

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 150/2025
Data: 06/10/2025**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS SERÃO MONITORADOS POR CENTRO TECNOLÓGICO	4
ANTAQ PROMOVE WEBINÁRIO SOBRE AFRETAMENTO POR TEMPO NA CABOTAGEM	5
A IMPORTÂNCIA DO AGENTE MARÍTIMO PARA A LOGÍSTICA DE COMÉRCIO EXTERIOR	6
MINISTRO DEFENDE QUE FMM APOIE PROJETOS FERROVIÁRIOS EM PORTOS	8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	9
SEM FERROVIA, SETOR PRODUTIVO DE ALAGOAS VÊ RISCO À COMPETITIVIDADE	9
COM R\$ 550 MILHÕES, TECTO INAUGURA 2º DATA CENTER EM FORTALEZA VOLTADO A BIG TECHS	11
EMPRESAS APOSTAM NA GRANDE MACEIÓ COMO NOVO POLO LOGÍSTICO DE ALAGOAS	13
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	15
DIRETOR-GERAL VAI AO PORTO DE SANTOS (SP) E VERIFICA AÇÕES DA GERÊNCIA REGIONAL	15
ENTENDA A DIFERENÇA ENTRE WEBINÁRIO TÉCNICO E AUDIÊNCIA PÚBLICA	15
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	16
AVIÃO GANHA ESPAÇO NAS VIAGENS NACIONAIS DOS BRASILEIROS E JÁ SUPERA ÔNIBUS	17
RIO DE JANEIRO TEM RETOMADA DO SETOR NAVAL COM R\$ 8,6 MILHÕES DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE	18
NOVO PADRÃO INTERNACIONAL VAI AMPLIAR SEGURANÇA E CAPACIDADE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO SOBRE O ATLÂNTICO	19
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	21
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PUBLICA EDITAL PARA DUPLICAÇÃO DE MAIS UM TRECHO DA BR-104 EM ALAGOAS	21
PORTAL PORTO GENTE	22
GOVERNO DE SP LIBERA R\$ 54 MILHÕES A EXPORTADORES DE SP	22
CELA E ABIHV APRESENTAM PANORAMA DO HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL E POTENCIAIS DE MERCADO PARA SETOR DE RENOVÁVEIS	23
BRASIL LIDERA O SETOR DE MARINAS NA AMÉRICA DO SUL COM PARTICIPAÇÃO DE 33,51%	24
LATAM CARGO E SJK AIRPORT INAUGURAM ROTA CARGUEIRA INÉDITA ENTRE BRUXELAS E SÃO JOSÉ DOS CAMPOS PARA IMPORTAR ATÉ 50 TONELADAS POR SEMANA	25
BE NEWS – BRASIL EXPORT	26
EDITORIAL – UMA PARCERIA ESTRATÉGICA E ESSENCIAL	26
NACIONAL - HUB – CURTAS - SILVIO COSTA FILHO DECLARA APOIO A JOÃO CAMPOS	27
<i>Apoio a João Campos</i>	27
<i>Compromisso</i>	27
<i>CNH: consulta recorde</i>	27
<i>Redução de custos</i>	28
<i>Rota Mogiana</i>	28
<i>Propostas</i>	28
NACIONAL - ALCKMIN VÊ “PRIMEIRO PASSO” NA REDUÇÃO DE TARIFAS DOS EUA AO BRASIL	28
NACIONAL - AGRO E ENERGIA SE UNEM EM NOVA AGENDA DE DESENVOLVIMENTO NACIONAL	29
NACIONAL - NOVOS MECANISMOS MODERNIZAM CONTRATOS PARA ENFRENTAR MUDANÇAS CLIMÁTICAS	31
NACIONAL - GOVERNO CRIA GRUPO PARA REGULAMENTAR GERAÇÃO EÓLICA EM ALTO-MAR	32
SEM CATEGORIA - SABESP ADQUIRE CONTROLE ACIONÁRIO DA EMAE POR R\$ 1,13 BI	34
REGIÃO SUDESTE - IPT DÁ INÍCIO À INSTALAÇÃO DA PRIMEIRA PLANTA NACIONAL DE TERRAS RARAS	36
REGIÃO SUDESTE - TOYOTA RETOMA PRODUÇÃO NO BRASIL APÓS PARALISAÇÃO CAUSADA POR VENDEVAL	37
REGIÃO NORDESTE - COMISSÃO DO PACTO PELO AGRO DEFINE CRONOGRAMA E PRIORIDADES DAS AÇÕES	37
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - EU JÁ FIZ A MINHA PARTE...	38
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O TREM SALVADOR-FEIRA DE SANTANA	40
JORNAL O GLOBO – RJ	42
TRUMP DIZ QUE CONVERSA COM LULA FOI 'MUITO BOA' E TEVE FOCO EM ECONOMIA E COMÉRCIO	42
ALCKMIN DIZ QUE TRUMP DESIGNOU MARCO RUBIO COMO INTERLOCUTOR PARA TARIFAÇÃO: 'CONVERSA MELHOR DO QUE ESPERÁVAMOS'	43
TRUMP ANUNCIA TARIFA DE 25% SOBRE CAMINHÕES IMPORTADOS PELOS EUA A PARTIR DE NOVEMBRO	45
POLÍTICA FISCAL BRASILEIRA É 'SUICIDA' E JUROS ALTOS SÃO SINTOMA INEQUÍVOCO DISSO, AVALIA ARMÍNIO FRAGA	46
EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA OS EUA CAEM 20,3% EM SETEMBRO. VEJA OS 10 PRODUTOS MAIS AFETADOS	47



BRASKEM REFORÇA LIQUIDEZ COM EMPRÉSTIMO DE US\$ 1 BILHÃO ENQUANTO BUSCA INVESTIDORES	48
BRASIL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 2,99 BILHÕES NA BALANÇA COMERCIAL EM SETEMBRO, MAS SALDO CAI 41% EM UM ANO..	49
CONVERSA ENTRE LULA E TRUMP ESTAVA PREVISTA HÁ UMA SEMANA E FICOU SOB SIGILO ATÉ DE ASSESSORES PRÓXIMOS: OS BASTIDORES DO TELEFONEMA	50
PETROBRAS INICIA IMPORTAÇÃO DE GÁS DE VACA MUERTA VIA BOLÍVIA EM OPERAÇÃO INÉDITA	52
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	53
MARGEM EQUATORIAL: PETROBRAS E IMAR LIDERAM PROJETO DE IA PARA MAPEAR ECOSISTEMA DA FOZ DO AMAZONAS	53
LIGAÇÃO ENTRE LULA E TRUMP: WALL STREET TEME VIÉS POLÍTICO COM RUBIO NA LIDERANÇA DE NEGOCIAÇÕES	54
EXPORTAÇÕES DO BRASIL AOS EUA CAEM 20,3% NO 2º MÊS DO TARIFAÇO DE TRUMP E SOBEM 14,7% PARA A CHINA	55
VALOR ECONÔMICO (SP).....	57
CORRIDA CONTRA O TEMPO A UM MÊS DA CHEGADA DOS LÍDERES	57
AGÊNCIA BRASIL - DF	59
LULA FALA COM TRUMP E PEDE FIM DE TARIFAÇO SOBRE PRODUTOS BRASILEIROS	59
PORTAL PORTOS E NAVIOS	60
APÓS DRAGAR CANAL EXTERNO, SUAPE É AUTORIZADO A OPERAR NAVIOS COM MAIS DE 15M DE CALADO	60
CAMORIM USA ENERGIA DE PORTOS PARA ABASTECER SEUS REBOCADORES	61
APS FARÁ LICITAÇÃO PARA MANUTENÇÃO DE VIAS DO PORTO DE SANTOS	61
DRAGA 'GALILEO GALILEI' CHEGA A ITAPOÁ PARA DRAGAGEM E ALARGAMENTO DA ORLA	62
ESTALEIRO COSCO ZHOUSHAN INSTALA VELAS DE ROTOR DA ANEMOI EM VLOC	62
ARTIGO - INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA PARA DESCOMISSIONAMENTO OFFSHORE: REQUISITOS TÉCNICOS E ESTRATÉGICOS PARA OS 5Ds	63
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	67
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	67



