infraestrutura logística de armazenamento e distribuição.

O Diesel R é produzido atualmente nas refinarias Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná, e Presidente Bernardes (RPBC), em São Paulo, com 5% de conteúdo renovável obtido por coprocessamento. Segundo a companhia, o produto garante compatibilidade com os sistemas mais avançados de tratamento de gases de escapamento, mantendo alta durabilidade e reduzindo riscos de falha nos motores, ao mesmo tempo em que contribui para a transição energética do setor rodoviário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2025

NACIONAL - NAVIO-PLATAFORMA VOLTA AO BRASIL E AMPLIA OPERAÇÕES NO CAMPO DE BÚZIOS

Vindo de Singapura, o P-78, da Petrobras, será a sétima estrutura em atividade no pré-sal da Bacia de Campos

Da Agência Brasil

O navio-plataforma P-78, da Petrobras, chegou na terça-feira (30) ao Campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Campos, a 180 quilômetros da costa do Rio de Janeiro. A informação foi divulgada pela estatal.

A estrutura havia pado de Singapura, no Sudeste Asiático, no dia 13 de julho. O navio-plataforma é do modelo FPSO (Floating Production Storage and Offloading, em português, Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Transferência), com capacidade de produção de 180 mil barris de óleo, além de comprimir 7,2 milhões de metros cúbicos (m³) de gás diários.

A P-78 será a sétima plataforma a produzir petróleo no Campo de Búzios, que, segundo a diretora de Exploração e Produção da Petrobras, Sylvia Anjos, “superou a produção diária de 900 mil barris de petróleo” Dessa forma, o novo FPSO poderá aumentar em até 20% a produção diária.

Além da P-78, operam em Búzios as plataformas P-74, P75, P-76, P-77, Almirante Barroso e Almirante Tamandaré.

Para antecipar o início da operação, o transporte da P-78 desde a Ásia contou com a tripulação brasileira já embarcada, o que adiantou procedimentos e treinamento da equipe. Isso permite antecipar o começo da produção em cerca de duas semanas.

A última vez que a Petrobras adotou a prática de transportar a tripulação foi em 1999. Os próximos passos pré-operação são o serviço de ancoragem e de interligação da plataforma com os poços de petróleo, o que deve levar aproximadamente dois meses.

O casco da P-78 foi construído em estaleiros nas cidades Yantai e Hayang, na China, e em Ulsan, na Coreia do Sul. Os blocos foram integrados na Coreia do Sul, antes de seguirem para Singapura, onde houve a montagem dos módulos, incluindo um construído no estaleiro da Seatrion (antigo Brasfels), em Angra dos Reis, litoral fluminense.

De acordo com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), órgão regulador do setor, a produção do pré-sal corresponde a cerca de 80% do total de petróleo e gás produzido no Brasil.

Descoberto em 2006, o pré-sal contribuiu para a soberania energética do Brasil, possibilitando que o país se mantivesse sem necessidade de importar óleo. Além da alta produtividade, os poços armazenam um óleo leve, considerado de excelente qualidade e com alto valor comercial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2025

NACIONAL - FERROVIA TRANSNORDESTINA INICIA OPERAÇÕES NESTE MÊS, DIZ RENAN FILHO

De acordo com o ministro dos Transportes, a viagem inaugural irá transportar minério do Piauí ao Ceará

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Além da viagem inaugural da Transnordestina, Renan Filho disse que o governo publicará ainda este ano o edital de licitação para a construção do trecho da ferrovia em Pernambuco

A Ferrovia Transnordestina fará sua primeira viagem de carga ainda neste mês de outubro, transportando minério do Piauí ao Ceará. O anúncio foi feito pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, durante a abertura da 9ª edição do evento Brasil nos Trilhos, realizada na quarta-feira (1º), no Centro Internacional de Convenções do Brasil (CICB), em Brasília. Segundo o ministro, o início da operação representa um marco no esforço de expansão da malha ferroviária brasileira e simboliza o “novo ciclo de investimentos em infraestrutura” que, de acordo com ele, está em curso no país.

ALÉM DA VIAGEM INAUGURAL DA TRANSNORDESTINA, RENAN FILHO DISSE QUE O GOVERNO PUBLICARÁ AINDA ESTE ANO O EDITAL DE LICITAÇÃO PARA A CONSTRUÇÃO DO TRECHO DA FERROVIA EM PERNAMBUCO, COMPLETANDO A INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA DO NORDESTE

Além da viagem inaugural da Transnordestina, Renan Filho disse que o governo publicará ainda este ano o edital de licitação para a construção do trecho da ferrovia em Pernambuco, completando a integração logística do Nordeste. Ele lembrou que obras como a Norte-Sul e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), em paralelo à Transnordestina, representam a maior expansão do modal no Brasil desde a redemocratização. “São mais de 4 mil quilômetros de trilhos entregues, com obras como a Norte-Sul, a Fiol e a Transnordestina. Esta última, que começa a operar em outubro, fará sua primeira viagem de carga, transportando milho do Piauí para o Ceará”, declarou o ministro.



“SÃO MAIS DE 4 MIL QUILOMETROS DE TRILHOS ENTREGUES, COM OBRAS COMO A NORTE-SUL, A FIOL E A TRANSNORDESTINA. ESTA ÚLTIMA, QUE COMEÇA A OPERAR EM OUTUBRO, FARÁ SUA PRIMEIRA VIAGEM DE CARGA, TRANSPORTANDO MILHO DO PIAUÍ PARA O CEARÁ”

RENAN FILHO
ministro dos Transportes

O evento Brasil nos Trilhos reuniu representantes do governo federal, empresários e especialistas para discutir os avanços do setor ferroviário e as perspectivas de expansão da malha. Para Renan Filho, a retomada dos investimentos é visível nos números recentes. “O governo anterior, em 2022, aplicou R\$ 7,7 bilhões; em 2023, investimos R\$ 10,9 bilhões; e, em 2024, R\$ 13,7 bilhões. Este é um recorde histórico, quase o dobro do valor investido há dois anos. Isso ocorre exatamente quando o Brasil bate recordes na safra agrícola, na exportação de minério e na produção industrial. Todo esse crescimento exige mais trilhos, mais logística e mais competitividade”, afirmou.

Recordes

O setor ferroviário vem registrando sucessivos recordes na movimentação de cargas. Em 2024, as ferrovias brasileiras transportaram 540,26 milhões de toneladas úteis (TU), o maior volume em duas décadas. Apenas entre janeiro e julho deste ano, foram 302,95 milhões de toneladas movimentadas, um crescimento de 0,16% em relação ao mesmo período de 2024. O minério de ferro responde por 72,1% desse total, seguido pelo agronegócio (18,6%) e por combustíveis e derivados de petróleo (6,5%). Outros produtos, como açúcar, carvão, cimento, contêineres e insumos siderúrgicos, também integram a lista de cargas transportadas.

Para atender à demanda crescente, o governo estruturou o Plano Nacional de Ferrovias (PNF), que busca modernizar a infraestrutura logística, reduzir custos, ampliar a competitividade e criar projetos que contemplem tanto o transporte de cargas quanto de passageiros. O secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, destacou a abrangência da iniciativa. “Estamos registrando diversos ativos simultaneamente, o que caracteriza o Plano Nacional de Ferrovias. O Brasil inteiro está sendo atendido. Não há uma região que fique de fora. Nossa meta é entrar em 2026 com um portfólio normativo consolidado, um banco de projetos e oito leilões, com uma estratégia de financiamento sólida e regras claras para garantir previsibilidade à indústria e fomentar parcerias”, afirmou.

Sustentabilidade

Com a proximidade da COP30, que será sediada pelo Brasil, a contribuição das ferrovias para a agenda ambiental também esteve em pauta. O modal, além de reduzir custos logísticos, tem impacto direto na diminuição das emissões de gases de efeito estufa. De acordo com dados da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), o transporte ferroviário emite 85% menos CO₂ em relação ao transporte rodoviário. Cada tonelada transportada por quilômetro emite 8,35 gCO₂ na ferrovia, contra 52,77 gCO₂/TKU na rodovia.

O secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, reforçou a importância dessa transição. “A competitividade entre os modais é essencial, mas também precisamos garantir que a malha ferroviária agregue valor ao sistema logístico como um todo, respeitando as especificidades de cada região e aproveitando seu potencial de forma sustentável”, disse.

A cerimônia de abertura da 9ª edição do Brasil nos Trilhos contou ainda com a participação do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, do diretor-presidente da ANTF, Davi Barreto, do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Sampaio, e do diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, além de outras autoridades do setor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2025



NACIONAL - MINISTRO DEFENDE USO DO FMM EM FERROVIAS QUE OPERAM EM PORTOS

Silvio Costa Filho citou que a pasta está preparando uma proposta de modelo que incluía esses projetos para apresentar a Lula

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos Silvio Costa Filho falou sobre o assunto ao participar da abertura do evento Brasil nos Trilhos, sobre transporte de cargas pelo modal ferroviário

O ministro de Portos e Aeroportos (Mpor), Silvio Costa Filho, defendeu na quarta-feira (1), o uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em projetos ferroviários que operem nas poligonais dos portos brasileiros. Ao participar da abertura da 9ª edição do evento Brasil nos Trilhos, sobre transporte de cargas pelo modal ferroviário, o ministro previu ampliação do escoamento da produção brasileira pelos portos, com investimentos em projetos deste tipo.

“Hoje, 70% do Fundo da Marinha Mercante são para navegação e nós já assinamos quase R\$ 25 bilhões para navegação e R\$ 10 bilhões para o setor portuário. Mas o fundo tem recursos suficientes para também apoiar projetos de ferrovias que estão na poligonal de portos. Isso é uma forma de estimular as ferrovias que estão operando em portos brasileiros”, afirmou o ministro.

Em seguida, citou que a pasta está preparando uma proposta de modelo que incluía esses projetos para apresentar ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva e que é necessário também autorização do Conselho Diretor do FMM, que é um órgão colegiado, presidido pelo secretário de Navegação do Mpor.

“Com as ferrovias elevando as operações portuárias, a gente vai crescer 30% o escoamento da produção brasileira”, afirmou o ministro. Ele evidenciou o investimento de R\$ 1,7 bilhão anunciado nesta semana no Amazonas, também com recursos do FMM, para a construção de 188 barcas. Desde 2023, já foram priorizados R\$ 70 bilhões do FMM para aplicação em projetos, volume três vezes maior que o aprovado no período entre 2019 e 2022.

Defendeu ainda a prioridade na utilização de recursos também para o setor hidroviário, que interligado a ferrovias e rodovias possa garantir uma logística integrada para o escoamento da produção brasileira. “Vamos fazer a primeira concessão de hidrovias, que é hidrovias do Paraguai, estratégica para o desenvolvimento da América do Sul”, afirmou. “Na hora que a gente tem a hidrovias, nós temos redução do custo logístico de 40%, e isso dialoga com a pauta sustentabilidade, já que a cada grupo de dez barcas, nós estamos falando em mil caminhões a menos nas nossas rodovias”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2025

BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT AMPLIA ATUAÇÃO E CRIA FÓRUM PARA SETOR DE MINAS E ENERGIA

Evento em Brasília marcou parceria com Congresso e reuniu lideranças para debater desenvolvimento, representatividade e comunicação da cadeia produtiva

Por PATRÍCIA FAHLBUSCH redacao.jornal@redenenews.com.br

O Grupo Brasil Export realizou na quarta-feira, 1º de outubro, em Brasília (DF), encontro com parlamentares e autoridades para o lançamento oficial do Brasil Export Minas e Energia. O evento aconteceu dois dias após a apresentação oficial do fórum no Rio de Janeiro. Em sua exposição na capital federal, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, falou um pouco sobre a história do movimento, criado há mais de 20 anos, e que tinha como foco os setores de portos, aeroportos, rodovias e ferrovias.



Para Julião, o Brasil Export Minas e Energia se propõe a ser um fórum permanente voltado aos segmentos que têm impactos ligados à economia e geração de emprego e renda

OS PRINCIPAIS PARCEIROS DO BE MINAS E ENERGIA SÃO A FRENTE PARLAMENTAR DE PETRÓLEO, GÁS E ENERGIA DO CONGRESSO NACIONAL, PRESIDIDA PELO DEPUTADO FEDERAL GENERAL PAZUELLO (PL-RJ), E DO INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO, QUE TEM NO COMANDO O GENERAL DA RESERVA MARCO AURÉLIO VIEIRA.

“Os setores tinham muita resistência, poucos avanços, e conseguimos colocar entidades, institutos, empresas concorrentes e entidades de classe na mesma mesa. Hoje, temos mais de 100 empresas e entidades associadas. O objetivo é criarmos estratégias junto ao setor de infraestrutura”, explicou Julião.

“OS SETORES DE MINAS E ENERGIA CONTRIBUEM MUITO PARA O DESENVOLVIMENTO DAS REGIÕES ONDE AS ATIVIDADES DA CADEIA PRODUTIVA ESTÃO INSTALADAS. NÓS TEMOS UMA ARRECADAÇÃO RECORDE POR MEIO DESSES SETORES, E ISSO PRECISA SER BEM COLOCADO PERANTE O MERCADO”

FABRÍCIO JULIÃO
CEO do Grupo Brasil Export

De acordo com Julião, o Brasil Export Minas e Energia se propõe a ser um fórum permanente de debates voltado aos segmentos que têm impactos ligados à economia e geração de emprego e renda: mineração, petróleo, gás e energia.

“Criamos um sistema de comunicação porque o grande problema na infraestrutura sempre foi se comunicar muito mal. Os setores de minas e energia contribuem muito para o desenvolvimento das regiões onde as atividades da cadeia produtiva estão instaladas. Nós temos uma arrecadação recorde por meio desses setores, e isso precisa ser bem colocado perante o mercado. Por isso surgiu a iniciativa de criação de um novo braço dentro da estrutura do Brasil Export, o Fórum Minas e Energia”, afirmou o CEO.

O encontro de quarta-feira na capital federal faz parte do calendário de ações que o Grupo Brasil Export programou para anunciar, entre outras agendas, o principal evento anual do movimento, que será entre os dias 28 e 30 de outubro, em Brasília, e o fórum que será realizado nos dias 25 e 26 de novembro, com foco na transição energética, na sustentabilidade e na inovação. No penúltimo mês de 2025, o Brasil Export encerra a programação de eventos dessa temporada.

“É por meio desse calendário que a gente discute, de Norte a Sul, as diversas realidades de infraestrutura, e que a partir do ano que vem vamos integrar o setor de minas e energia com uma pauta específica. Vamos discutir minas e energia no Bahia Export, no Pernambuco Export, no Santos Export, e teremos sim evento principal, assim como acontece com o BE, previsto para o primeiro semestre de 2026”, adiantou Julião.