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS SERÃO MONITORADOS POR CENTRO TECNOLÓGICO

Autoridade Portuária de Santos quer integrar dados desde a origem da carga até o ingresso no cais santista

Por Ted Sartori 5 de outubro de 2025



Objetivo do sistema é aumentar a previsibilidade e a eficiência da cadeia logística, com uma evolução no processo de agendamento de cargas (Alexsander Ferraz/AT)

A parceria entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Parque de Inovação Tecnológica (PIT) de São José dos Campos (SP) irá render, inicialmente, dois projetos: a criação de um Centro de Desenvolvimento Tecnológico em Gestão Portuária e de um hub

de Inovação Portuária da APS. A assinatura do termo de cooperação aconteceu em 22 de setembro.

A primeira frente do Centro de Desenvolvimento Tecnológico em Gestão Portuária será dedicada à logística, com foco no monitoramento e na coordenação da chegada de caminhões ao Porto de Santos.

“O resultado esperado dessa etapa inicial é o desenvolvimento de uma ferramenta de controle de tráfego de caminhões, capaz de integrar dados desde a origem da carga até a chegada ao Porto, aumentando a previsibilidade e a eficiência da cadeia logística. Será uma evolução do agendamento de cargas, que começou há mais de dez anos com o Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Caminhões (SGTC)”, explica, em nota, a APS.

Atuação

O Parque de Inovação Tecnológica atuará como curador, trazendo seu conhecimento e experiência em pesquisa aplicada e inovação para apoiar o desenvolvimento dessas soluções, enquanto a APS exercerá, segundo o órgão, o papel de entidade âncora, “garantindo aderência às necessidades estratégicas do Porto”.

“No cenário de crescimento vivido pelo Porto, planejar e modernizar a gestão logística será fundamental para a resiliência do Porto, assegurando fluidez nas operações, redução de gargalos e maior competitividade para o comércio exterior brasileiro”, afirma a APS.

O projeto, de acordo com a gestora do Porto, não prevê contrapartida financeira e tem prazo de execução de 60 meses. Ele não terá uma sede física. “Esse tipo de projeto funciona da seguinte forma: o Parque de Inovação convida entidades âncoras que trazem suas problemáticas para o desenvolvimento de soluções tecnológicas. Nesse processo são criados os Centros de Desenvolvimento Tecnológico, ocorrendo captação de recursos em órgão de fomento”, explica a Autoridade Portuária.

Hub

Já o hub de Inovação Portuária será, conforme a APS, inspirado nas experiências bem-sucedidas no assunto dos maiores portos do mundo, como PortXL (Roterdã, na Holanda), Pier 71 (Singapura, na Ásia) e Opentop (Valência, na Espanha).

“A APS aproveitará a experiência do Nexus, hub do PIT reconhecido entre as melhores incubadoras de negócios do mundo. Para viabilizar essa iniciativa, a APS investirá R\$ 4,2 milhões em um projeto de dois anos, estruturado para consolidar o ecossistema de inovação portuária e acelerar soluções. A contratada é a Associação Parque Tecnológico de São José dos Campos”, revela.

Inovação

O hub de Inovação Portuária funcionará na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS) e, de acordo com a gestora do Porto, será um espaço para conectar startups, universidades, empresas e a comunidade portuária, estimulando a criação de novas empresas, a geração de empregos qualificados e o fortalecimento da base econômica regional.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/10/2025

ANTAQ PROMOVE WEBINÁRIO SOBRE AFRETAMENTO POR TEMPO NA CABOTAGEM

Evento vai debater instrumentos regulatórios e receber contribuições da sociedade para aprimorar normas da BR do Mar

Por A Tribuna.com.br 5 de outubro de 2025 às 11:30



Instrumentos regulatórios relacionados à cabotagem serão debatidos, sob comando da Antaq (Matheus Tagé/AT/Arquivo)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) promove, nesta segunda-feira (6), às 14h30, webinário técnico para tratar do afretamento por tempo na navegação marítima, com ênfase sobre a cabotagem (navegação entre portos dentro do País). O encontro acontece no contexto da tomada de subsídios sobre o tema.

Os webinários são transmitidos ao vivo pelo canal da Antaq no YouTube: bit.ly/4mMHskg. É permitida a interação em tempo real do público, sobre dúvidas a respeito do assunto, que podem ser enviadas pelo WhatsApp: (61) 2029-6515. Essa é a segunda vez que a Agência promove um webinário técnico.

O objetivo do evento é obter contribuições referentes ao relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) preliminar desse tema, que está incluído na Agenda Regulatória 2025/2028. As sugestões ainda poderão ser enviadas até o dia 23 de outubro: bit.ly/3VF9R0x.

O relatório apontou algumas soluções, com foco no segmento de transporte de granéis sólidos e neogranéis, como vincular o afretamento a uma carga específica, ampliar prescrições, regulamentar o bloqueio parcial, estabelecer período máximo para o afretamento por tempo e ampliar a duração e a antecedência da circularização em relação ao embarque.

A participação social permitirá o aprimoramento dos fundamentos que subsidiarão o aperfeiçoamento dos instrumentos regulatórios relacionados ao afretamento por tempo na navegação de cabotagem.

Além disso, a atualização é necessária para que os procedimentos de afretamento estejam alinhados aos aperfeiçoamentos da Lei 14.301/2022, a chamada BR do Mar.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/10/2025

A IMPORTÂNCIA DO AGENTE MARÍTIMO PARA A LOGÍSTICA DE COMÉRCIO EXTERIOR

Presidente da Fenamar comenta desafios, impactos da legislação e papel estratégico das agências de navegação

Por Ted Sartori 5 de outubro de 2025



Anderson Roberto Ribeiro Costa: “Sem o agente marítimo, a logística de comércio exterior não funcionaria” (Divulgação)

Com 34 anos na navegação e 27 no agenciamento marítimo, Anderson Roberto Ribeiro Costa, de 54 anos, assumiu em 1º de setembro a presidência da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar) para o triênio 2025-2028, no lugar de Marcelo Neri, que ficou à frente da entidade por dois mandatos consecutivos. Costa é sócio-diretor da Orion Rodos Marítima Portuária, agência marítima fundada em 1973 e com escritórios em diversas cidades portuárias brasileiras — dentre elas, Santos. Além disso, esteve à frente do Sindicato das Agências Marítimas dos estados do Pará e Amapá (Sindampa) por cinco anos e meio — o último mandato terminaria em 31 de janeiro de 2026, mas o compromisso com a Fenamar fez com que Costa passasse o cargo para o vice.