Parcerias

Os principais parceiros do BE Minas e Energia são a Frente Parlamentar de Petróleo, Gás e Energia do Congresso Nacional, presidida pelo deputado federal General Pazuello (PLRJ), e do Instituto Brasileiro de Petróleo, que tem no comando o general da reserva Marco Aurélio Vieira.

“A nossa missão é fazer com que os setores de petróleo, gás e energia, que são a indução de desenvolvimento que o Brasil precisa, cresça e tenha grau de representatividade e publicização que o BE faz melhor do que ninguém. No Congresso Nacional, vamos engajar os deputados e trabalhar direto nas pautas, projetos de lei, emendas, no que for necessário para defender esses segmentos”, declarou o deputado federal General Pazuello.

O deputado destacou a parceria com o Grupo BE e o CEO Fabrício Julião, que assumiram administração da comunicação da frente parlamentar presidida por ele.

“Quando nós temos um parceiro como o Fabrício estamos trazendo para as nossas conversas outros parceiros, associados, pessoas para discutir as pautas, nos apresentando demandas, e vamos entendendo as dores, repassando ao Parlamento para a discussão das propostas. Sendo consideradas prejudiciais, ajustamos para melhorar, e sendo de interesse do setor, trabalhamos pela tramitação mais célere. É a força do legislativo unida ao setor privado. É uma engrenagem que está funcionando”, comemorou Pazuello, endossado por Marco Aurélio Vieira, que também concordou que o Brasil Export tem influência para aumentar a representatividade dos setores junto ao Poder Legislativo.

Na esteira das ações articuladas pelo Grupo BE em benefício da cadeia produtiva da infraestrutura, Julião fez questão de destacar a inclusão de palestras de ministros de tribunais superiores, como o Supremo Tribunal Federal, do Superior Tribunal de Justiça, e do Tribunal de Contas da União nos eventos promovidos pelo fórum.

“Os ministros passam a decidir melhor por conta da aplicação do conhecimento do setor de infraestrutura. Por isso, defendemos que os magistrados conheçam melhor os segmentos de minas e energia, também criando uma relação cada vez mais próxima com todos nós”, concluiu Fabrício Julião.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 02/10/2025

PORTO DE SANTOS - POMINI PEDE DESCENTRALIZAÇÃO E MAIOR AUTONOMIA EM NOVO PL

Presidente da Autoridade Portuária de Santos recepcionou deputados da Comissão Especial que debatem o novo marco legal do setor

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



A agenda da comissão teve início na Autoridade Portuária de Santos, durante a manhã, onde o presidente da APS, Anderson Pomini, fez uma apresentação referente aos projetos

No segundo dia da visita em Santos da Comissão Especial que discute o Projeto de Lei 733 – que dispõe sobre o novo marco legal portuário – o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS) defendeu mais autonomia para a tomada de decisões sobre o maior porto do país. Ainda no decorrer do dia (1), os deputados realizaram visitas à sede da companhia e em dois

terminais portuários.

A agenda teve início na Autoridade Portuária de Santos, durante a manhã, onde o presidente Anderson Pomini fez uma apresentação referente aos projetos, plano de investimentos e os números da movimentação de cargas em 2025.

Durante o encontro, Pomini defendeu pontos que proponham a destravar novos investimentos de infraestrutura no complexo portuário santista por meio de uma descentralização. O objetivo principal, segundo ele, é eliminar burocracias e aumentar a eficiência.

“Ao longo dos anos nós ampliamos a mesa de participação. Incluímos diversos entes e dividimos as competências e, obviamente, trouxemos muito mais burocracias. É o momento de revisitarmos essas necessidades e exigências, pensando justamente em agilizar as decisões do porto. As Autoridades Portuárias conheciam a rotina diária, o chamado chão de fábrica, aqui em Santos chão de cais. Daí a importância de entregarmos às Autoridades Portuárias, respeitando a competência do Ministério de Portos, da Antaq (Agência Nacional dos Transportes Aquaviários), dos órgãos de controle, efetivamente a decisão final. É uma grande oportunidade nesse sentido”, explicou.

O presidente do porto destacou, ainda, que o excesso de burocracias faz com que a Autoridade Portuária realize até 40%, em média, do orçamento previsto. Segundo ele, a modernização da legislação tem como objetivo aumentar a eficiência.

“O porto tem bons projetos, tem recurso em caixa, mas tem uma dificuldade gigantesca de executar o orçamento pelo excesso de burocracias. Precisamos de uma legislação moderna, que configure o porto do futuro que precisamos. Essa lei tem que ser aproveitada exatamente para acelerar, e atribuir maior eficiência nessas decisões”, completou.

Os pontos de descentralização já foram discutidos em uma das audiências públicas realizadas pela Comissão Especial. A proposta segue com a legislação para os TUPs (Terminais de Uso Privado), onde as empresas ainda enfrentam processos burocráticos, mas possuem uma maior liberdade para temas como gestão de negócios, aplicação de investimentos e gestão portuária.

Agenda

Dando continuidade à agenda, a comitiva visitou o EBLog, terminal de celulose da Eldorado, localizado na margem direita, que recentemente completou dois anos de operações no Porto de Santos. Gerentes da empresa apresentaram toda a cadeia de produção e exportação da celulose pelo terminal, e colocaram pontos para discussão do PL.



Em uma lancha, os deputados da comissão realizaram um passeio por todo o canal de navegação do Porto de Santos, começando no Valongo e seguindo até os terminais

Depois, os parlamentares fizeram uma visita às instalações do Parque Valongo, complexo turístico e portuário localizado na região dos antigos armazéns de Santos. Em uma lancha, os deputados realizaram um passeio por todo o canal de navegação do Porto de Santos, começando no Valongo e seguindo até os terminais da Ponta da

Praia, em Santos, e também os operadores localizados em Guarujá.

A última agenda da Comissão Especial foi no Tecon Santos, o terminal de contêineres da Santos Brasil, na margem esquerda do Porto de Santos, um dos principais em movimentação do segmento em toda América do Sul. Os parlamentares foram recepcionados pelo CEO da empresa, Antonio Carlos Sepúlveda, que fez uma apresentação das instalações portuárias, operações e o plano de investimentos e de expansão do terminal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - GUIANA: A NOVA DISTRAÇÃO PARA A LOGÍSTICA DO AMAZONAS



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinioao@portalbenews.com.br



Fico com a impressão de que a nossa “consciência intencional” (Husserl) sempre tira a atenção do nosso papel, das instituições da Amazônia ou do Brasil frente ao que precisamos. Como se uma oportunidade trazida por “alguém” de fora do País fosse nos salvar. Chankay não resolveu nem resolverá o nosso problema. A Guiana não resolverá o nosso problema. Eles estão atrás de resolver o problema deles, pois a economia da Guiana está crescendo muito.

São muitas as distrações que a vida apresenta. Se nos perdermos com elas, como crianças, poderemos ser vitimados. Outro dia, estávamos com a distração do Porto de Chankay, no Peru. Passamos meses falando dele, para descobrir o já sabido: ele não é uma alternativa válida para as cargas de grande volume. Quanta distração, quanto esforço gasto. Agora temos outra distração: com investimento de mais de R\$ 5 bilhões, uma estrada com 500 quilômetros de extensão ligará Georgetown até a fronteira com Roraima.

A interpretação do mundo, dos modos de ser das pessoas, é importante, para que não fiquemos gastando a vida com o que não interessa. Fico com a impressão de que a nossa “consciência intencional” (Husserl) sempre tira a atenção do nosso papel, das instituições da Amazônia ou do Brasil frente ao que precisamos. Como se uma oportunidade trazida por “alguém” de fora do País fosse nos salvar. Chankay não resolveu nem resolverá o nosso problema. A Guiana não resolverá o nosso problema. Eles estão atrás de resolver o problema deles, pois a economia da Guiana está crescendo muito.

O que nos interessa é construir infraestrutura sustentável na Amazônia. Esta estrada, somada com o porto ou um novo porto que também será construído com investimento de US\$ 4 bilhões, não transformará para melhor a logística de Manaus ou do Brasil. Aliás, pode até melhorar em algo marginal, daqui a 20 anos quando tudo estiver pronto, mas não é este o objetivo do projeto. A outra distração, por ora, é que está chovendo bastante e a seca não será tão severa em 2025. Assim, podemos ficar distraídos e achar que os problemas de transporte foram resolvidos, mas não foram resolvidos. Seguimos precisando estudar o Rio Amazonas e o sistema hidrológico para uma maior compreensão da região.

O mundo empresarial normalmente não cai nestas armadilhas de distrações. Entretanto, a concepção da pauta pública cai com facilidade. A quem interessa esta distração? Aos demais Estados do País, para seguir a não corrigir a desigualdade regional com os recursos públicos que deveriam ser alocados para isso. Estes recursos seguirão a ser investidos nas áreas mais ricas do Brasil, assegurando o aumento das desigualdades regionais. Também interessa para outros países, para que sigamos na condição de dependência. Interessa para os grupos econômicos que levam vantagem com esta condição atual. A solução para as distrações? Insistir na pauta de prioridades e encontrar caminhos institucionais para construí-las. Fora disso, não percebo saída.

FICO COM A IMPRESSÃO DE QUE A NOSSA “CONSCIÊNCIA INTENCIONAL” (HUSSERL) SEMPRE TIRA A ATENÇÃO DO NOSSO PAPEL, DAS INSTITUIÇÕES DA AMAZÔNIA OU DO BRASIL FRENTE AO QUE NECESSITAMOS. COMO SE UMA OPORTUNIDADE TRAZIDA POR “ALGUÉM” DE FORA DO PAÍS FOSSE NOS SALVAR. CHANKAY NÃO RESOLVEU NEM RESOLVERÁ O NOSSO PROBLEMA. A GUIANA NÃO RESOLVERÁ O NOSSO PROBLEMA. ELES ESTÃO ATRÁS DE RESOLVER O PROBLEMA DELES, POIS A ECONOMIA DA GUIANA ESTÁ CRESCENDO MUITO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 02/10/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

RELATOR FINALIZA PROPOSTA DE REFORMA ADMINISTRATIVA; VEJA OS PRINCIPAIS PONTOS

Texto que será apresentado por Pedro Paulo (PSD-RJ) prevê teto escalonado para prefeitos, bônus de desempenho de até quatro salários e revisão anual de gastos

POR LUÍSA MARZULLO, BERNARDO LIMA E THAÍS BARCELLOS — BRASÍLIA



Pedro Paulo defende limite do teletrabalho a uma vez por semana e diz que proposta prevê premiar servidor que se destaca — Foto: Brenno Carvalho/Agência Globo

O relator da reforma administrativa, deputado Pedro Paulo (PSD-RJ), finalizou a versão da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que será protocolada ainda hoje na Câmara dos Deputados. O texto estabelece medidas como uma tabela única de remuneração para todos os entes da Federação, a criação de metas obrigatórias de desempenho para

servidores, o fim de privilégios como férias acima de 30 dias e licença-prêmio, além de limitar em 10% os auxílios de alimentação, saúde e transporte para quem recebe acima de 90% do teto constitucional.

Também prevê revisão anual dos gastos do Executivo, o fim da aposentadoria compulsória para juízes, constitucionaliza a inclusão digital como direito social e cria uma estratégia nacional de governo digital.

O GLOBO teve acesso à proposta que deve ser protocolada ainda hoje. O parlamentar já circula em busca das 171 assinaturas necessárias para dar entrada na matéria, que modifica mais de 40 artigos da Constituição e mexe na espinha dorsal do serviço público. A expectativa é de que vá ao plenário em novembro.

O texto se estrutura em quatro grandes eixos: governança e gestão, transformação digital, profissionalização e extinção de privilégios. A justificativa apresentada pelo relator aponta que o objetivo é modernizar a máquina pública, reduzir distorções e alinhar o Brasil a experiências internacionais que vinculam orçamento e políticas a metas concretas de resultados.

Veja os principais pontos:

Planejamento e metas obrigatórios

A proposta exige que presidentes, governadores e prefeitos publiquem, em até 180 dias após a posse, um planejamento estratégico para todo o mandato. Esse documento passará a orientar os chamados “acordos de resultados”, que cada órgão deverá firmar anualmente com objetivos específicos e metas claras. A medida busca criar um ciclo contínuo de planejamento, execução e fiscalização, tornando obrigatório que as políticas públicas sejam guiadas por resultados mensuráveis.

Avaliação de desempenho e bônus de resultado

Servidores públicos de todas as esferas serão submetidos a avaliações periódicas. O desempenho passará a ser critério para progressão funcional, ocupação de cargos de confiança e recebimento de bônus de resultados.

O texto autoriza a criação de bônus anuais para servidores em atividade, vinculados ao cumprimento de metas institucionais e individuais. O pagamento dependerá da existência de acordos de resultados e da avaliação periódica de desempenho.

A proposta prevê ainda que esses bônus não incidam sobre o teto constitucional: cada agente público poderá receber até o equivalente a duas remunerações extras por ano, podendo chegar a quatro no caso de ocupantes de cargos em comissão e funções de confiança estratégicas.

Fim da aposentadoria compulsória

Como o GLOBO antecipou, a aposentadoria compulsória deixa de ser usada como punição a magistrados e membros do Ministério Público, que passarão a estar sujeitos à perda do cargo em caso de faltas graves. CNJ e CNMP ficam proibidos de criar benefícios ou gratificações.

Concursos e estágio probatório

Os concursos públicos passam a depender de um diagnóstico prévio da força de trabalho e deverão priorizar carreiras transversais, com possibilidade de aproveitamento em diferentes áreas da administração.

A proposta também abre a possibilidade de concursos para ingresso direto em níveis mais altos da carreira em casos de especialização comprovada, limitado a 5% das vagas. O estágio probatório ganha caráter formal, com avaliações documentadas que poderão resultar na confirmação do vínculo ou na exoneração do servidor.

Tabela remuneratória única

Um dos pontos mais estruturais é a criação, em até dez anos, de uma tabela remuneratória única em cada ente da federação, válida para todos os Poderes e órgãos autônomos. O piso será o salário mínimo, e o teto corresponderá ao limite constitucional. A mudança busca acabar com distorções salariais entre carreiras equivalentes e com a multiplicação de gratificações e adicionais que hoje encarecem a folha de pagamento.

Cargos em comissão e funções de confiança

A PEC limita a 5% da força de trabalho os cargos em comissão, com exceção para municípios pequenos, que poderão chegar a 10%. Pelo menos metade desses cargos terá de ser ocupada por servidores efetivos.