Nesta entrevista para A Tribuna, o novo presidente da Fenamar fala sobre os desafios no cargo, a importância das agências de navegação marítima e os impactos da nova legislação no setor.

Quais são as atribuições da Fenamar? É possível ampliá-las?

A Fenamar representa nacionalmente os sindicatos de agenciamento marítimo. Contamos com 16 sindicatos afiliados, de Manaus a Rio Grande. Temos como atribuições centrais a defesa institucional da categoria, a interlocução com órgãos governamentais e multilaterais, e a coordenação de pautas comuns que impactam o trabalho do agente marítimo. É possível, sim, ampliar esse escopo, sobretudo em áreas como formação profissional, integração tecnológica e atuação internacional, porque o setor vive processo de transformação e exige que estejamos presentes não apenas em debates regulatórios, mas também na construção de soluções de longo prazo para a cadeia logística e a valorização da nossa categoria.

Como novo presidente da Fenamar, quais são seus objetivos?

O objetivo principal é continuar o trabalho de consolidação e reconhecimento do agente marítimo como elo estratégico da logística portuária. Isso envolve garantir segurança jurídica à atividade, buscar simplificação regulatória e tributária, defender a competitividade internacional do serviço brasileiro e investir em capacitação. Pretendo também fortalecer a representatividade da Fenamar junto ao Congresso, à Marinha, ao Governo Federal e a organismos internacionais.

É a primeira vez que o senhor assume a entidade, após o Marcelo Neri, que ficou por dois mandatos consecutivos. É uma responsabilidade maior?

É uma grande responsabilidade, porque o Marcelo e seus antecessores deixaram uma marca de estabilidade e diálogo. Conversamos bastante sobre a transição, e isso foi fundamental para mantermos a unidade da Federação. Mais do que uma mudança de comando, tratamos essa sucessão como uma continuidade institucional, com ajustes para enfrentar novos desafios, como o PL (Projeto de Lei) 733/2025 (nova Lei dos Portos, que está sendo discutida na Câmara dos Deputados) e as discussões tributárias em torno da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), tributo federal que substituiu o PIS e a Cofins, e do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), que será de competência compartilhada entre estados e municípios, substituindo o ICMS e o ISS. Essas discussões referem-se à reforma tributária brasileira, que ainda está sendo regulamentada. CBS e

IBS seguem o modelo de Imposto sobre Valor Agregado (IVA), que incide sobre o consumo e visa simplificar o sistema tributário brasileiro.

E qual a polêmica?

No caso dos serviços exportados, como é a atividade do agenciamento marítimo, há o risco de que a tributação passe a incidir mesmo quando o contratante do serviço está no exterior. Hoje, pela regra vigente, isso é tratado como exportação de serviços e, portanto, não sofre carga tributária, o que garante competitividade internacional às agências brasileiras frente a concorrentes estrangeiros. Com a transição para CBS e IBS, há um debate se essa imunidade ou isenção será mantida de forma clara. O setor teme que, se não houver regras específicas preservando a natureza exportadora dos serviços de agenciamento, as agências passem a arcar com novos custos, perdendo a atividade para os armadores estrangeiros que operam nos portos brasileiros. A Fenamar acompanha de perto esse tema porque ele pode representar a diferença entre manter o Brasil como destino competitivo para os grandes armadores ou, ao contrário, encarecer as operações, deslocando cargas e rotas para portos concorrentes em outros países da América do Sul.

"Minha experiência me permitiu lidar com realidades muito diversas, desde portos de grande fluxo até regiões amazônicas de difícil acesso", afirma (Divulgação)

Como sua experiência no setor contribui para o trabalho?

Minha experiência me permitiu lidar com realidades muito diversas, desde portos de grande fluxo até regiões amazônicas de difícil acesso. Isso me deu visão prática sobre a amplitude do trabalho do agente marítimo. Profissionalmente, conheço de perto os entraves burocráticos e as demandas operacionais, e como dirigente sindical pude articular soluções coletivas. Esse duplo olhar — operacional e institucional — entendo que será muito útil na condução da presidência da Fenamar.

Quais os principais desafios a serem superados?

O primeiro é o regulatório, com a nova Lei dos Portos e sua repercussão direta no papel do agente. O segundo é o tributário, diante da reforma que pode afetar a exportação de serviços e a competitividade internacional. O terceiro é o tecnológico, na integração de sistemas como o Portal Único e o Porto sem Papel, Anvisa e Receita Federal. Todos exigem posicionamento firme da Fenamar porque impactam a sustentabilidade econômica do setor. Além destes, também destaco a atuação nos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) das autoridades portuárias com direito a voz e voto.

Qual é a importância das agências de navegação para o setor?

O agente marítimo é o mandatário do armador e a ponte entre o navio, a carga, os tripulantes, as autoridades e os diversos prestadores de serviços que atuam em uma escala da embarcação. Essa importância não diminuiu ao longo do tempo — pelo contrário, aumentou, porque a complexidade do ambiente portuário se intensificou. Hoje, sem a atuação do agente marítimo, a logística de comércio exterior simplesmente não funcionaria.

Como o PL 733/2025 pode influenciar nesse trabalho?

O PL 733/2025 redefine competências e procedimentos no setor portuário. Dependendo do texto final, pode trazer tanto avanços, como a simplificação de processos, quanto riscos, caso haja concentração excessiva de poder decisório ou ônus adicionais para o agente. O PL 733 pode ser uma oportunidade histórica para consolidar o reconhecimento legal e institucional do agente marítimo no Brasil. Nosso papel é acompanhar de perto, propor ajustes e garantir que a legislação reconheça a função do agente como prestador de serviço essencial à navegação.

Como assim?

A legislação atual é fragmentada, com dispositivos antigos, e o projeto busca criar um arcabouço mais unificado, moderno e alinhado às práticas internacionais. Um ponto central é que o texto dedica um capítulo específico ao agenciamento marítimo. Isso é fundamental para a nossa categoria e tem grande relevância porque define de forma clara as atribuições do agente marítimo, reconhecendo-o como elo essencial entre o navio, os armadores, as cargas, os tripulantes e as autoridades

portuárias. Dá segurança jurídica à categoria, evitando interpretações equivocadas de outros entes do setor.

Há alguma mudança legislativa que vocês reivindicam?

Defendemos que a exportação de serviços prestados pelas agências — contratados no exterior e executados no Brasil — continue gozando de tratamento tributário diferenciado, como ocorre em outras categorias de serviços exportados. Também estamos iniciando tratativas de ajustes na legislação de imigração e tripulação, como no caso de marítimos chineses embarcados em bandeiras não chinesas. Outro ponto que demandamos seria a revisão do Código Comercial Brasileiro, ainda de 1850, para adequar o Brasil às práticas internacionais.

A tecnologia tem ajudado o trabalho dos agentes marítimos?

Sem dúvida. A digitalização de processos reduziu prazos, custos e trouxe enorme melhoria em controles diversos em áreas como liberação de cargas, documentação de navios e controle sanitário. Porém, ainda convivemos com sobreposição de sistemas e exigências burocráticas que não conversam entre si. Nossa pauta é de integração e padronização, para que a tecnologia seja aliada do agente, e não mais uma barreira. Destaco que o agente marítimo, na sua essência, sempre foi um prestador de serviço atento às atualizações tecnológicas, principalmente nas relacionadas à comunicação e digitalização de documentos. O agente marítimo sempre se utilizou de tecnologia de ponta para prestar o mais rápido, mais seguro e melhor serviço.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/10/2025

MINISTRO DEFENDE QUE FMM APOIE PROJETOS FERROVIÁRIOS EM PORTOS

Silvio Costa Filho afirma que recursos do Fundo da Marinha Mercante podem estimular ferrovias e integrar logística portuária e hidroviária

Por A Tribuna.com.br 5 de outubro de 2025



"Isso é uma forma de estimular as ferrovias que estão operando em portos brasileiros", afirmou o ministro (Ricardo Botelho/Minfra)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, defendeu o uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em projetos ferroviários que operem nas poligonais dos portos brasileiros.

"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, na semana passada, durante evento da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), em Brasília.

Proposta

Ele disse que está preparando uma proposta de modelo que inclua esses projetos para apresentar ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e que é necessário também autorização do Conselho Diretor do FMM, que é um órgão colegiado, presidido pelo secretário nacional de Hidrovias e Navegação do MPOR, Dino Batista.

"Com as ferrovias elevando as operações portuárias, a gente vai crescer 30% o escoamento da produção brasileira", afirmou o ministro.

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.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/10/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

SEM FERROVIA, SETOR PRODUTIVO DE ALAGOAS VÊ RISCO À COMPETITIVIDADE

Estudo da Infra S.A., em parceria com o BID, pode recolocar Alagoas nos trilhos e avaliar trechos de ferrovia inativos para novas operações

Por Vanessa Siqueira - De Alagoas vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br



Falta de ferrovia acende sinal de alerta para escoamento da produção em Alagoas. Foto: Divulgação

Embora Alagoas esteja fora do percurso da ferrovia Transnordestina, a possibilidade de uma reconexão ferroviária pode colocar o estado novamente nos trilhos da logística regional. Isso depende do resultado de um estudo de viabilidade que está sendo realizado pela Infra S.A., que pretende oferecer ao mercado “ferrovias inteligentes”. Enquanto o estudo não é concluído, o setor produtivo alagoano alerta que a falta de modal

ferroviário pode levar à estagnação logística.

Uma parte da ferrovia existente em Alagoas, que está sem operação há décadas, vai transportar passageiros em Arapiraca, no primeiro Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que está em construção.

O trecho de Arapiraca faz parte da antiga Malha Nordeste, concedida à Ferrovia Transnordestina Logística, em 1998. Sem operação desde 2011, o trecho local, de 9km, passará a transportar passageiros, a fim de resgatar o papel da ferrovia como vetor de crescimento e revitalização urbana.

Questionado sobre projetos voltados à Alagoas que tenham como objetivo construir ferrovias, sejam aproveitando trechos inoperantes ou novos, o Ministério dos Transportes disse ao Movimento Econômico, por meio de nota que a Infra S.A. firmou uma parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para realizar um estudo de viabilidade econômica sobre os trechos ferroviários atualmente inativos e que serão devolvidos pelas concessionárias. A previsão é que o estudo seja concluído até o final deste ano.

Ainda segundo o ministério, os trechos identificados como viáveis para a operação ferroviária poderão ser oferecidos ao mercado por meio de chamamento público, com o objetivo de contratar “ferrovias inteligentes” na modalidade de autorização, integrando a malha ferroviária nacional. Já os trechos que não apresentarem viabilidade ferroviária poderão ser destinados a municípios interessados em requalificá-los para outros usos.

“Nesse sentido, o Ministério dos Transportes tem recebido e analisado solicitações de prefeituras, como as de Arapiraca (AL) e Campina Grande (PB), que buscam implantar sistemas de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) para aprimorar a mobilidade urbana local. Além disso, estão em análise projetos para sistemas de drenagem urbana em Araraquara (SP) e para a criação de um parque linear em Pesqueira (PE), com foco na melhoria da qualidade de vida das populações dessas regiões”, finalizou a nota.

Setor produtivo defende necessidade de ferrovia em Alagoas

O debate sobre a necessidade ou não de alternativas sobre trilhos para escoar a produção alagoana possui divergências entre dirigentes do estado.



Para o presidente da Federação das Indústrias do Estado de Alagoas (FIEA) José Carlos Lyra, o transporte ferroviário é, sem dúvida, estratégico para a competitividade em muitas regiões do Brasil e do mundo. Ele destaca que, no entanto, no caso de Alagoas, há muito tempo não se cogitava a inclusão do estado no traçado da Transnordestina, justamente pela inviabilidade econômica.

Presidente da Federação das Indústrias de Alagoas, José Carlos Lyra, avalia não ter demanda suficiente para ferrovia em Alagoas. Foto: Divulgação

“Não há, hoje, demanda de carga suficiente que justifique um investimento dessa dimensão. A prioridade da concessionária e do governo federal foi dada a trechos onde existe maior volume produtivo, especialmente mineral. Portanto, não vemos essa exclusão como um fator que comprometa a competitividade da indústria alagoana, que se conecta por outros modais. E, até onde sabemos, não há qualquer diálogo em andamento com Sudene, DNIT ou ANTT sobre esse tema”, disse.

Se por um lado, a Federação das Indústrias acredita que a falta de um modal ferroviário não compromete o escoamento da produção alagoana, o presidente do Serviço Nacional de Aprendizagem Rural e da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Alagoas (Senar/FAEAL), Álvaro Almeida, acredita que a exclusão de Alagoas do traçado da Transnordestina pode gerar impactos diretos na competitividade do agronegócio local, que permanece dependente do modal ferroviário, o que acaba encarecendo os custos e limita a eficiência logística.

Para Almeida, a ausência da ferrovia significa maior tempo de deslocamento até destinos estratégicos, com trechos longos percorridos em estradas, afetando a competitividade de cadeias como a de cana-de-açúcar, grãos e fruticultura e pecuária. “Isso reduz margens de lucro, aumenta a imprevisibilidade dos prazos e deixa o produtor mais vulnerável a variações no preço do frete. Nos países onde o trem é uma opção, os custos para o produtor costumam ser menores”, defendeu.

O presidente do Senar/FAEAL afirmou ainda que o setor produtivo em Alagoas tem buscado alternativas investindo em armazéns coletivos, hubs logísticos regionais e contratos de transporte em bloco, para reduzir custos e garantir maior previsibilidade na entrega.



Presidente do sistema Senar/Faeal, Álvaro Almeida, defende que ferrovia pode melhorar logística e competitividade de Alagoas no cenário nacional. Foto: CNA

“Há também movimentos de aproximação com operadores logísticos privados para consolidar cargas e negociar tarifas diferenciadas. Isso, porém, não contempla o pequeno produtor rural, que depende fortemente ainda de intermediários para o escoamento de suas produções, quase sempre de forma desvantajosa. Essas soluções ainda são paliativas e

não substituem o impacto estrutural de uma ferrovia integrada. Sem o ramal, Alagoas corre sim o risco de manter-se em desvantagem competitiva frente a estados vizinhos, especialmente em um momento em que a eficiência logística é determinante para expandir mercados e atrair investimentos.