Aqueles considerados estratégicos passarão por avaliação diferenciada, vinculada ao alcance de metas. O texto também prevê cotas mínimas para mulheres, negros, indígenas, quilombolas e pessoas com deficiência em funções de direção e cargos de confiança.

Extinção de privilégios

A proposta veda uma série de benefícios hoje existentes. Deixa de existir a possibilidade de férias superiores a 30 dias para a maior parte das carreiras, licença-prêmio, progressão por tempo de serviço e incorporação de adicionais automáticos.



Auxílios de alimentação, saúde e transporte terão limite de 10% da remuneração para quem recebe próximo ao teto constitucional. A PEC também proíbe a conversão em dinheiro de férias e licenças não usufruídas, bem como pagamentos retroativos sem decisão judicial.

Revisão anual de gastos

Segundo o texto, será tarefa do Executivo realizar uma revisão anual de gastos públicos. Essa revisão será usada para subsidiar a Lei de Diretriz Orçamentária (LDO) enviada pelo governo ao Congresso. A ideia é selecionar determinadas despesas e apresentar diagnósticos, indicando como seria possível realocar esses gastos.

Controle de gastos em estados e municípios

A partir de 2027, estados, municípios e o Distrito Federal terão de seguir um teto de despesas primárias para os Poderes e órgãos autônomos. Os gastos não poderão crescer acima da inflação, e mesmo em caso de aumento de receita só parte do valor poderá ser incorporada, limitada a 2,5% ao ano. O objetivo é impor disciplina fiscal e conter o crescimento automático das folhas de pagamento.

Transformação digital

A PEC inclui a inclusão digital como direito social e cria a Estratégia Nacional de Governo Digital. Todos os sistemas públicos deverão ser integrados, com a carteira de identidade nacional servindo como chave de acesso. A proposta obriga que atos administrativos sejam rastreáveis e registrados em formato digital, institui políticas de segurança cibernética e proteção de dados e prevê a criação de laboratórios de inovação no setor público.

Regras para municípios

Além da obrigação de prefeitos apresentarem um plano estratégico de metas em até 180 dias após a posse, a PEC impõe limites à estrutura administrativa local. Municípios em déficit de custeio terão restrições para o número de secretarias, que poderá variar de cinco a dez conforme o porte populacional.

A proposta também cria uma “escadinha” para os subsídios de prefeitos, vices e secretários, que ficam atrelados ao salário de governador e variam de acordo com o tamanho da cidade, estabelecendo tetos menores em municípios de pequeno porte e valores mais altos nas capitais.

Cartórios e notários

A PEC fixa um teto de remuneração para notários e registradores, que não poderão receber líquido mais do que 13 vezes o limite constitucional. Também estabelece idade máxima de 75 anos para o exercício da função. Esses serviços passam a ter de compartilhar informações com o poder público e estarão submetidos a regras mais rígidas de fiscalização.

Outras medidas

O texto acrescenta a soberania digital como princípio da ordem econômica, cria um sistema nacional de custos para programas e serviços públicos e obriga a revisão contínua de gastos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/10/2025

DEZOITO DEPUTADOS NÃO PARTICIPARAM DA VOTAÇÃO QUE APROVOU ISENÇÃO DO IR; SAIBA QUEM SÃO

Proposta foi aprovada por todos os parlamentares que estavam presentes

Por Bruna Lessa — Brasília

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira, com 493 votos a favor e nenhum contrário, o projeto de lei que amplia a faixa de isenção do Imposto de Renda para pessoas físicas com rendimentos de até R\$ 5 mil. Apesar da unanimidade entre os presentes, 18 deputados não registraram voto durante a sessão.

Quem não participou da votação da isenção do Imposto de Renda?

Entre os ausentes, há parlamentares que se encontravam em situações excepcionais, como compromissos internacionais, licença médica ou participação em operações humanitárias.



Comemoração da aprovação do Imposto de Renda no Congresso Nacional. Hugo Motta e Arthur Lira. — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Luizianne Lins (PT-CE), por exemplo, participa da flotilha que foi interceptada por Israel na quarta-feira, enquanto tentava levar alimentos e medicamentos a Gaza.

Mauro Benevides Filho (PDT-CE) está internado após um AVC, Fausto Pinato (PP-SP) está afastado por licença médica, após se submeter a uma cirurgia,

Nelson Barbudo (PL-MT) encontra-se de atestado médico e José Medeiros (PL-MT) cumpria agenda internacional.

A assessoria do deputado Hercílio Diniz (MDB-MG) informou que ele se ausentou devido a uma missão oficial no município de Tófilo Otoni (MG).

Já Eduardo Bolsonaro (PL-SP) está nos Estados Unidos desde o começo do ano. Ele tem realizado articulação política internacional, incluindo pedidos de sanções contra autoridades brasileiras e participação em debates sobre sanções comerciais ao Brasil. Suas atividades no exterior motivaram uma denúncia da Procuradoria-Geral da República (PGR), por coação em processo judicial.

Além disso, o presidente da Câmara, Hugo Motta, não registra voto, e André Janones (Avante) está suspenso de suas funções e, por isso, também não participou da sessão.

Confira a lista dos deputados que não participaram da votação:

1. Detinha (PL-MA)
2. Eduardo Bolsonaro (PL-SP)
3. Fausto Pinato (PP-SP)
4. Fábio Macedo (Podemos-MA)
5. Hercílio Diniz (MDB-MG)
6. Juarez Costa (MDB-MT)
7. Luciano Alves (PSD-PR)
8. Marcos Soares (União-RJ)
9. Mauro Benevides Filho (PDT-CE)
10. Nelson Barbudo (PL-MT)
11. Nelinho Freitas (MDB-CE)
12. Pastor Marco Feliciano (PL-SP)
13. Samuel Santos (Podemos-GO)
14. Vinicius Gurgel (PL-AP)
15. Zé Adriano (PP-AC)
16. Geraldo Mendes (União-PR)
17. José Medeiros (PL-MT)
18. Luizianne Lins (PT-CE)

Por que a isenção do Imposto de Renda foi aprovada?

A medida aprovada é uma das principais bandeiras do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e tem como objetivo beneficiar a classe média, ampliando o poder de compra e reforçando compromissos eleitorais às vésperas das eleições de 2026.

De acordo com o governo o projeto deve beneficiar cerca de 17 milhões de contribuintes. Para compensar a renúncia de receitas, a proposta prevê a tributação de 10% sobre rendimentos acima de R\$ 1,2 milhão por ano, incluindo dividendos, além de ajustes na cobrança de tributos sobre bancos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/10/2025

REFORMA ADMINISTRATIVA LIMITA PENDURICALHOS A 10% DO SALÁRIO PARA SERVIDORES QUE GANHAM PRÓXIMO DO TETO

Regra atinge carreiras do topo do funcionalismo e busca frear uso de verbas indenizatórias para driblar o limite constitucional

Por Luísa Marzullo, Thaís Barcellos e Bernardo Lima — Brasília



Pedro Paulo e Hugo Motta — Foto: Zeca Ribeiro e Marina Ramos/Câmara

A proposta de reforma administrativa elaborada pelo deputado Pedro Paulo (PSD-RJ) estabelece uma trava inédita para os chamados penduricalhos no serviço público. O texto prevê que servidores cuja remuneração ou subsídio seja igual ou superior a 90% do teto constitucional só poderão receber, no total, até 10% do salário em auxílios de alimentação, saúde e transporte.

Hoje, esses benefícios costumam ser pagos de forma linear a todas as carreiras, independentemente do nível salarial, o que permite que integrantes do topo da folha recebam valores adicionais expressivos, muitas vezes funcionando como um complemento automático de renda.

A medida atinge diretamente categorias como magistrados, procuradores, integrantes de tribunais de contas e do alto escalão do Executivo e do Legislativo. Pela justificativa, a limitação busca “resgatar a natureza indenizatória dos auxílios”, evitando que eles se transformem em gratificações paralelas capazes de burlar o teto constitucional.

Com o novo desenho, um servidor que já ganha próximo ao limite não poderia mais acumular valores equivalentes a milhares de reais em penduricalhos.

Pedro Paulo argumenta que a regra é um passo essencial para recuperar a credibilidade do teto salarial, alvo de críticas recorrentes devido à multiplicação de auxílios e verbas de caráter indenizatório. “Esses mecanismos distorcem a lógica do teto e fragilizam a confiança da sociedade no serviço público”, diz a justificativa da PEC.

A proposta, contudo, não atinge todos os servidores. Para quem ganha menos, os auxílios de alimentação, saúde e transporte continuam sendo tratados como parcela de apoio, com função indenizatória e de composição de renda. Já para quem está no topo do serviço público, essas parcelas acabam funcionando como penduricalhos — um mecanismo de ultrapassar, na prática, o teto remuneratório.

Além da limitação de 10% para os que recebem acima de 90% do teto, o texto cria outra trava: os gastos com verbas indenizatórias não poderão crescer acima da inflação medida pelo IPCA de um ano para o outro. A intenção é evitar que esses valores, mesmo quando legítimos, se tornem uma porta de entrada para acréscimos sistemáticos na folha de pagamento.

A PEC também consolida outras medidas de contenção de privilégios, como o fim de férias superiores a 30 dias, a proibição de licenças-prêmio e da progressão automática apenas por tempo

de serviço. Veda ainda a incorporação de adicionais à remuneração, limita a conversão de férias e licenças em dinheiro e restringe pagamentos retroativos sem decisão judicial.

O GLOBO teve acesso ao documento final, que será protocolado por Pedro Paulo ainda nesta quinta-feira após a coleta das 171 assinaturas necessárias. O texto altera mais de 40 artigos da Constituição e se estrutura em quatro grandes eixos: governança e gestão, transformação digital, profissionalização e extinção de privilégios. A expectativa é de que vá ao plenário em novembro.

Entre os demais dispositivos, prevê a criação de uma tabela única de remuneração em até dez anos, obriga prefeitos, governadores e presidentes a apresentarem planos estratégicos de metas em 180 dias após a posse, institui avaliações periódicas de desempenho e autoriza bônus de resultado de até quatro remunerações por ano para cargos estratégicos.

Outro ponto de destaque é a chamada “escadinha” para os salários de prefeitos, vices e secretários, que passam a ter teto vinculado ao subsídio do governador e variam de acordo com o porte populacional dos municípios.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/10/2025

IMPOSTO DE RENDA: RETROCESSOS NA CÂMARA ACENDEM ALERTA PARA VOTAÇÃO NO SENADO. ENTENDA

Por Luciana Casemiro



Plenário do Senado Federal: projeto de isenção aprovado na Câmara irá a votação dos senadores — Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

Aprovado por unanimidade pelos 493 deputados presentes ontem na Câmara, o projeto que amplia a isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil preservou sua espinha dorsal. O essencial do texto original foi mantido, como reconhece a própria equipe econômica do governo. No entanto, algumas alterações feitas no substitutivo, na avaliação do Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc), reduzem

significativamente o alcance redistributivo da medida. A ONG, que há 40 anos atua na construção de políticas públicas, alerta ainda para a importância de manter a mobilização social em torno do tema, especialmente para garantir que o imposto mínimo sobre altas rendas não seja diluído no Senado.

Entre as mudanças apontadas pelo Inesc como retrocessos em relação ao texto original estão: a exclusão dos rendimentos do agronegócio da base de cálculo do imposto mínimo — o que, segundo o instituto, mantém privilégios fiscais históricos do setor; a retirada da previsão de tributação de lucros e dividendos remetidos ao exterior por fundos de pensão estrangeiros.

— O que ficou perceptível no processo de deliberação da reforma na Câmara é que o que divide os parlamentares é justamente a criação de impostos sobre os mais ricos, que são quase isentos no Brasil. O que nos preocupa é que haja novas tentativas no Senado de retirar a parte que trata do imposto mínimo sobre altas rendas ou de incluir diversas exceções na base de cálculo, o que comprometeria ainda a neutralidade fiscal do projeto — afirma Teresa Ruas, assessora política do Inesc.

Teresa também chama atenção para um estudo publicado pelo Observatório de Política Fiscal do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), assinado pelo economista Sergio Gobetti. O levantamento mostra que, em 2022, dos R\$ 147 bilhões de renda proveniente da atividade rural, mais de dois terços foram isentos de tributação (R\$ 101 bilhões). E nada menos que

42% desse valor foi para o milésimo mais rico da população — um nível de concentração semelhante ao observado nos lucros e dividendos (44%).

— As isenções do agronegócio são uma das grandes causas de concentração de riqueza no Brasil, lado a lado com a isenção sobre lucros e dividendos, que ainda abre espaço para elisão fiscal — destaca a assessora.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/10/2025

FERROGRÃO, QUE PODERÁ TER SINAL VERDE DO STF, DIVIDE OPINIÕES. ENTENDA

Obra bilionária é prioritária para o governo e considerada essencial por produtores rurais. Mas é criticada por ambientalistas e tem a viabilidade econômica questionada

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



A ferrovia Ferrogrão, que ligará Mato Grosso ao Pará — Foto: ANTT/31-10-2022

A retomada do julgamento de uma ação no Supremo Tribunal Federal (STF), prevista para esta quinta-feira, poderá dar o sinal verde para licitar a construção da Ferrogrão, ferrovia de quase mil quilômetros que corta Mato Grosso no sentido sul a norte até o Pará e poderá reforçar a infraestrutura de escoamento da produção de grãos.

A obra bilionária é prioritária para o governo — destaque o novo PAC, anunciado com pompas, no Rio, em agosto de 2023 — e considerada essencial por produtores rurais.

Por outro lado, é criticada por ambientalistas e tem a viabilidade econômica questionada. O risco é se tornar uma obra faraônica, daquelas que levam anos para sair do papel e dragam bilhões dos cofres públicos, como a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que começou a ser construída nos anos 1980 e foi inaugurada por completo em 2023.

R\$ 8 bilhões em economia com frete

Para o agronegócio, a expansão da produção em Mato Grosso, que levou o Brasil ao posto de maior fornecedor global de soja, milho e algodão, depende da logística. Em meio ao aperto nas margens de retorno nas safras mais recentes, como mostrou O GLOBO no , o custo de frete se torna ainda mais importante.

— Tem um cálculo, que era do início do ano passado, que aponta que, só em Mato Grosso, economizaríamos de frete, com a conclusão da Ferrogrão, mais de R\$ 8 bilhões por ano — disse Lucas Costa Beber, presidente da Aprosoja-MT, associação dos sojicultores mato-grossenses.

Segundo Beber, custos menores de transporte aumentariam as margens dos produtores, diminuindo o endividamento em anos de dificuldade e, "em anos bons", garantindo "um superávit para o produtor fazer investimentos".