Porém, acreditamos que, tendo o Ministro dos Transportes, Renan Filho, conhecimento acerca da importância deste ramal para o desenvolvimento do estado, tudo fará para que Alagoas seja incluída neste trajeto. É o que espera o setor produtivo alagoano”, afirmou Álvaro Almeida.

Transnordestina promove integração regional

A ferrovia Transnordestina é um projeto de infraestrutura com aproximadamente 1.753 km de extensão, conectando Eliseu Martins (PI) aos portos de Pecém (CE) e Suape (PE). O trecho entre Salgueiro e Suape, com cerca de 544 km, foi excluído do projeto em 2022, sendo devolvido à União. Cerca de 190 km já estão construídos, especialmente entre Salgueiro e Custódia.

O trecho cearense teve suas obras retomadas em 2023 e há expectativa de conclusão de trechos em 2027. Em julho, o Ministério dos Transportes anunciou R\$ 1,4 bilhão em novos investimentos para a ferrovia, sendo R\$ 600 milhões do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) e R\$ 816 milhões do Finor.

Já o trecho Salgueiro-Suape está com as obras paralisadas desde 2016. Em setembro, o ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou que o edital de licitação da Transnordestina será publicado em outubro.

“Em outubro, vamos lançar o edital”, afirmou o ministro. “Quando licitarmos o trecho pernambucano da Transnordestina, eu quero voltar aqui para dar a ordem de serviço e para dizer ao povo pernambucano que a Transnordestina voltou no Nordeste, mas voltou em Pernambuco também. Esse será um grande incentivo ao desenvolvimento do Estado”, declarou.

Além disso, estudos logísticos avaliam a implantação de dois portos secos no trecho pernambucano: um em Salgueiro (Sertão Central) e outro em Altinho ou Agrestina (Agreste Central). Esses entrepostos aduaneiros permitirão armazenagem e despacho de mercadorias no interior, otimizando a operação da ferrovia e atraindo novos empreendimentos industriais para as regiões atendidas.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 06/10/2025

COM R\$ 550 MILHÕES, TECTO INAUGURA 2º DATA CENTER EM FORTALEZA VOLTADO A BIG TECHS

Novo data center promete quadruplicar capacidade da empresa no Ceará e reforçar o estado como hub digital da América do Sul

Por Allan Petterson - De Recife



Mega Lobster gera 450 empregos, atrai big techs e coloca Ceará no mapa global de data centers e cabos submarinos. Foto: Divulgação/Tecto

A Tecto Data Centers inaugura no dia 23 de outubro o Mega Lobster, seu segundo data center em Fortaleza, com investimento de R\$ 550 milhões. Localizado na Praia do Futuro, o empreendimento terá potência total de 20 megawatts, dos quais 15 MW dedicados a equipamentos de TI.

A capacidade representa salto de quase quatro vezes em relação ao Big Lobster, primeiro data center da Tecto na capital cearense, inaugurado em fevereiro de 2023 com R\$ 200 milhões. “O Big Lobster teve toda a sua capacidade vendida e já temos demandas de clientes para o Mega Lobster”, afirma André Busnardo, diretor comercial da Tecto.

O data center foi construído em 12 meses, em área de 13 mil m². O espaço contará com 10 data halls integrados aos demais data centers da Tecto no Brasil e na Colômbia, à CLS (Cable Landing Station) e à rede da V.tal, com conexão a seis países: Estados Unidos, Argentina, Colômbia, Venezuela, Bermudas e Chile.

“Essa conexão com os cabos submarinos da V.tal nos permite armazenar e processar os dados além de realizar o tráfego desses dados numa rede de alta velocidade e capacidade e baixa latência”, explica Busnardo. O data center também oferecerá acesso ao PIX Central do Ceará, segundo maior ponto de troca de tráfego de internet do Brasil.

Demanda concentrada em IA e cloud computing

Segundo o diretor comercial, a demanda vem principalmente de big techs, provedores de nuvem, streaming e inteligência artificial. “A gente tem visto a demanda crescer significativamente nos últimos anos pelo avanço da IA, machine learning, IoT, realidade aumentada, entre outras tecnologias emergentes”, afirma.

Busnardo explica que Fortaleza concentra acesso direto a cabos submarinos e abriga o segundo maior ponto de troca de tráfego da América Latina. Em São Paulo, onde a Tecto também atua, há demanda por data centers maiores. “Em São Paulo, existe uma demanda maior por maiores centros de dados que processam alto volume de dados, como o projeto de Santana de Parnaíba, que em breve iniciará as obras e terá 200 MW”, compara.

Sustentabilidade e geração de emprego

O empreendimento será abastecido com energia 100% renovável. O sistema de refrigeração utilizará air cooling através da Central de Água Gelada em circuito fechado, que permite zero consumo de água.

“A sustentabilidade foi prioridade desde o início do projeto. O Mega Lobster opera com um sistema de resfriamento avançado para manter o PUE otimizado, com circuito fechado de água”, explica Busnardo. Segundo ele, a empresa trabalha com energia renovável em contratos de longo prazo.

O data center gera cerca de 450 empregos diretos e indiretos entre construção e operação. A Tecto acumula mais de R\$ 700 milhões investidos na região considerando os dois data centers.

“Com isso, fortalecemos o ecossistema digital do Ceará, atraindo novos players e consolidando Fortaleza como porta de entrada digital do Brasil”, afirma Busnardo. O executivo destaca que a cidade passa a ser reconhecida como um dos principais hubs tecnológicos da América do Sul.



André Busnardo, diretor comercial da Tecto Datacenters, afirma que o Ceará continua sendo prioridade. Foto: Divulgação/Tecto

Planos de expansão

O Mega Lobster integra plano de investimento de US\$ 1 bilhão da companhia em novos projetos. Além de Fortaleza, a Tecto tem projetos em Santana de Parnaíba e Porto Alegre.

Sobre novos empreendimentos no Nordeste, Busnardo explica que as decisões seguem demandas de clientes e critérios estratégicos. “A escolha da cidade ou do terreno considera fatores como disponibilidade de energia e infraestrutura de rede confiável, custos operacionais competitivos, latência e proximidade a pontos de troca de tráfego e, também, resiliência frente a riscos ambientais”, detalha.

“O Ceará já reúne muitas dessas condições e segue como prioridade. Ao mesmo tempo, avaliamos continuamente outras regiões do país que possam atender a esses requisitos, sempre com foco em garantir performance, segurança e previsibilidade para os clientes”, afirma Busnardo.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 06/10/2025

EMPRESAS APOSTAM NA GRANDE MACEIÓ COMO NOVO POLO LOGÍSTICO DE ALAGOAS

Maceió, Rio Largo e Marechal Deodoro vem recebendo investimentos para implantação de centros logísticos no estado

Por Vanessa Siqueira - De Alagoas vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br



Com posicionamento estratégico para escoamento, LOG CP pretende instalar segundo condomínio logístico em Maceió até 2026. Foto: Assessoria

O avanço dos condomínios logísticos na Região Metropolitana de Maceió está transformando a dinâmica de negócios e distribuição em Alagoas. A demanda crescente por estruturas modernas tem atraído grandes investidores e consolidado um novo modelo de desenvolvimento na região. Um exemplo disso

é a LOG Commercial Properties, que, após alcançar 100% de ocupação em seu primeiro empreendimento na capital alagoana, já confirmou um novo investimento de R\$ 97 milhões para construção da segunda unidade, com previsão de entrega para dezembro de 2026.

O crescimento desse mercado tem reforçado a vocação logística da Grande Maceió e indica um cenário de longo prazo para a consolidação de hubs integrados de distribuição e serviços. Os condomínios logísticos vêm sendo desenhados para atender demandas de diferentes setores, com infraestrutura de alto padrão e localização estratégica, próxima a vias expressas, aeroporto e ao porto.

Os novos empreendimentos seguem um modelo de galpões modulares com padrão industrial, pé-direito elevado, docas com niveladoras, piso reforçado e infraestrutura de segurança 24 horas. No caso do LOG Maceió I, localizado no bairro Cidade Universitária, o projeto contempla ainda portaria blindada, piso nivelado a laser, pátio de manobras e paisagismo, reforçando o padrão de classe A.

A estrutura, com 49,9 mil metros quadrados de área bruta locável (ABL), já está totalmente ocupada, abrigando operações de empresas dos setores de e-commerce, varejo e transporte, segundo explicou a LOG CP ao Movimento Econômico. A aceitação no mercado foi tão expressiva que

motivou a LOG CP a expandir sua atuação com o LOG Maceió II, que contará com 43,9 mil m² de ABL. O projeto está em fase inicial de implantação e deve entrar em operação no final de 2026.



Localizado na parte alta de Maceió, condomínio logístico da LOG CP possui ocupação máxima e reforça importância de estrutura para e-commerce e logística regional. Foto: Assessoria

“Maceió tem uma posição geográfica relevante e está perto dos grandes centros de consumo. Esses são fatores que norteiam as escolhas das cidades em que vamos investir. A LOG acredita no potencial da região”, destacou a empresa em nota.

De forma mais ampla, a LOG CP projeta investir R\$ 1,5 bilhão no Nordeste até 2028, o que representa 40% do seu plano nacional de expansão. O grupo já aportou igual montante na região nos últimos 10 anos, consolidando uma estratégia que busca reduzir os prazos logísticos e ampliar a competitividade para o consumidor nordestino.

Localização estratégica favorece desenvolvimento logístico

A Região Metropolitana de Maceió tem se mostrado altamente atrativa para o setor logístico por sua posição geográfica e pelas facilidades de conexão. O Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares, em Rio Largo, funciona como elo para operações com transporte aéreo, enquanto a BR-101 e o Porto de Maceió são canais rodoviários e marítimos essenciais para escoamento da produção.



A cidade de Rio Largo já conta com o Centro Logístico MartimLog, que oferece portaria com controle de acesso, segurança com CFTV, vestiário, refeitório e estacionamento para caminhões, estrutura que atende especialmente às empresas com operações urbanas e de distribuição.

Prefeitura de Marechal Deodoro apostou em construção de condomínio logístico próprio para movimentar economia municipal. Foto: Construção

Marechal Deodoro aposta em complexo logístico próprio. Em outro ponto da região, a cidade de Marechal Deodoro também tem avançado na atração de empresas com foco logístico. O

município investiu R\$ 6,5 milhões de recursos próprios para viabilizar o Condomínio Industrial Eustáquio Toledo, que conta com 32 lotes empresariais e já abriga empresas como Dapal, CD Farmácia Permanente, Nazaria e Tonalí. Outras marcas como BBA, Bel e Unifrios estão em fase de implantação.

A expectativa da Prefeitura é que, só nesta primeira fase, o empreendimento gere mais de mil empregos diretos e fortaleça o distrito industrial da cidade, que já concentra indústrias químicas, cerâmicas e de tecnologia.

Iniciativa privada lidera avanços no setor logístico

A Secretaria de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Sedics) informou que não há registro de condomínios logísticos que operem hoje com incentivos estaduais em Alagoas. Segundo a pasta, os projetos em operação ou fase de implantação são, majoritariamente, frutos de investimentos privados ou municipais, de acordo com a vocação produtiva de cada território.

O Governo do Estado mantém incentivos pontuais via Prodesin, voltados principalmente para centrais de distribuição e polos industriais, como os núcleos Bernardo Oiticica e José Aprígio Vilela. A proposta é fortalecer a infraestrutura logística existente e gerar efeitos positivos sobre a economia local, com maior circulação de mercadorias e geração de empregos.

O movimento atual mostra que a logística deixou de ser um gargalo para se tornar um vetor de desenvolvimento econômico. Com projetos bem localizados, infraestrutura moderna e crescimento na demanda por serviços de distribuição mais ágeis, Alagoas se insere, de forma concreta, no mapa dos grandes operadores logísticos nacionais.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 06/10/2025



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DIRETOR-GERAL VAI AO PORTO DE SANTOS (SP) E VERIFICA AÇÕES DA GERÊNCIA REGIONAL

O diretor conheceu institucionalmente as instalações do complexo portuário e como é a atuação dos fiscais



Foto: Autoridade Portuária de Santos

Brasília, 06/10/2025 - O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Frederico Dias, realizou a primeira visita institucional do mandato ao Porto de Santos (SP) e verificou as ações da gerência regional ao longo da última semana.

Durante a viagem, Dias dialogou com os dirigentes da instalação portuária, que é a maior do Brasil, e se inteirou dos planos de investimentos e projetos esperados para o complexo. O secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, e o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, também participaram da comitiva que foi ao porto.

Além da visita institucional, o diretor-geral também foi à sede da Gerência Regional de Santos da ANTAQ para conhecer as ações realizadas pelos fiscais locais.

O gerente regional de Santos, Guilherme Silva, e o substituto, Daniel Alves, apresentaram a Dias pontos como a área de atuação da gerência e os regulados sob fiscalização da regional - operadores portuários, terminais arrendados, Terminais de Uso Privado (TUPs), Estações de Transbordo de Cargas (ETCs) e Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs).

A gerência também detalhou como é a atuação da Agência na Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), na Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos-SP), na Comissão Local das Autoridades no Porto de Santos (Claps), na Comissão Estadual de Prevenção de Acidentes e Incidentes no Complexo Portuário de Santos e São Sebastião (Cepai/SP) e no Grupo Especializado de Fiscalização da ANTAQ, que trata de sobreestadia.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

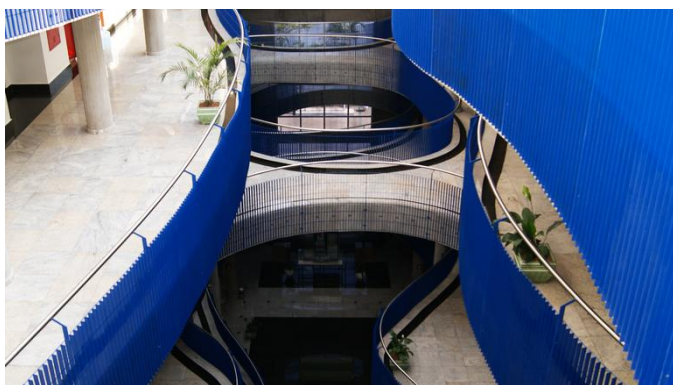
Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 06/10/2025

ENTENDA A DIFERENÇA ENTRE WEBINÁRIO TÉCNICO E AUDIÊNCIA PÚBLICA

ANTAQ adiciona mais uma forma de explicar à população aperfeiçoamentos regulatórios

Brasília, 03/10/2025 - Para promover mais transparência sobre as inovações regulatórias na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), foi incrementada uma nova forma de apresentar aperfeiçoamentos para a sociedade e o setor regulado, o chamado webinar técnico.