O presidente da Aprosoja-MT lembrou que a produção de Mato Grosso mudou de patamar com as melhorias na BR-163:

— Mato Grosso é um caso à parte em relação a grande parte do país, porque temos a maior distância dos portos.



A rota do arco norte

A Ferrogrão tem traçado paralelo, colado quase, à BR-163. O projeto prevê a construção da ferrovia entre Sinop (MT), polo da produção de grãos bem no meio de Mato Grosso, e o porto de Miritituba, no Pará.

O porto é fluvial, no Rio Tapajós. De lá, os grãos seguem em barcas até o Porto de Vila do Conde, em Barcarena, na região metropolitana de Belém, onde são transferidos para navios graneleiros.

É uma das rotas do arco norte, como são chamados os portos da porção mais setentrional do país, incluindo os do Nordeste. Esse caminho faz mais sentido quanto mais os polos de produção rumam para o norte.

Beber acrescenta ainda que o uso da ferrovia permitiria uma redução de 40% nas emissões de gases do efeito estufa, na comparação com o transporte que já é feito em caminhões, mas ambientalistas lançam dúvidas sobre o saldo positivo em termos de emissões de carbono.

A suspeita é que o aumento da poluição oriunda de um maior desmatamento na região, tanto por causa dos serviços necessários para as obras da Ferrogrão, quanto por causa do incentivo à abertura de novas áreas de cultivo ao longo da ferrovia, seria maior do que a redução das emissões com a substituição dos caminhões.

Questionamento no STF

O projeto de construção da ferrovia foi questionado no STF porque cortava o Parque Nacional do Jamanxim. Em 2021, ainda no governo Jair Bolsonaro, o ministro Alexandre de Moraes suspendeu uma lei que alterou os limites da reserva.

Posteriormente, ele autorizou a retomada dos estudos técnicos, mas com a legislação bloqueada, a licitação da obra seguiu congelada. Já na gestão Luiz Inácio Lula da Silva, o governo alegou que o traçado foi redesenhado e, assim, a questão estaria resolvida.

Em meio à disputa entre produtores rurais e ambientalistas, Cláudio Frischtak, presidente da Inter.B Consultoria, tem lançado dúvidas sobre a viabilidade econômica do projeto.

Para o consultor especializado em infraestrutura, a prioridade dada à Ferrogrão é um exemplo da falta de planejamento integrado da logística nacional, sem uma análise global dos custos e dos benefícios dos projetos, e de como eles interferem entre si.

Em estudo deste mês, Frischtak estimou que a obra exigirá R\$ 36,9 bilhões em investimentos, muito acima dos R\$ 11,4 bilhões previstos no projeto enviado pelo governo ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Obra pública travestida de concessão

Isso torna o projeto inviável para a iniciativa privada. Por isso, a construção da ferrovia exigiria um aporte de R\$ 32,5 bilhões dos cofres públicos, por meio de parceria público-privada (PPP) ou outro modelo, estimou o estudo da Inter.B.

— É uma obra pública travestida de concessão — resumiu Frischtak.

Para exemplificar a falta de planejamento integrado da logística nacional, o consultor demonstra, no estudo, que há alternativas entre os projetos de transporte em discussão no país.

Há alternativas, diz consultor

A proposta passa pela FNS, pela Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) e por um novo trecho no ramo mais setentrional da primeira. A Fico tem traçado perpendicular à Norte-Sul, e também à Ferrogrão. E um dos trechos dela já está em construção.

As obras estão a cargo da mineradora Vale. Num modelo proposto no governo Bolsonaro, a construção de parte da Fico foi exigida como contrapartida à renovação das concessões da Estrada de Ferro de Carajás (EFC) e da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), ambas sob operação da companhia.

Já o trecho mais ao norte da FNS, de pouco mais de 500 quilômetros, partiria de Açailândia (MA). Hoje, a FNS termina ali, onde cruza com a EFC, da Vale, que vai do complexo de minas de Carajás até o Porto de Itaqui, no litoral do Maranhão. A ideia é construir a Ferrovia Açailândia-Vila do Conde — o porto onde boa parte dos grãos saídos de Mato Grosso já é transferida para graneleiros.

Segundo Frischtak, um projeto de concessão que associasse a construção dos trechos restantes da Fico até Sinop (MT) com a construção do novo trecho até Vila do Conde, e sua operação, teria viabilidade econômica. Assim, os produtores rurais de Mato Grosso teriam as duas opções no arco norte: via BR-163 e Miritituba, já funcionando, e o acesso via trilhos à FNS.

O estudo da Inter.B alerta ainda para um efeito colateral da construção da Ferrogrão: não há alternativas à BR-163 como estrada de serviços para a obra.

Isso significa que a construção atrapalhará significativamente o escoamento dos grãos como já ocorre hoje — a obra poderá levar quase 22 anos, calcula o trabalho, que cita ainda uma estimativa de necessidade de mover terra suficiente para exigir 12,5 milhões de viagens de caminhão, que acabariam congestionando a BR-163.

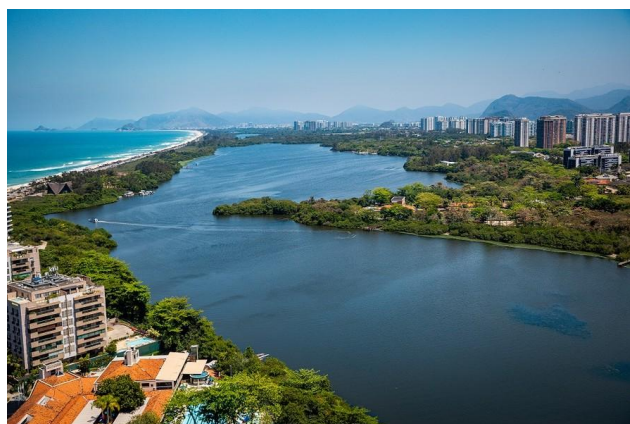
Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/10/2025

BARCAS NAS LAGOAS DA BARRA E DE JACAREPAGUÁ: PROJETO PREVÊ CINCO ESTAÇÕES E VISA A RESOLVER 'DRAMA DE MOBILIDADE'

Batizado de Aquaviário Lagunar de Jacarepaguá, o sistema prevê a criação de linhas de barcos interligando as lagoas da Tijuca, Jacarepaguá, Marapendi e Camorim, numa área de 12 milhões de metros quadrados

Por Jéssica Marques — Rio de Janeiro



Lagoas da Barra e de Jacarepaguá terão barcas — Foto: Divulgação Prefeitura do Rio / Foto de Rafael Catarcione

O prefeito Eduardo Paes apresentou nesta quinta-feira, durante evento no píer da estação Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca, um projeto inédito de transporte público aquaviário que promete mudar a mobilidade na Zona Sudoeste do Rio. Batizado de Aquaviário Lagunar de Jacarepaguá, o sistema prevê a criação de linhas de barcos interligando as lagoas da Tijuca, Jacarepaguá, Marapendi e Camorim, numa área de 12 milhões de metros

quadrados. O sistema começará com cinco estações principais: Jardim Oceânico (Metrô), Península (Barra da Tijuca), Parque Olímpico, Rio 2 e Recreio dos Bandeirantes.

Durante a apresentação, Eduardo Paes comparou o cenário das lagoas cariocas com Veneza e destacou o impacto da obra para a região:

Veja quais são as cinco estações do projeto aquaviário anunciado pela prefeitura do Rio

Batizado de Aquaviário Lagunar de Jacarepaguá, o sistema prevê a criação de linhas de barcos interligando as lagoas da Tijuca, Jacarepaguá, Marapendi e Camorim, numa área de 12 milhões de metros quadrados. O sistema começará com cinco estações principais: Jardim Oceânico (Metrô), Península (Barra da Tijuca), Parque Olímpico, Rio 2 e Recreio dos Bandeirantes.



As 8 linhas obrigatórias*

- Linha 1: Expressa, Rio das Pedras - Linha Amarela
- Linha 2: Expressa, Rio das Pedras - Jardim Oceânico
- Linha 4: Expressa, Rio das Pedras - Barra Shopping
- Linha 5: Muzema - Jardim Oceânico
- Linha 7: Linha Amarela - Muzema - Jardim Oceânico
- Linha 8: Expressa, Bosque de Marapendi - Jardim Oceânico
- Linha 9: Circular, Lagoa de Jacarepaguá
- Linha 12: Expressa, Gardênia Azul - Jardim Oceânico

*Integração com transporte municipal

Barcas nas lagoas da Barra e de Jacarepaguá: prefeitura do Rio anuncia projeto que prevê cinco estações e visa a resolver 'drama de mobilidade' — Foto: Arte O GLOBO

— Primeiro, o poder público está chegando a outras áreas. A cena que a gente vê aqui atrás, para quem já viu alguma imagem de Veneza, é parecida. A população foi se virando, a gente sabe que tem um problema. É óbvio que o aspecto da sustentabilidade é importante, mas existe um drama de mobilidade nessa região, que tem muito a ver com a expansão imobiliária para cá e com as



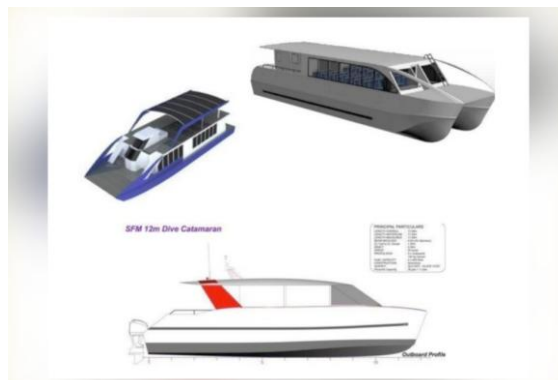
características de como se formou a lógica das habitações na Barra. Agora a gente vem com uma alternativa, a possibilidade do transporte aquaviário. O grande impacto é sentido pelos trabalhadores que moram em Rio das Pedras, Gardênia e Muzema, e que vêm todos os dias trabalhar nos condomínios, no comércio e nos shoppings.

Paes apresenta serviço de barcas para as lagoas da Barra e de Jacarepaguá — Foto: Divulgação Prefeitura do Rio / Foto de Rafael Catarcione

As estações estarão ligadas por linhas traçadas ao longo das principais vias que margeiam as lagoas, conectando polos residenciais, comerciais e o transporte de massa. Essas linhas serão: Linha Jardim Oceânico – Península, acompanhando a Avenida das Américas; Linha Península – Parque Olímpico, passando pela região da Avenida Abelardo Bueno; Linha Parque Olímpico – Rio 2, cortando a área do entorno da Salvador Allende; e Linha Parque Olímpico – Recreio, margeando a Avenida das Américas em direção ao bairro.

Referência do projeto pela CCR Par — Foto: Reprodução

O sistema será integrado a metrô, BRT e linhas de ônibus. Segundo a prefeitura, o serviço vai desafogar corredores estratégicos como as avenidas das Américas e Ayrton Senna. Segundo a prefeitura, esses traçados foram definidos para aproveitar o desenho natural das lagoas e permitir integração mais rápida com os corredores de ônibus e o metrô.



Lagoas da Barra e de Jacarepaguá terão barcas — Foto: Divulgação Prefeitura do Rio / Foto de Rafael Catarcione

— No primeiro passo, a concessionária tem que apresentar os planos de trabalho para a prefeitura. Começamos a trabalhar junto com eles nesses planos. Depois começa todo um processo de licenciamento. A gente está falando de algo que acontece numa área que é sensível do ponto de vista ambiental. Então, temos sempre que ter a responsabilidade de acompanhar de perto esse processo de licenciamento.

À medida que vai tendo licenciamento, vai acontecendo a obra das estações e dos terminais — afirmou o Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico, Osmar Lima, ao complementar:

— Já existe um transporte na região. O que a prefeitura está construindo são linhas municipais de transporte lagunar. Elas não inviabilizam e não vão retirar o transporte que já existe. Existirá a linha municipal, regular, com trajeto determinado, aceitando o Jaé e integrando com outros sistemas de transporte municipais.

Paes disse ainda que o sistema será integrado ao Jaé, o sistema de bilhetagem da cidade, e ao Bilhete Único Carioca, começando com a tarifa atual de R\$ 4,70.

— A gente espera integrar o bilhete único, criando uma nova perna de mobilidade. O aquaviário começa com a mesma tarifa de R\$ 4,70, e isso vai sendo ajustado na medida do possível. É um compromisso nosso oferecer transporte público de qualidade, integrado e acessível — completou o prefeito.

Investimento e cronograma

O contrato de concessão foi assinado em 17 de setembro. O consórcio vencedor terá até 30 dias para apresentar o cronograma de trabalho com os prazos do plano operacional. O investimento total previsto é de cerca de R\$ 100 milhões ao longo dos próximos 25 anos, destinados à construção de estações e terminais.

Atualmente, o projeto está em fase de licenciamento ambiental, e a expectativa da prefeitura é que o sistema entre em operação já em outubro de 2026. O objetivo é, em cerca de sete a dez anos, cerca de 85 mil passageiros sejam transportados por dia (útil).



Referência do projeto de barcas na lagoa da Barra pela CCR Par — Foto: Reprodução

— As linhas vão transportar 85 mil passageiros, é a nossa estimativa. O efeito do impacto que isso vai ter no trânsito é muito grande. Temos cinco terminais a serem construídos. O maior terminal será o do Jardim Oceânico, exatamente por conta desse modal de integração, principalmente com o BRT, com o Metrô e as linhas de ônibus. Teremos terminais no Gardênia e em Rio das Pedras, que é um terminal importante, onde tem uma demanda de população muito grande.

Teremos também pontos isolados, tipo o próprio Península e o Barra Shopping. A ideia é que dentro da região possamos integrar essas áreas de densidade maior para poder atender a população — afirmou o presidente do Consórcio Lagunar Marítimo, Nelson Florentino.



A Prefeitura do Rio lançou o novo sistema de transporte público aquaviário da Zona Sudoeste. — Foto: Prefeitura do Rio/ Rafael Catarcione

Estrutura e frota

A frota terá barcos padronizados, com capacidade entre 42 a 120 passageiros. Todas as embarcações serão equipadas com: cabine fechada, protegida de chuva e vento; assentos estofados e confortáveis; sistemas de navegação e segurança; sinalização noturna, acessibilidade e saídas de emergência.

O plano inicial prevê apenas barcos com até cinco anos de fabricação, garantindo maior eficiência e conforto aos passageiros.

Sustentabilidade e despoluição das lagoas

Além da mobilidade, o projeto está diretamente ligado a medidas de sustentabilidade ambiental. A implantação prevê despoluição, desassoreamento e manutenção contínua das lagoas, com impacto positivo sobre a biodiversidade e o equilíbrio ecológico do complexo lagunar.