Embora novo, esse formato é muito importante para garantir explicações mais detalhadas de temas complexos e para auxiliar em futuras contribuições que serão feitas oralmente nas audiências públicas ou por escrito nas consultas públicas ou tomadas de subsídios.

Banner site_Sede - interno.png

Os webinários são transmitidos ao vivo, pelo canal da ANTAQ no YouTube, com temas pré-definidos e apresentação do corpo técnico da Agência. É permitida a interação em tempo real

do público, restrita ao esclarecimento de eventuais dúvidas sobre o assunto apresentado.

Entre as vantagens desse modelo estão a qualidade na entrega do conteúdo, a possibilidade de acesso a qualquer momento, e a padronização da informação para todos os públicos interessados.

O primeiro webinar realizado na Agência aconteceu no dia 22 de setembro e tratou de procedimentos de disponibilidade de embarcação brasileira. A segunda reunião acontecerá na próxima segunda-feira (6) e tratará do afretamento por tempo na navegação de cabotagem.

Audiência Pública

Embora os webinários técnicos e as audiências públicas contribuam para a escuta qualificada da sociedade e o aprimoramento das políticas públicas, eles têm objetivos e dinâmicas distintas.

As audiências públicas também acontecem ao vivo e são transmitidas no canal do YouTube da ANTAQ. Em maioria, essas reuniões são virtuais, porém, podem acontecer de forma híbrida - virtual e presencial. Além disso, as audiências acontecem no âmbito das consultas públicas e enquanto está aberto o período de contribuições.

Na dinâmica do evento, de caráter aberto e participativo, tem uma apresentação breve do assunto em debate e a participação oral como forma de contribuição.

Diferente do webinar técnico, a audiência pública tem como foco principal a escuta da sociedade com manifestações sobre os temas que estão em debate como uma forma de contribuição.

A ferramenta é um momento em que qualquer cidadão, entidade ou grupo interessado pode manifestar opiniões, apresentar sugestões e fazer questionamentos. O objetivo é coletar subsídios que contribuam para o processo decisório, garantindo que as vozes da população – sobretudo aquelas diretamente afetadas – sejam consideradas.

Fortalecer a transparência

Enquanto o webinar técnico organiza e qualifica a informação, servindo como ferramenta de apoio para a compreensão do tema, a audiência pública promove o diálogo direto, permitindo que a população participe ativamente da construção de decisões públicas.

Ambos os formatos se complementam e são fundamentais para promover uma gestão mais democrática, transparente e alinhada às necessidades reais da sociedade.

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: 06/10/2025

AVIÃO GANHA ESPAÇO NAS VIAGENS NACIONAIS DOS BRASILEIROS E JÁ SUPERA ÔNIBUS

Segundo o levantamento do IBGE, 14,7% das viagens realizadas no país em 2024 foram feitas de avião, contra 11,9% em ônibus



A aviação volta a ocupar posição de destaque como meio de transporte coletivo nas viagens domésticas - Imagem: Divulgação/MPor

Pela primeira vez desde 2020, o avião superou o ônibus como meio de transporte mais usado em viagens pelo Brasil. A informação é da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua) Turismo 2024, divulgada nesta quinta-feira (2) pelo IBGE. Segundo o

levantamento, 14,7% das viagens realizadas no país foram feitas de avião, contra 11,9% em ônibus. Carro particular segue como principal meio de deslocamento.

A pesquisa mostra que, em 2024, foram realizadas 20,6 milhões de viagens no território nacional, número estável em relação ao ano anterior, mas bem acima do registrado durante a pandemia, quando o turismo chegou a apenas 12,1 milhões de deslocamentos em 2021. O dado mais simbólico, no entanto, é a recuperação da aviação, que volta a ocupar posição de destaque como meio de transporte coletivo nas viagens domésticas, superando os ônibus.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, isso é resultado de políticas públicas para ampliar a conectividade no país e democratizar o acesso ao transporte aéreo. "Com mais conectividade, tarifas acessíveis e infraestrutura adequada, a aviação civil brasileira avança não apenas como um meio de transporte, mas como vetor de integração nacional, que eleva o turismo, aumenta os negócios e gera empregos e oportunidades", afirmou.

"A aviação civil brasileira avança não apenas como um meio de transporte, mas como vetor de integração nacional, que eleva o turismo, aumenta os negócios e gera empregos e oportunidades".

Silvio Costa Filho

Movimentação

A escolha do avião como principal meio de transporte coletivo nas viagens pelo Brasil está ligada a um conjunto de fatores. O primeiro é o crescimento da renda média do trabalho em 2024, que avançou 4,7% segundo o IBGE. Esse movimento permitiu que mais famílias optassem pelo transporte aéreo, especialmente em viagens de negócios ou lazer de maior distância.

Outro elemento é o próprio perfil das viagens. Em 2024, aumentou a proporção de deslocamentos a trabalho, que representaram 28,8% do total. Esse tipo de viagem tende a privilegiar o avião, pela rapidez e pela necessidade de otimizar o tempo. No lazer, embora o carro siga predominante, o avião também ganhou espaço diante da busca por destinos mais distantes, incluindo o crescimento do turismo cultural e gastronômico, em ascensão em várias regiões do país.

Há ainda a questão dos custos. Apesar da alta de 11,7% nos gastos totais com turismo em 2024, o avião tornou-se mais atrativo em relação ao ônibus em percursos de longa distância, oferecendo economia de tempo e maior comodidade.

Ambiente favorável

O avanço da aviação também está ligado a medidas adotadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos para criar um ambiente favorável para que as empresas aéreas reduzam custos, aumentem a oferta de voos e cheguem a novos mercados. Uma das iniciativas recentes é o acordo firmado com o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para reduzir a judicialização no setor aéreo e diminuir custos operacionais das companhias.

Outro instrumento importante é o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) que, só em 2025, terá R\$ 4 bilhões disponíveis para financiar projetos das empresas aéreas, sendo que uma das condições é que elas aumentem a frequência de voos em aeroportos regionais.

O ministério também conduz o programa AmpliAR, criado para modernizar e aumentar aeroportos regionais, permitindo que cidades médias e pequenas tenham acesso a voos regulares e ampliando a oferta de assentos no mercado.

Mesmo não sendo uma ação direta do MPor, é possível citar as reduções contínuas nos custos do querosene de aviação (QAV) como mais um fator importante, já que isso representa cerca de 40% das despesas operacionais das companhias, o que contribui para aliviar a estrutura de custos do setor e amplia as condições para tarifas mais acessíveis.