O contrato assinado com a concessionária Iguá Saneamento estabelece que essas obras sejam concluídas até agosto de 2026. O projeto já recebeu licenciamento do Inea e foi aprovado em 2023.

Turismo e valorização local

Outro ponto destacado pela prefeitura é o potencial de valorização do turismo local. A expectativa é de que o sistema aquaviário transforme as lagoas da região em atrativo não apenas para deslocamentos cotidianos, mas também para passeios e atividades ligadas ao lazer, fortalecendo a economia da Barra e do entorno.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/10/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - TRUMP IGNORA ESTRATÉGIAS E MESMO IDEOLOGIAS; DIFÍCIL PREVER O QUE VIRÁ DA 'QUÍMICA' COM LULA

Presidente dos EUA é um narcisista compulsivo preocupado exclusivamente com a própria imagem

Por William Waack

Não se sabe se Donald Trump almeja “regime change” no Brasil ou só ajudar o amigo Jair Bolsonaro. Até agora, não conseguiu nenhum dos dois.

Ao contrário. O que o relatório do Departamento de Estado americano crítica no “regime” brasileiro prossegue inalterado, mesmo depois da Magnitzky contra Alexandre de Moraes. E Jair Bolsonaro está indo para a prisão.



Presidente Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump Foto: Wilton Juíniior/Estadão e Chip Somodevilla/Getty Images/AFP

Pode ser que Trump, que tem infinita convicção sobre a própria genialidade, tenha confundido ambições (mudar o regime e ajudar Bolsonaro) com meios (tarifas e sanções) para alcançá-las. Ou seja, faltou estratégia. Além disso, profissionais da diplomacia nos Estados Unidos e no Brasil, brasileiros e

estrangeiros, acham que Trump estava mal informado sobre o Brasil.

A Casa Branca já tomou decisões grotescamente erradas (em função dos próprios objetivos) quando ficou cega por ideologia e confiou em apenas uma fonte – o caso recente mais famoso foi a avaliação política equivocada da situação interna no Iraque antes da invasão de 2003, sustentada em boa parte no que diziam políticos de oposição daquele regime. Que asseguraram ao então presidente que tudo ia ser muito fácil, bastava um empurrãozinho.

O impulso agressivo dos Estados Unidos em relação ao Brasil está ancorado em fatores geopolíticos (competição com a China) mas exhibe também o enorme peso dos ideólogos do MAGA, e sua campanha mundial pela “verdadeira direita”. Ocorre que a compreensão dos assessores de Trump sobre o funcionamento do “sistema” brasileiro vem de um setor do bolsonarismo, representado pelo filho Eduardo, cuja visão (para se dar um nome à coisa) é fortemente contestada dentro da própria corrente política.

E, de forma bastante previsível, aconteceu o inverso do que garantia a tosca análise à qual a Casa Branca tem dado ouvidos. O “sistema” no Brasil se solidificou, em vez de se dissolver com medo do poder político, econômico, comercial e até mesmo militar dos Estados Unidos. Fora a confusão no qual foi jogado o espectro de centro-direita.

Trump não está preso nem a uma coisa (uma estratégia articulada) nem a outra (a pureza ideológica da verdadeira direita). Daí a dificuldade de se prever o que pode sair da química recentemente descoberta com Lula, o chefe do regime brasileiro (que ele quer derrubar?). Aparentemente nem seus secretários adivinham os próximos passos do presidente.

Trump é um narcisista compulsivo preocupado exclusivamente com a própria imagem. Pode assumir posições diametralmente opostas em qualquer assunto, pois é ele que declara as próprias “vitórias”. Que, para ele, são os bons negócios.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 02/10/2025

REFORMA ADMINISTRATIVA: PEC LIMITA SUPERSALÁRIO, VEDA FÉRIAS DE 60 DIAS E CRIA REGRAS PARA CONCURSOS

Proposta será protocolada por deputado Pedro Paulo (PSD-RJ) na Câmara; saiba o que tem nos textos, obtidos pelo Estadão com exclusividade

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — A reforma administrativa na Câmara vai propor uma tabela única de remuneração para todo o serviço público brasileiro, instituir uma medida de avaliação do desempenho dos servidores e restringir o pagamento dos supersalários.



O Estadão teve acesso ao conteúdo das propostas que serão apresentadas pelo deputado Pedro Paulo (PSD-RJ), coordenador do Grupo de Trabalho da reforma, na Câmara. O pacote inclui uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC), um Projeto de Lei (PL) e um Projeto de Lei Complementar (PLP). Veja os principais pontos:

PEC da reforma administrativa será protocolada no Congresso e prevê mudanças para todo o setor público. Na foto, a Esplanada dos Ministérios, em Brasília. Foto: Wilton Junior/Estadão

Supersalários

A PEC restringe os chamados supersalários, que são as remunerações pagas acima do teto salarial do funcionalismo (hoje, de R\$ 46,4 mil por mês).

As verbas indenizatórias, que inflam o salário da elite do funcionalismo público com “penduricalhos”, deverão ter natureza reparatória e destinar-se exclusivamente ao pagamento de despesas realmente episódicas, eventuais e transitórias.

Será proibido o pagamento de “penduricalhos” de forma rotineira e permanente e a concessão indistinta de verba à totalidade de uma categoria, acabando com o que acontece hoje. Os auxílios de alimentação, saúde e transporte ficarão fora dessa restrição.

O orçamento dos governos para o pagamento de verbas indenizatórias terá um “teto de gastos” e não poderá crescer mais do que a inflação do ano anterior, com base nos valores pagos em 2020. Além disso, o pagamento retroativo desses valores somente poderá ocorrer por decisão judicial transitada em julgado.

Para servidores públicos que recebem 90% ou mais do teto constitucional, os auxílios de alimentação, saúde e transporte, no total, não poderão ultrapassar 10% do salário.

A PEC também vai proibir a aposentadoria compulsória como sanção disciplinar para magistrados e membros do Ministério Público que praticarem faltas graves. Juízes e procuradores poderão ser demitidos por processo administrativo disciplinar pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ) ou pelo Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP).

Férias e criação de novos ‘penduricalhos’

A PEC proíbe férias de 60 dias, gozadas atualmente por juízes, e define que nenhum servidor tenha férias superiores a 30 dias por ano, com exceção de professores e profissionais de saúde expostos a riscos que justifiquem um período maior.

O poder público também não poderá pagar adicional de férias superior a um terço da remuneração do período e não poderá parcelar as férias em mais de três períodos.



A PEC também proíbe aumento de salário ou de parcelas indenizatórias apenas por tempo de serviço, incluindo quinquênios, e pagamento de férias ou licenças não usufruídas. Atualmente, algumas categorias usam essas vantagens para inflarem salários fora do teto constitucional.

Novas verbas remuneratórias ou indenizatórias só serão criadas com aprovação do Congresso. Hoje, alguns órgãos das próprias categorias, como Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP), criam benefícios generalizados para os servidores sem aprovação de lei.

Tabela única

A União, os Estados, o Distrito Federal e os municípios deverão implementar, por meio de lei específica, uma tabela remuneratória única para todos os agentes públicos. Essa tabela deverá conter o número de “escadas” remuneratórias de cada cargo público, com valores entre o salário mínimo (R\$ 1.518) e o teto do funcionalismo (hoje R\$ 46,4 mil por mês). A remuneração inicial de uma carreira será limitada a 50% do valor do último nível da mesma carreira.

Avaliação por desempenho

A PEC vai instituir uma exigência de avaliação dos servidores públicos por desempenho. Todos os órgãos do setor público deverão realizar avaliação periódica de desempenho dos funcionários.

A PEC preserva a estabilidade, mas, na fase do estágio probatório, que hoje dura de dois a três anos, deixa explícito que o servidor será exonerado se for verificada inaptidão para o exercício das atribuições e responsabilidades inerentes ao cargo.

Para os demais efetivos, a PEC estabelece que a progressão funcional nas carreiras e o pagamento de bônus estarão condicionados à avaliação por desempenho e a instrumentos de governança e gestão.

Não há previsão de demissão de servidores por mau desempenho. Como incentivo, os órgãos poderão instituir um bônus por resultado, equivalente a uma 14ª folha de pagamento, para aqueles que cumprirem os objetivos e as metas definidas.

Concursos públicos

Para realizar novos concursos públicos, o governo deverá fazer o chamado “dimensionamento da força de trabalho”, para identificar onde há necessidades, com metodologia definida em regulamento — que não está na PEC — e ampla divulgação pública, para planejar a alocação de pessoal.

Os concursos públicos deverão priorizar carreiras transversais, que são aquelas que contratam profissionais com alta qualificação e que ficam disponíveis para atuarem em mais de um órgão, como analista de infraestrutura e especialista em políticas públicas. O poder público deverá ainda comprovar a necessidade dessas contratações.

Os Estados e municípios poderão aderir ao Concurso Nacional Unificado (CNU) do governo federal e utilizar a base de aprovados para selecionar servidores.

Cargos comissionados

Do total de cargos na administração, no máximo 5% poderá ser reservado para cargos comissionados (destinados a não servidores e nomeados politicamente) na União, nos Estados e nos municípios. Esse percentual poderá ser maior somente nos municípios de até 10 mil habitantes, para até 10%, em situações devidamente justificadas. No mínimo 50% dos cargos em comissão devem ser ocupados por servidores efetivos.

A União e os Estados deverão implementar o limite em dois anos após a promulgação da PEC. Os municípios terão três anos para se adaptarem. Quem não cumprir o prazo ficará impedido de criar novos cargos de comissão e funções de confiança (servidores que recebem funções de chefia).



Os ocupantes de cargos comissionados e funções de confiança serão submetidos à avaliação periódica de desempenho diferenciada dos demais servidores públicos, com objetivos e metas estabelecidos pela gestão.

Contratação de temporários por concurso

A PEC institui a contratação de servidores temporários por concurso público, criando um modelo chamado de “investidura a termo em cargo efetivo”. Nessa modalidade, os funcionários serão contratados por um período não inferior a 10 anos.

Para isso, o governo deverá demonstrar que a função é transitória e qual a necessidade daquela contratação. A quantidade de servidores temporários contratados por concursos não poderá ultrapassar 5% do total de efetivos naquele cargo ou carreira.

Planejamento estratégico

O presidente da República, o governador e o prefeito serão obrigados a divulgar, seis meses após a posse, um plano estratégico com objetivos e metas para todo o mandato que deverão orientar acordos anuais para a definição de metas e objetivos na gestão pública. São nesses acordos que estarão previstos os planos de avaliação periódica dos servidores.

Teto de gastos

A PEC institui um teto de gastos para o Judiciário, o Legislativo, os Tribunais de Contas e os Ministérios Públicos nos Estados e municípios, incluindo o pagamento de pessoal. As despesas desses órgãos não poderão ter crescimento real (acima da inflação) superior a 2,5% ao ano a partir de 2027 — o mesmo teto do arcabouço fiscal da União. Os Executivos estaduais e as prefeituras ficarão de fora desse limite.

Os municípios, exceto as capitais, com despesas de custeio administrativo que superem a arrecadação própria — sem contar as transferências obrigatórias e voluntárias — terão limites máximos de secretarias, variando de cinco a 10, conforme a população.

O governo federal e os Executivos estaduais e municipais deverão realizar uma revisão de gastos públicos de forma permanente, com avaliação periódica das despesas e realocação de recursos para políticas públicas que forem identificadas como prioritárias.

Para a União, as medidas de revisão de gastos deverão estar em um anexo específico da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), enviada todos os anos para o Congresso. O governo Lula inaugurou esse mecanismo em 2023. Com a PEC, a medida se torna constitucional.

Cartórios

As atividades dos cartórios, denominada tecnicamente de serviços notariais e de registro, são exercidas por pessoas em caráter privado, mas por delegação do poder público.

A reforma aplica um teto de remuneração aos novos titulares de cartórios, aqueles que assumirem após a aprovação da PEC, que não poderão ter retribuição líquida superior a 13 vezes o teto do STF por ano, descontadas as despesas necessárias à operação do serviço. Hoje, o valor máximo chegaria a R\$ 602,8 mil por ano.

Os dirigentes dos cartórios terão as atividades encerradas compulsoriamente ao atingirem 75 anos de idade - essa regra também é aplicável apenas aos todos titulares.

Estatais e quarentena

Estatais não dependentes, exceto aquelas com capital aberto e bancos, passarão a ter de respeito o teto remuneratório do governo federal, equivalente ao salário dos ministros do STF. Hoje, essas empresas não possuem teto para remuneração. A obrigação não se estende aos membros estatutários, segundo a proposta.



Quem ocupar cargos de direção no governo, em empresas estatais e agências reguladoras deverá respeitar um período de quarentena após saírem das funções. O período será de um a três anos, conforme definição em regulamento. Nesse prazo, essas pessoas ficam proibidas de atuarem em empresas do mesmo setor e representarem interesses de entidades com as quais tenha tido contato em razão do cargo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/10/2025

JURO FREIA RECUPERAÇÃO DA INDÚSTRIA NO 1º SEMESTRE, TARIFAÇÃO PIORA O CENÁRIO DO 2º, MOSTRA ESTUDO

Os ramos mais intensivos em tecnologia, que possuem maior produtividade e geram empregos mais qualificados, foram os que pisaram mais fortemente no freio, diz o Iedi

Por Daniela Amorim (Broadcast)

RIO - A elevação da taxa básica de juros no País interrompeu o ciclo de recuperação da indústria brasileira de maior intensidade tecnológica na primeira metade deste ano, aponta o Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (Iedi). A manutenção da política monetária contracionista e efeitos adversos advindos do tarifação imposto pelo presidente norte-americano Donald Trump a produtos brasileiros devem resultar num desempenho ainda pior no segundo semestre deste ano.

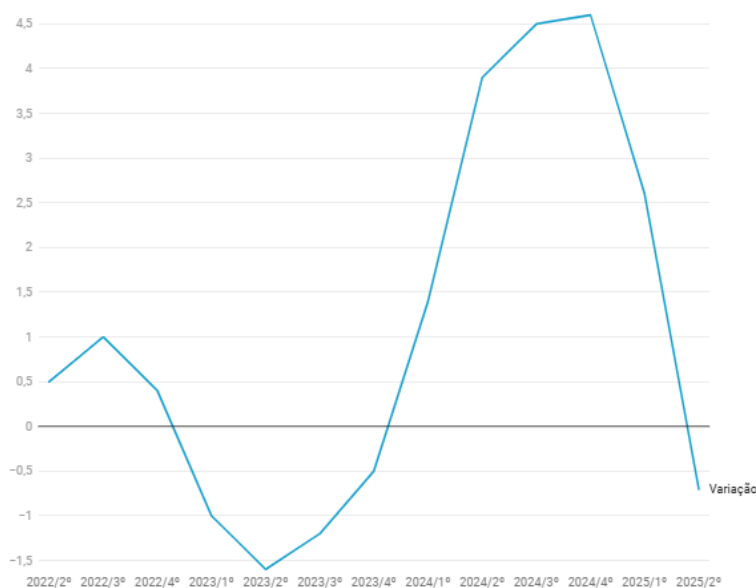
No geral, a parte da indústria de transformação mais voltada a atender o mercado doméstico, incluindo várias atividades fabricantes de bens duráveis para consumo e bens de capital para investimentos, sentiu mais intensamente o peso do aumento dos juros e do enfraquecimento da demanda interna, apontou o Iedi.

Os ramos mais intensivos em tecnologia, que possuem maior produtividade e geram empregos mais qualificados, foram os que pisaram mais fortemente no freio.

Na comparação com o mesmo período do ano anterior, a produção industrial brasileira de alta tecnologia saiu de um avanço de 14,9% no quarto trimestre de 2024 para alta de 1,6% no primeiro trimestre de 2025, descendo a seguir para um recuo de 3,3% no segundo trimestre deste ano.

A indústria da transformação

Variação da produção em relação ao mesmo trimestre do ano anterior (%)



Fonte: Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (Iedi) • [Obter dados](#)

No total da indústria de transformação, a produção saiu de aumento de 4,6% no quarto trimestre de 2024 para alta de 2,6% no primeiro trimestre deste ano e queda de 0,7% no segundo trimestre.

No segundo trimestre, os destaques negativos foram os desempenhos das atividades farmacêutica (-6,1%), equipamentos de rádio, TV e comunicação (-2,0%) e aeronaves (-1,8%), acrescentou o Iedi.

“Houve uma contenção da demanda interna importante nesse segundo trimestre. A política monetária começa claramente a fazer efeito sobre o dinamismo econômico”, afirmou Rafael Cagnin, economista-chefe do Iedi.

Houve desaceleração intensa também na produção da indústria de média-alta tecnologia, que saiu de elevação de 11,9% no quarto trimestre de 2024 para alta de 7,8% no primeiro trimestre de 2025 e aumento de 2,9% no segundo trimestre deste ano. O freio atingiu os ramos de veículos, máquinas e equipamentos, químicos e máquinas e materiais elétricos.



No total da indústria de transformação, a produção saiu de aumento de 4,6% no 4º trimestre de 2024 para alta de 2,6% no 1º trimestre deste ano e queda de 0,7% no 2º trimestre
Foto: Werther Santana/Estadão

“É uma pena que a gente tenha abortado de novo essas fases tão curtas de expansão industrial. Porque, no fundo, você precisa ter

um período mais longo de expansão para ir viabilizando investimentos, para ir viabilizando um processo de modernização mais substancial, e, conseqüentemente, obter uma trajetória de produtividade superior. Essas trajetórias de ‘stop and go’, esses crescimentos de fôlego curto no setor não contribuem para sua modernização e, conseqüentemente, para obtenção de níveis de produtividade e competitividade maior”, alertou Cagnin.

“Do ponto de vista do dinamismo da indústria esse ano, o juro é uma carga muito mais pesada do que do que o tarifaço”, frisou Cagnin. “O pior disso tudo (tarifaço) é a desgovernança do comércio internacional e a incerteza que isso traz para o sistema econômico global”, acrescentou.

Segundo o economista, o tarifaço de Trump — não apenas contra o Brasil, mas também contra outros países — pode gerar desvios de comércio que provoquem um acirramento da concorrência internacional com bens brasileiros, seja na disputa com produtos importados dentro do Brasil, seja em outros mercados para onde manufaturados brasileiros são exportados.

“Não será um segundo semestre fácil para a indústria, tanto para quem foca no mercado interno, tanto para quem foca no mercado externo, empresas que tenham uma participação no mercado internacional”, previu. “Eu acho que é um ano de interrupção daquele processo positivo que a gente estava vendo no ano passado.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 02/10/2025



AGÊNCIA BRASIL - DF

GASTO DE BRASILEIROS COM VIAGENS NACIONAIS SUBIU 11,7% EM 2024

Custo médio ficou em R\$ 1.843, revela pesquisa do IBGE
Por Bruno de Freitas Moura - Repórter da Agência Brasil

O gasto total dos brasileiros com viagens nacionais que tiveram pernoite somou R\$ 22,8 bilhões em 2024. Esse valor representa um crescimento de 11,7% em relação ao montante de 2023 e sinaliza manutenção da retomada do setor de turismo após a pandemia de covid-19.

Em 2023, o total gasto foi de R\$ 20,4 milhões, o que significou um salto de 77,7% em relação a 2021, ano que enfrentou isolamento social e barreiras sanitárias. Os valores são reais, ou seja, já consideram a inflação do período.



Rio de Janeiro (RJ), 02/10/2023 - Movimento de passageiros no Aeroporto Internacional Tom Jobim, no Galeão, após migração de voos operados no Aeroporto Santos Dumont. Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil© Fernando Frazão/Agência Brasil

Os dados fazem parte de uma edição especial sobre turismo da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua, divulgada nesta quinta-feira (2) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O levantamento foi realizado por meio de um convênio entre o IBGE e o Ministério do Turismo, que não vigorou em 2022.

Vinte milhões de viagens

Apesar do recorde no gasto, o IBGE identificou que o número de viagens não aumentou em 2024. A quantidade se manteve em 20,6 milhões.

O IBGE apurou também que o número de domicílios no qual ao menos um morador relatou ter viajado nos três meses anteriores à pesquisa permaneceu estável em 15 milhões, apesar do aumento no número de residências de um ano para o outro. Assim, a participação dos endereços que tiveram ao menos uma viagem se reduziu de 19,8% para 19,3% do total.

Para o analista da pesquisa, William Kratochwill, se a quantidade de viagens ficou estável e o montante gasto aumentou, “a explicação é que as viagens aconteceram com gastos maiores”.

“Pode ser o tipo de viagem, mais longa, de fato houve aumento no custo médio por pessoa”, diz.

Onde e quem gastou

Os pesquisadores calcularam que, em 2024, o gasto médio de viagem nacional com pernoite ficou em R\$ 1.843, acima dos R\$ 1.706 de 2023. Já o gasto diário por pessoa foi de R\$ 268, superando os valores de 2021 (R\$ 243) e 2023 (R\$ 253).

Ao analisar por destinos, foi possível identificar que o Nordeste é onde mais se gasta com viagens (R\$ 2.523). O Sul (R\$ 1.943) também superou a média nacional.

Sudeste (R\$ 1.684), Centro-Oeste (R\$ 1.704) e Norte (R\$ 1.263) ficam abaixo da média do Brasil.

Os três estados destino com maior gasto médio ficam no Nordeste:

- Alagoas: R\$ 3.790
- Ceará: R\$ 3.006
- Bahia: R\$ 2.711

Na outra ponta, os quatro estados com menores gastos ficam no Norte:

- Rondônia: R\$ 930
- Acre: R\$ 1.019
- Amapá: R\$ 1.061
- Pará: R\$ 1.085

Quando se observa o valor consumido com base na origem da viagem, o Distrito Federal se destaca. Os viajantes do DF gastam em média R\$ 3.090 por viagem. Na segunda colocação fica São Paulo (R\$ 2.313).

De acordo com Kratochwill, a explicação está no fato de o DF ter a maior renda per capita (por pessoa) do país.



Movimento de passageiros no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, em Brasília - Foto: Valter Campanato/Arquivo/Agência Brasil

Fator renda

A Pnad detalha que, quanto maior a renda familiar por pessoa, maior o custo com viagens. Em domicílios com renda de menos de meio salário mínimo, o gasto ficou em R\$ 802. Nos lares que recebem a partir de dois salários mínimos, o valor supera a média nacional e chega a R\$ 3.032 entre

as que ganham quatro ou mais mínimos.

Ao perguntar por que a pessoa não viajou, os pesquisadores identificaram que a maior parte respondeu falta de dinheiro. Foram quatro em cada dez pessoas (39,2%), praticamente o dobro do segundo motivo, não ter tempo (19,1%). Para 18,4% a resposta foi não ter necessidade.

Ao separar por faixa de renda, as famílias que ganham menos de dois salários mínimos apontaram como principal causa a falta de dinheiro, percentual que chega a 55,3% entre as que ganham menos de meio mínimo.

Já entre os lares com rendimento mensal por pessoa a partir de dois salários mínimos, o motivo mais respondido foi falta de tempo, que chegou a 33,2% entre os lares com renda de quatro ou mais mínimos.

Uma forma de perceber a relação entre renda e viagem é que 78,7% dos domicílios brasileiros apresentam renda familiar per capita menor que dois salários mínimos. No entanto, no universo de lares em que houve viagens, as famílias que ganham menos de dois salários mínimos são apenas 61,1%.

Enquanto um em cada cinco domicílios brasileiros (19,3%) tiveram algum viajante em 2024, esse percentual é de 10,4% nas famílias com renda de menos de meio salário mínimo por pessoa. Nas residências que recebem quatro ou mais mínimos, a parcela chega a 45,7%.

Destino e duração

A pesquisa revela também que 96,7% das viagens foram nacionais. Dentro do Brasil, 80,9% de um total de 19,9 milhões tiveram a mesma região como origem e destino, ou seja, partiu do Nordeste para outro estado nordestino, por exemplo.

>> **Avião supera ônibus como segundo meio mais comum de viagens pessoais**

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2025-10/aviao-supera-onibus-como-segundo-meio-mais-comum-de-viagens-pessoais>

De cada quatro viagens, três (75,5%) são consideradas curtas, o que o IBGE classifica como até cinco pernites.

O Distrito Federal lidera o ranking de proporção dos domicílios no qual houve ao menos uma viagem. Enquanto no Brasil a parcela é de 19,4%, no DF chega a 26,7%.

Para William Kratochwill, além da renda per capita alta, outro fator explica a liderança.

“É uma região em que há muitas pessoas que vêm de fora ou para trabalho e, geralmente, pode ser que [o grande número de viagens] tenha a questão de visitar familiares em outras unidades da Federação”, avalia.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 02/10/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COMPLEXO LAGUNAR NO RIO DE JANEIRO TERÁ LINHAS DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Da Redação Navegação 02/10/2025 - 16:23



A prefeitura do Rio de Janeiro assinou, no último dia 17 de setembro, o contrato para a criação de oito linhas de transporte aquaviário de passageiros pelo complexo lagunar da zona sudoeste do Rio, que abrange Barra da Tijuca, Jacarepaguá e Recreio dos Bandeirantes. O empreendimento será responsabilidade do Consórcio Lagunar Marítimo, que venceu a licitação realizada pela Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar), em sistema de Parceria Pública-Privada (PPP).

No início das operações, segundo os termos do contrato, só poderão ser operadas embarcações com o máximo cinco anos de uso. Elas terão capacidade para levar de 42 a 120 passageiros e, obrigatoriamente, ter cabine protegida de chuva e vento e assentos novos e estofados. A empresa operadora do sistema terá ainda que manter frota reserva correspondente a 10% do total das em serviço regular.

O contrato terá duração de 25 anos, o investimento mínimo previsto é de R\$ 101,6 milhões, e a expectativa é de que as obras sejam iniciadas no primeiro semestre de 2027. Antes, a Igua Saneamento, concessionária de água e esgoto da região, terá que terminar o desassoreamento de rios e lagoas para permitir a circulação das embarcações, o que está previsto para até agosto de 2026.

O consórcio terá que apresentar em 30 dias o cronograma de trabalho para, em até 36 meses, construir cinco terminais obrigatórios: Gardênia Azul, Jardim Oceânico/Metrô, Linha Amarela, Muzema e Rio das Pedras. Além disso, o projeto prevê seis estações/píeres: Arroio Pavuna, Barra Shopping, Bosque Marapendi, Parque Olímpico, Salvador Allende e Vila Militar.

Segundo a prefeitura carioca, as linhas de transporte aquaviário serão: expressa Rio das Pedras-Linha Amarela; expressa Rio das Pedras-Jardim Oceânico; expressa Rio das Pedras-Barra Shopping; expressa Muzema-Jardim Oceânico; Linha Amarela-Muzema x Metrô; expressa Bosque Marapendi-Jardim Oceânico; circular Lagoa de Jacarepaguá; e expressa Gardênia x Jardim Oceânico. O consórcio poderá propor outras linhas, terminais e estações com a apresentação do Plano de Implantação Operacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/10/2025

ARTIGO - QUANDO O RIO BAIXA, O CUSTO (PARA TODOS) SOBE!

Por Leandro Barreto Opinião 02/10/2025 - 16:04



Desde o início da minha carreira no transporte marítimo de contêineres, no começo dos anos 2000, percebo que a seca no rio Amazonas sempre foi tema central entre os profissionais do setor nesta época do ano. Nos últimos anos, porém, essa preocupação ganhou ainda mais força, acompanhando a intensificação tanto das grandes secas quanto das grandes cheias na região – ainda que as cheias não afetem tão duramente a operação dos navios quanto as secas.

Especialistas e autoridades vêm demonstrando de maneira bastante embasada que esses fenômenos estão diretamente ligados ao regime de chuvas, fortemente influenciado por fatores climáticos globais. Nos anos de La Niña (resfriamento do Pacífico), as chuvas na Amazônia se intensificam e podem provocar cheias recordes, enquanto em anos sob a influência do El Niño (aquecimento anormal das águas do Pacífico), há redução da umidade e atraso no início das chuvas na bacia amazônica, favorecendo longos períodos de estiagem. Soma-se a isso o alerta de cientistas para o impacto do desmatamento e das mudanças no uso do solo, que reduzem a evapotranspiração da floresta, diminuindo a umidade na atmosfera e agravando os períodos de seca.

Os últimos quatro anos ilustram bem esse cenário de extremos. Em 2021, o Rio Negro atingiu em Manaus sua maior cota histórica (30,02 metros). Já em 2023 e 2024 ocorreram as duas piores secas desde 1902, com níveis de apenas 12,70 e 12,13 metros no mesmo local. Em outras palavras, em três dos últimos quatro anos vivemos os maiores extremos hídricos registrados em 122 anos na bacia do Amazonas — o que ajuda a explicar por que esse tema tem ganhado cada vez mais destaque.

Impacto na movimentação de contêineres

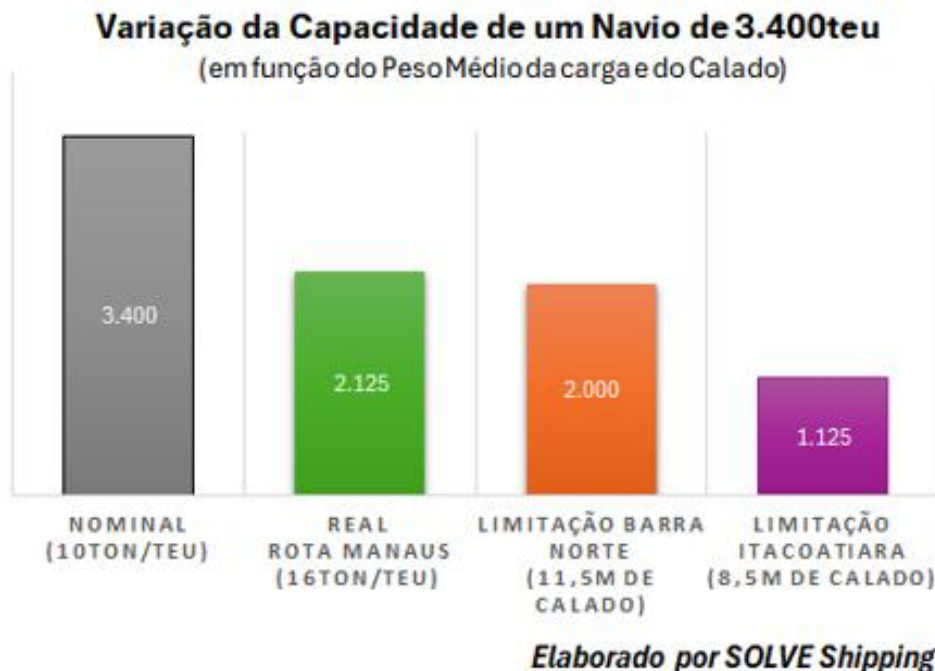
O Rio Amazonas é, de longe, a principal via de acesso à Manaus, essencial tanto para escoar a produção e receber insumos da Zona Franca de Manaus quanto para abastecer a população local, atualmente em torno de 2,3 milhões de pessoas. Por essa rota saem produtos como motocicletas, aparelhos de ar-condicionado e televisores, enquanto chegam itens de higiene, limpeza e alimentos que não são produzidos na região Norte, como o arroz proveniente do Rio Grande do Sul. Hoje, Manaus recebe semanalmente seis navios porta-contêineres (quatro de cabotagem e dois feeders conectados ao Panamá), com uma frota total de 24 embarcações com capacidade entre 2.800teu e 3.800teu.

Esses navios precisam de um calado entre 12 e 12,5 metros para operar com plena capacidade, o que já não é possível na barra norte da foz do Rio Amazonas, limitada a 11,5 metros. Contudo, as restrições mais severas ocorrem no trecho de 270 km entre Manaus e Itacoatiara (Foz do Rio Madeira, Fazendinha e Tabocal). Em períodos de seca extrema, como em 2023 e 2024, a profundidade nesse segmento do rio chega a menos de 8 metros, impedindo que a hélice das embarcações fique submersa, o que inviabiliza a navegação.

Para entender melhor o impacto das restrições de calado, imagine um navio com capacidade nominal de 3.400 TEUs. Na prática, esse navio pode transportar até 34 mil toneladas de carga, o que equivale a cerca de 2.125 TEUs, considerando o peso médio de 16 toneladas por contêiner destinado a Manaus.

Em condições normais, ou seja, fora do período de seca, essa embarcação só conseguiria atravessar a barra norte com até 32 mil toneladas (cerca de 2.000 TEUs), devido à mencionada limitação de calado de 11,5 metros na foz do Rio Amazonas. Agora, se considerarmos um cenário

mais crítico, como quando o calado máximo entre Manaus e Itacoatiara fica limitado a 8,5 metros, a capacidade de transporte desse mesmo navio despenca para 18 mil toneladas (aproximadamente 1.125 TEUs). Em outras palavras, quase a metade da capacidade real do navio fica inutilizada.



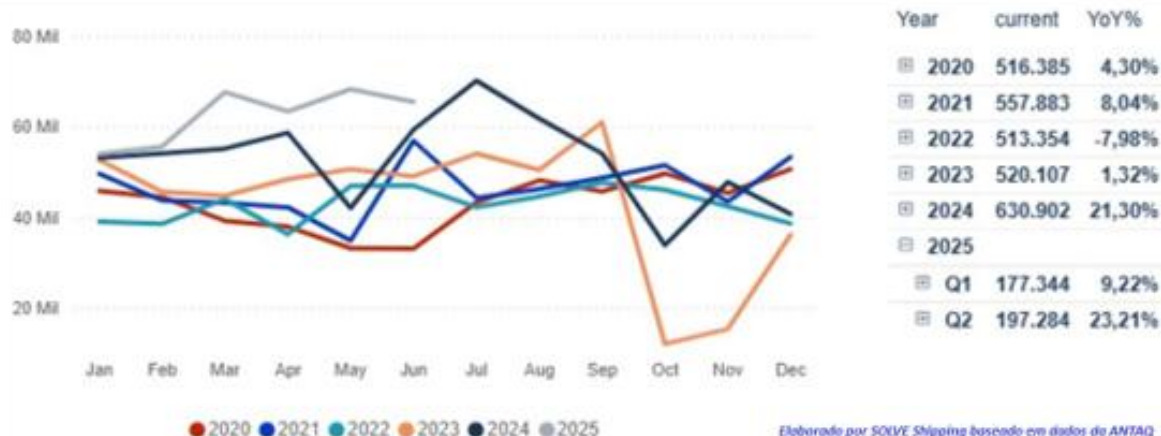
Portanto, para as companhias de navegação, a seca representa um enorme desafio:

- Redução na Capacidade: Quanto menor o aproveitamento da capacidade, menor a receita por viagem;
- Risco operacional: A navegação em trechos mais rasos demanda manobras por vezes arriscadas, velocidades reduzidas e maior dependência de práticos e rebocadores para minimizar as chances de um encalhe, aumentando os custos da viagem;
- Falta de previsibilidade: A incerteza sobre a velocidade da queda e da retomada dos níveis do rio dificulta o planejamento da capacidade efetiva dos navios, o que por vezes afeta as relações comerciais e sacrifica a rentabilidade da operação.

Já para os embarcadores as preocupações são outras, mas não menos relevantes:

- Atrasos e incerteza: O aumento no tempo de trânsito das cargas afeta compromissos comerciais, os custos de inventário, o capital de giro e, consequentemente a rentabilidade das empresas;
- Frete mais caro: Quando o navio transporta menos contêineres, o frete tende a subir, tornando a logística uma rubrica mais onerosa na composição do custo final dos produtos;
- Previsibilidade comprometida: O dono da carga depende de previsibilidade para programar a produção, as estratégias de venda e, claro, planejar das entregas.

O gráfico a seguir, que apresenta a evolução da movimentação de contêineres em Manaus desde 2020, além de um crescimento expressivo do mercado no último ano também revela um dado curioso: em 2024, mesmo com a seca mais severa da história, os volumes não despencaram tanto no auge do período crítico quanto em 2023, quando houve uma paralisação quase que total das operações de contêiner em Manaus durante nos meses de outubro e novembro.



Isso se explica por duas estratégias importantes. A primeira foi a decisão dos embarcadores (Indústrias e comércio) de antecipar a formação de estoques de matérias-primas e avançar seus estoques de produtos acabados entre junho e agosto de 2024. A segunda foi a iniciativa dos terminais portuários de Manaus – em parceria com os armadores e contando com um apoio crucial das autoridades (Marinha, Antaq, RFB e SEFAZ) – de avançar seus píers até Itacoatiara, permitindo que os contêineres fossem transbordados entre navios e barcas capazes de atravessar os trechos mais rasos do rio. Graças a essas medidas, a movimentação de contêineres em Manaus registrou um crescimento expressivo de 21,3% exatamente no ano da pior seca do rio: 2024.

Essa performance de 2024 deixa claro que a melhor – senão a única – solução para enfrentar esses momentos de seca prolongada no Rio Amazonas é uma ação coordenada entre os entes públicos e privados, visando entender o problema, construir soluções, ratear os custos e proporcionar previsibilidade.

Perspectivas para 2025

O Governo Federal já investiu cerca de R\$ 100 milhões em dragagens emergenciais na bacia do Rio Amazonas e firmou um contrato de cinco anos, no valor de R\$ 400 milhões, para a dragagem de manutenção. A intervenção nos pontos mais críticos — entre a foz do rio Madeira e o Tabocal — estava prevista para ser retomada em setembro de 2025, mas aparentemente ainda não foi iniciada. De qualquer maneira, especialistas apontam que os contratos atuais têm como foco principal a segurança da navegação, com a remoção de trechos considerados perigosos, e não um aprofundamento estrutural do canal visando assegurar o tráfego pleno durante as secas. Entre as soluções mencionadas por esses especialistas está a construção de uma barragem móvel.

Em 2025, a região felizmente está sob influência do fenômeno La Niña, o que tem favorecido o regime de chuvas. Em Manaus, o nível do rio Negro está cerca de nove metros acima do registrado no mesmo período do ano passado, portanto dentro da média histórica. O período da cheia, ocorrido entre junho e julho, foi considerado dentro dos padrões e a expectativa é de que a próxima vazante, prevista para outubro e novembro, também não seja de secas extremas, conforme demonstrado no gráfico abaixo que faz parte do boletim hidrológico do Serviço Geológico do Brasil (SGB/CPRM).

Com esse cenário, os terminais já anunciaram que não pretendem estender novamente seus píers até Itacoatiara (a menos que o cenário mude totalmente) e os números confirmam que a indústria e o comércio repetiram a estratégia do ano passado: anteciparam o recebimento de insumos e já deslocaram boa parte dos estoques de produtos acabados para outras regiões (resultando em um incremento de volume de 23% em Manaus no segundo trimestre de 2025).

Ainda assim, os armadores já começaram a anunciar as conhecidas “taxas da seca”, uma vez que o calado a partir de Itacoatiara já começa a impor restrições à capacidade dos navios.

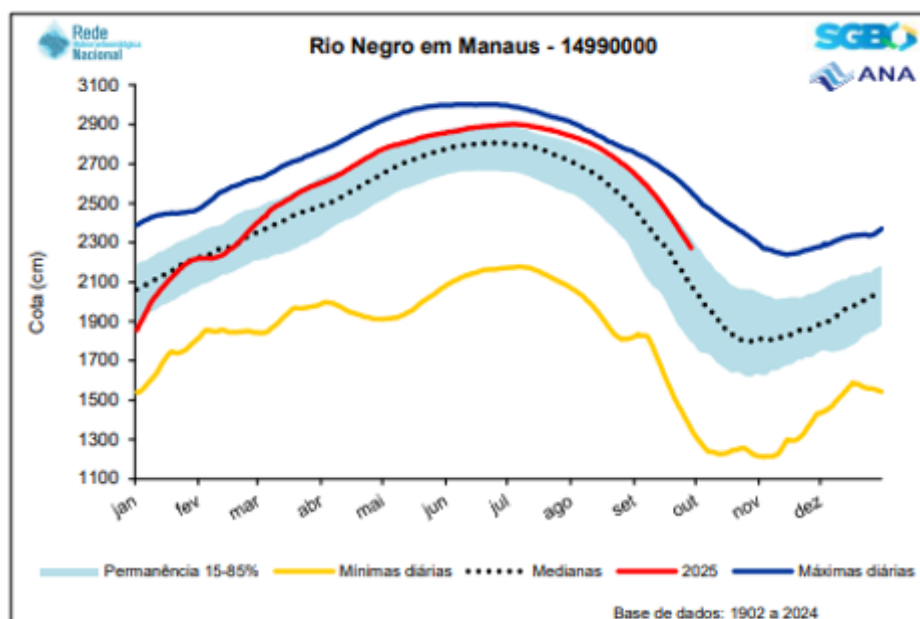


Figura 04. Cotograma do Rio Negro em Manaus.
 Cota em 30/09/2025 : 2272 cm

Em outras palavras, as secas na bacia amazônica são recorrentes e continuarão a acontecer, em maior ou menor intensidade. O que se percebe é que, com o crescimento da produção e do consumo em Manaus, o transporte marítimo de contêineres na região está cada vez mais exposto a eventos climáticos extremos — assunto que, inclusive, estará em pauta na próxima COP30, em Belém.



Leandro Carelli Barreto é sócio-diretor da Solve Shipping Intelligence

Estamos lidando com um fenômeno da natureza, imprevisível e fora do controle humano, que gera impactos relevantes e só pode ser enfrentado com muito diálogo, maturidade e cooperação entre todos os envolvidos.

Até que o rio Amazonas passe a ser de fato uma hidrovia, e não apenas um lindo e imponente rio navegável, o armador continuará enfrentando custos maiores e mais riscos operacionais, enquanto o dono da carga verá sua previsibilidade e competitividade ameaçadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
 Data: 02/10/2025

AUTORIDADE PORTUÁRIA E PARQUE TECNOLÓGICO DE SANTOS FIRMAM COOPERAÇÃO SOBRE INOVAÇÃO

Da Redação Portos e logística 02/10/2025 - 16:30



A Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Fundação Parque Tecnológico de Santos (FPTS) firmaram, na última terça-feira (30), um acordo de cooperação técnica para integrar as agendas de inovação e sustentabilidade da região, acelerar o desenvolvimento de soluções para os desafios do complexo portuário e fortalecer o ecossistema local. Segundo as entidades, entre os principais objetivos está a unificação de agendas dos eventos Santos Summit, do Parque Tecnológico, e a Jornada ESG, ESG Challenge e Prêmio ESG, da APS.

Os dois serão realizados de forma integrada sob a marca “ColaBora Mundo”, de 25 a 29 de outubro, otimizando recursos e ampliando o impacto socioambiental e o alcance para diversos públicos. A programação será iniciada, em 25 e 26, com o ESG Challenge 2025, no Parque Tecnológico de Santos, com representantes dos setores público e privado, de universidades e do terceiro setor, para debater soluções inovadoras para questões ambientais e sociais.

A abertura oficial será no dia 27 de outubro, no Teatro Municipal de Santos, com a Palestra Magna da jornalista e advogada Rosana Jatobá. Nos dias 28 e 29 de outubro haverá palestras e painéis no Parque Valongo, reunindo especialistas, gestores e atores dos ecossistemas de inovação para discutir temas estratégicos em ESG, governança, tecnologia e desenvolvimento sustentável.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/10/2025

CNPE ESTABELECE ÍNDICES MÍNIMOS DE 60% DE CONTEÚDO LOCAL PARA APOIO OFFSHORE E 50% PARA NTS E GASEIROS

Da Redação Indústria naval 02/10/2025 - 12:43

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) determinou, na última quarta-feira (1º), que embarcações de apoio marítimo construídas no Brasil deverão ter índices mínimos de conteúdo local global de 60%. Estabeleceu também índice mínimo de 50% para navios-tanque (NTs) acima de 15.000 toneladas de porte bruto (TPB) destinados ao transporte de petróleo e derivados e gaseiros usados na cabotagem. As exigências constam em duas resoluções divulgadas pelo conselho.



Para os barcos de apoio offshore serão exigidos ainda 50% de conteúdo nacional em, pelo menos, dois dos três grupos de investimentos: engenharia; máquinas, equipamentos e materiais; e de construção e montagem. A resolução que estabeleceu esses índices prevê, no entanto, exceção para embarcações consideradas inovadoras, entre elas as com motorização híbrida plug-in ou com tecnologias sustentáveis equivalentes. Para elas, o mínimo exigido será de 50% no geral e de 40% em, pelo menos, dois dos três grupos de investimentos.

De acordo com as resoluções, a proporção de conteúdo local será avaliada levando em conta o valor dos bens produzidos e dos serviços prestados no Brasil e o preço total de cada embarcação. Caberá à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) fiscalizar o cumprimento das determinações. A agência deverá informar ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) os resultados apurados em cada etapa da construção.

O ministro das Minas e Energia, Alexandre Silveira, justificou o estabelecimento de índices mínimos de nacionalização das embarcações dizendo que elas visam incentivar a indústria naval brasileira, gerar empregos qualificados e fomentar avanços tecnológicos no setor. “Trata-se de um passo estratégico para estimular a inovação e garantir que o país esteja preparado para atender não apenas às demandas atuais, mas também aos desafios da transição energética e da sustentabilidade”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/10/2025

SAAM TOWAGE PERU INCORPORA MAIS UM REBOCADOR

Da Redação Portos e logística 01/10/2025 - 18:47



A Saam Towage incorporou mais um rebocador a sua frota, o Charrán. A embarcação tem 24,4 metros de comprimento, 12 metros de largura, capacidade de tração de 80 toneladas de bollard pull (tração estática) e pode navegar a até 13 nós de velocidade. O nome é o mesmo de uma ave marinha característica da costa peruana, conhecida por sua agilidade e elegância em voo.

A empresa de rebocagem informou que o barco foi projetado pela canadense Robert Allan, construído no estaleiro Sanmar, na Turquia, e é equipado com motor Caterpillar, produzindo 2.350 kW a 1.800 rpm. Segundo a armadora, o barco tem certificação Fire Fighting 1 (FiFi 1) e, por isso, pode ser usado em operações de suporte em situações de emergência. Outras características são ser facilmente manobrado e versátil, o que permite movimentar grandes embarcações em portos com pouco espaço.

O Charrán será usado no suporte a navios no terminal de Callao, o principal porto do Peru. Segundo o gerente da divisão Saam Towage, Hernán Gómez, o mercado peruano é considerado estratégico para a empresa. “Continuamos comprometidos em crescer e investir para oferecer a melhor cobertura aos nossos clientes no Pacífico”, afirmou Gómez.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/10/2025

FERROPORT USA IA PARA MONITORAR QUALIDADE DO MINÉRIO EMBARCADO

Da Redação Portos e logística 01/10/2025 - 17:28



A Ferroport, operadora do terminal de minério de ferro no Porto do Açu, em São João da Barra, no norte do estado do Rio de Janeiro, anunciou nesta quarta-feira (1º) a adoção do Sistema de Detecção de Materiais Adversos por Inteligência Artificial (IA), projetado pela área de Planejamento e Controle de Produção (PCP) da empresa e desenvolvido em parceria com a SVA Tech.

O sistema, segundo a Ferroport, identifica materiais indesejados, inclusive pedras, chapas e detritos, no fluxo de carregamento das correias transportadoras até

os navios. Segundo a companhia, as imagens são captadas por câmeras e processadas por um modelo de IA.

A empresa informou que três câmeras foram instaladas nas saídas das chamadas casas de transferência e filmam o embarque do minério. Em caso de identificação de um material indesejado, o sistema emite alertas, inclusive sonoros.

Os equipamentos foram instalados em ambientes controlados, com segurança, fácil acesso e iluminação que garante captar imagens nítidas. O objetivo é ter mais controle do processo de embarque e garantir a qualidade do produto embarcado.

Segundo a Ferroport, nos testes para a adoção do monitoramento, houve 100% de acerto nas detecções. A empresa apresentará o sistema nesta quinta-feira (2), no evento Port Performance Summit Brasil 2025, em São Paulo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/10/2025

UMA EM CADA 5 EMPRESAS INDUSTRIAIS USARIA CABOTAGEM EM 'CONDIÇÕES ADEQUADAS', APONTA CNI

Por Nelson Moreira Navegação 01/10/2025 - 20:02



Principal associação setorial, Abac considera que pesquisa revela 'desconhecimento' sobre o modal. Confederação recomenda participação de segmentos da indústria nas consultas públicas sobre temas do BR do Mar pendentes de regulamentação

Uma pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI), com consulta a 195 empresas de 29 setores da indústria distribuídos por todas as macrorregiões do país, revelou que apenas 29% das empresas do setor industrial brasileiro transportam seus produtos em navios em rotas de cabotagem e que 20% das que não

usam esse modal não o fazem por considerar que as condições oferecidas não são adequadas. Entre os motivos de não usarem o modal, o principal apontado foi a 'incompatibilidade geográfica' (45%). Foram mencionadas ainda a indisponibilidade de rotas (39%), o maior tempo de trânsito (15%) e a distância da origem até o porto (15%).

O levantamento constatou ainda que nove de cada 10 empresários que têm conhecimento do programa de estímulo ao transporte por cabotagem do governo federal, conhecido como BR do Mar (Lei 14.301/2022), acreditam que ele, incluído no novo marco regulatório para o setor e regulamentado desde julho, vai trazer benefícios para esse tipo de transporte. Segundo a CNI, a cabotagem responde hoje por apenas 11% do transporte de cargas no Brasil, sendo usada principalmente na movimentação de petróleo e derivados, que concentram 75% do total transportado pela modalidade.

Mas, de acordo com a consulta, 85% das empresas que transportam por cabotagem e 70% das que não usam o modal esperam que a implementação do BR do Mar reduza custos. As empresas com maior interesse pelo modal estão, respectivamente, nos estados do Rio Grande do Sul (17%), da Bahia (13%), do Rio Grande do Norte (13%), de Santa Catarina (13%), de Pernambuco (8%), do Rio de Janeiro (8%), de São Paulo (8%), de Sergipe (8%), do Maranhão (4%), do Pará (4%) e do Paraná (4%). A redução de custos (79%) foi o principal fator para uso da cabotagem pelas empresas que responderam usar esse meio, seguido pela segurança no transporte (21%).

A analista de infraestrutura da CNI, Paula Bogossian, explicou que aumento do transporte de cargas entre portos brasileiros poderia resultar em queda nos custos logísticos do país. Segundo Paula, os custos de transporte são altos por causa do uso do modal rodoviário em longas distâncias. "A situação poderia ser diferente se aumentássemos o uso da cabotagem. Estimamos potencial de redução dos custos logísticos em cerca de 13%, se houvesse mais equilíbrio na matriz de transportes", disse.

A pesquisa revelou ainda que as empresas que usam a cabotagem apresentam maior média de distância, de 1.213 quilômetros, no transporte de suas cargas entre o local de produção e o destino. Já as que não usam o modal transportam suas produções em média por 862 quilômetros. Os números apontaram também que empresas de maior porte têm mais tendência a usar a cabotagem. Nesse segmento, 44% responderam usar a cabotagem em suas operações, e 8% afirmaram utilizar muito esse modal.

Das empresas de pequeno porte, apenas 7% utilizam o modal e todas relataram pouco uso. Nas médias empresas, o serviço é usado por 22%, segundo os que responderam à pesquisa, mas a maioria informou usar apenas em 12% de suas movimentações. O diretor de relações institucionais da CNI, Roberto Muniz, comentou que a pesquisa ressaltou o potencial que a cabotagem pode assumir. "Para a indústria, que transporta grandes cargas e volumes, a modalidade é um grande diferencial para a competitividade do setor. Por isso, o BR do Mar é tão relevante", afirmou.



BR do Mar

Sancionado em 2022, o BR do Mar reúne medidas voltadas para o aumento do transporte de cabotagem no Brasil. O programa prevê investimentos e aumento de ofertas de navios para esse transporte, incluindo a possibilidade de afretamento de embarcações estrangeiras. A redução de custos seria o principal benefício. Ela é esperada por 85% das empresas que atuam na cabotagem e por 70% das que não usam o modal. Mas foi ressaltada a necessidade de mais investimentos em infraestrutura portuária, citada por 69% das empresas que atuam na cabotagem e por 70% das que não recorrem a ela.

Ainda que o decreto regulamentador (12.555/2025) da legislação tenha apresentado os principais requisitos para habilitação das empresas ao BR do Mar, dispositivos importantes relacionados à plena execução do novo marco legal da cabotagem ainda deverão ser regulamentados neste ano. Merecem atenção especial, segundo a CNI, a portaria sobre cláusulas essenciais de um contrato de longo prazo para afretamento de navios e a que vai definir o conceito de 'embarcação sustentável'.

Em relação a esse tipo de navio, Roberto Muniz ressaltou que a CNI busca a integração da indústria com a agenda ambiental e social, para atingir uma economia de baixo carbono. Segundo ele, o setor industrial entende a importância de usar embarcações sustentáveis, mas os parâmetros não podem comprometer a necessária ampliação do uso do modal e o desenvolvimento da indústria naval brasileira ou ser mais restritivos que em outros países.

“A cabotagem já é seis vezes menos poluente que o transporte rodoviário, se considerados a distância e o volume transportado”, disse Muniz. Por isso, a CNI avalia ser essencial a participação do setor produtivo na consulta pública, a fim de garantir que o programa esteja alinhado não apenas às necessidades do setor transportador, mas também às da indústria naval brasileira e dos usuários do transporte por cabotagem.

Abac contesta dados da pesquisa

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), Luís Resano, disse à Portos e Navios que, em primeiro lugar, os números divulgados pela CNI, revelam que há, da parte de algumas empresas do setor industrial, 'desconhecimento' sobre os serviços e dos custos do transporte costeiro. Ele ressaltou que isso fica evidente quando os que optam pela cabotagem informam que o fazem porque o frete é mais barato que o que pagariam para transporte a carga em caminhão, enquanto os que não usam alegam que o custo seria maior. “Isso mostra que esses que não usam não conhecem as características dos serviços. Se perguntar a eles qual a diferença de custo entre o frete rodoviário e o de cabotagem, muitos não saberão responder”, apontou Resano.

Ele acrescentou que tal desconhecimento é identificado na conclusão de que é maior o percentual das empresas de grande porte que optam pela cabotagem e menor entre as pequenas. Para Resano, isso pode ser indicação que as companhias pequenas, por terem estrutura mais enxuta, não recebem as melhores informações. O diretor da Abac afirmou que é preciso que as companhias que operam na cabotagem busquem esclarecer as empresas que produzem sobre as vantagens de transportar seus produtos em navios pelas costas brasileiras. Ele salientou que, além dos preços mais atrativos do que os do transporte rodoviário nos volumes maiores de carga e para grandes distâncias, há previsibilidade e segurança na cabotagem, que não está sujeita, como no caso do transporte pelas estradas, de problemas causadas por condições climáticas, entre outros.

Resano acredita que esse trabalho de esclarecimento pode, e deve, ser feito em conjunto com entidades como a CNI e outras do setor produtivo, que têm acesso mais fácil às empresas de seus setores. Ele defende que mostrar que é mais vantajoso transportar pela cabotagem é interesse tanto dos armadores, que vão receber mais demandas, quanto para quem produz, que vai pagar menos pelo frete para levar as mercadorias até o destino.

O diretor-executivo da Abac reconheceu que, nos casos revelados pela pesquisa da CNI de 'incompatibilidade geográfica' ou 'distância da área de produção ao porto', as cargas não são preferencialmente destinadas para a cabotagem. No entanto, ele contestou que haja falta de rotas,



lembrando que o modal atende de Rio Grande (RS), no extremo sul do Brasil, a Manaus (AM), do outro lado país, e que tem escalas ao longo de toda a costa.

Gargalos portuários

Resano chamou a atenção que hoje um dos grandes problemas enfrentados pelos armadores da navegação costeira é a falta de capacidade operacional do sistema portuário, que, muitas vezes, obriga o navio a esperar um dia para atracar porque os berços dos principais terminais estão ocupados. “O navio de cabotagem não tolera atraso. Algumas rotas são feitas em um dia ou menos. Se ficar parado no porto, a embarcação atrasa seu cronograma e não dá para recuperar, como é possível no longo curso, com viagens de grande duração”, afirmou.

Ele ressaltou que, enquanto espera sua vez, a embarcação emite gases do efeito estufa (GEE) com reflexos para o meio ambiente. O diretor da Abac considera urgente para o país o aumento da capacidade portuária — expressão que prefere à infraestrutura, pois essa pode ser entendida como investimentos em obras, como dragagem. “Temos muitos gargalos. Precisamos de mais terminais, de ampliar a concessão de terminais privados, para aumentar a capacidade de receber os navios e evitar os atrasos”, comentou Resano.

Ele contesta comentários feitos por alguns dos ouvidos pela CNI sobre o BR do Mar. Segundo o diretor da associação, a maioria que cita que essa iniciativa vai levar a reduzir custos não sabe nada sobre esse programa. Ele também criticou a demora para adoção do que está previsto na legislação que tem como meta 'incentivar o uso da cabotagem', citando que o projeto original é de 2022 e até agora não foi totalmente regulamentado.

Uma das principais reclamações é quanto à inclusão recente da obrigatoriedade de que os armadores terão que usar embarcações sustentáveis sem definir as especificações. Resano explicou que esse conceito não constava na lei original e que sua inclusão causa preocupação aos operadores da cabotagem porque temem investir, inclusive em afretamentos de navios estrangeiros e serem obrigados a romper contratos e pagar multas se essas embarcações, posteriormente, não forem consideradas sustentáveis. “A consulta pública foi adiada e agora está prevista para acontecer durante a COP30, em novembro. Com isso, a regulamentação não sairá antes de fevereiro de 2026. Até lá, o setor vive uma indefinição”, lamentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/10/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 02/10/2025