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

Data: 03/10/2025

RIO DE JANEIRO TEM RETOMADA DO SETOR NAVAL COM R\$ 8,6 MILHÕES DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE

Investimentos contemplam três estaleiros fluminenses e devem gerar mais de 12 mil empregos diretos



Os investimentos contemplam três estaleiros fluminenses: Aliança S.A., em Niterói, com 61 obras; Mauá S.A., também em Niterói, com 38 obras; e São Miguel, em São Gonçalo, com 32 obras - Foto: Divulgação/Mpor

O setor naval e portuário do Rio de Janeiro recebeu investimentos de R\$ 8,6 milhões do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para retomada projetos modernização de estaleiros e construção

de embarcações. Os valores custearão obras de apoio marítimo e infraestrutura aquaviária, com potencial para gerar mais de 12 mil empregos diretos no estado, fortalecendo a economia local.

Os investimentos contemplam três estaleiros fluminenses: Aliança S.A., em Niterói, com 61 obras; Mauá S.A., também em Niterói, com 38 obras; e São Miguel, em São Gonçalo, com 32 obras.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, essa retomada dos investimentos representam desenvolvimento econômico e fortalecem a competitividade do Brasil no setor marítimo internacional. "O Fundo da Marinha Mercante garante condições para que o Brasil avance na modernização de sua indústria naval. No Rio de Janeiro, isso se traduz em mais empregos, mais oportunidades e em um setor marítimo mais competitivo no cenário internacional." disse

Além dos estaleiros, o pacote inclui projetos como o Terminal Portuário ITG02, em implantação no Porto de Itaguaí, com orçamento de R\$ 3,6 bilhões para movimentação de minério de ferro, e a modernização do OTSV Ilha do Mosqueiro, da Oceanpact, em projeto de R\$ 21,3 milhões, que vai reforçar a eficiência operacional do setor.

Fundo da Marinha Mercante

Criado para apoiar a indústria naval e a marinha mercante, o Fundo da Marinha Mercante é administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, por meio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), e opera com agentes financeiros como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); o Banco do Brasil (BB); Banco da Amazônia (Basa); Banco do Nordeste do Brasil (BNB); e a Caixa Econômica Federal (Caixa).

O fundo oferece condições diferenciadas de crédito para viabilizar projetos estratégicos, sendo considerado essencial para a geração de empregos, a modernização da frota e o fortalecimento da competitividade brasileira no setor marítimo internacional.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 03/10/2025

NOVO PADRÃO INTERNACIONAL VAI AMPLIAR SEGURANÇA E CAPACIDADE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO SOBRE O ATLÂNTICO

Sistema PBCS permitirá rotas mais eficientes entre Brasil, Europa e África, com menos consumo de combustível, mais segurança e conectividade internacional



Brasil adota novo padrão internacional para reforçar segurança e eficiência do espaço aéreo no Atlântico - Foto: Divulgação

O Brasil está prestes a dar um salto tecnológico no gerenciamento do tráfego aéreo sobre o Oceano Atlântico. O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) está conduzindo a implementação no Brasil do sistema PBCS (Performance-Based

Communication and Surveillance), ou Comunicação e Vigilância Baseadas em Performance. Na prática, o novo padrão permitirá que as aeronaves que cruzam o Oceano Atlântico voem mais próximas umas das outras com total segurança, aumentando a capacidade do espaço aéreo e possibilitando rotas mais diretas entre a América do Sul, a Europa e a África.

O PBCS é uma iniciativa da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), que define padrões de desempenho para comunicação entre pilotos e controladores e para o rastreamento das aeronaves em áreas oceânicas. Hoje, a ausência de radares e rádios convencionais no meio do Atlântico obriga a manutenção de grandes distâncias entre os aviões. Com a aplicação desse novo sistema, será possível reduzir essas separações de forma segura, abrindo espaço para que mais voos usem as rotas transatlânticas.

O Brasil é responsável por controlar uma das maiores áreas de espaço aéreo oceânico do mundo: a FIR Atlântico, por onde passam rotas cruciais que ligam a América do Sul à Europa e à África. Até agora, a necessidade de manter separações maiores entre aeronaves limita o uso desse espaço aéreo, mesmo com o crescimento da demanda internacional. Com o PBCS, o país se alinha às melhores práticas internacionais, responde ao aumento do tráfego e se posiciona como protagonista na modernização da aviação global.

Como o sistema funciona

Para que o PBCS seja aplicado com segurança, todos os elementos envolvidos – aeronaves, centros de controle e provedores de comunicação – precisam atender a dois padrões internacionais de desempenho:



- o RCP (Performance de Comunicação Requerida), que define a rapidez e a confiabilidade na troca de mensagens entre piloto e controlador;

- e o RSP (Performance de Vigilância Requerida), que estabelece a velocidade e a precisão com que a posição da aeronave deve ser informada ao controlador.

Esses parâmetros exigem que as mensagens sejam transmitidas em poucos minutos, com altos níveis de confiabilidade e disponibilidade. Na prática, a comunicação digital entre piloto e controlador deve ser entregue em menos de quatro minutos em praticamente todos os casos, enquanto os dados de posição da aeronave precisam chegar ao centro de controle em menos de três minutos, também com confiabilidade superior a 99%. Esse nível de exigência garante previsibilidade e reduz riscos operacionais.

diminuindo a dependência da comunicação por voz, que pode ser mais sujeita a falhas ou congestionamento.

O sistema permite também que piloto e controlador troquem mensagens de texto em tempo real,



Um outro sistema também utilizado é o ADS-C, que envia automaticamente, em intervalos regulares, a posição e a rota prevista do avião diretamente para o controlador, garantindo que a aeronave seja monitorada mesmo em áreas sem radar, como o oceano.

Com esses recursos é possível reduzir de forma segura as distâncias mínimas entre aeronaves que cruzam o Atlântico. Segundo o Decea, a fase 1 do projeto – prevista para ser inaugurada até o final de 2026 – permitirá diminuir pela metade as atuais separações entre as aeronaves, tanto à frente quanto dos lados.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destaca esse avanço tecnológico. “O PBCS representa um marco para a aviação civil brasileira. O Brasil está adotando um padrão internacional que amplia a segurança, garante mais eficiência nas rotas e fortalece a conectividade do Brasil com outros países. É uma medida que une inovação tecnológica, competitividade e sustentabilidade, consolidando o país como protagonista nas principais rotas globais”, celebrou.

Mais segurança

A Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), do Ministério de Portos e Aeroportos, enxerga o PBCS como um mecanismo que reforça a segurança operacional, um dos pilares da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Ao estabelecer padrões mais rigorosos de comunicação e vigilância, o sistema reduz incertezas no tráfego aéreo e previne incidentes que poderiam ocorrer por falhas de contato ou perda de monitoramento.



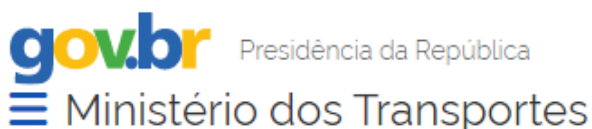
Além disso, o PBCS traz ganhos expressivos de eficiência no uso do espaço aéreo. Com comunicação mais rápida e vigilância mais precisa, os voos poderão seguir rotas mais diretas, evitando desvios e longas esperas. Isso torna as operações mais ágeis e fluidas, reduz custos operacionais e amplia a competitividade do setor aéreo brasileiro.

O MPor também destaca os benefícios ambientais, já que a otimização das rotas diminui o consumo de combustível e as emissões de gases de efeito estufa. Esse avanço se soma a outras iniciativas de sustentabilidade que vêm sendo adotadas no setor aéreo, reforçando os compromissos do Brasil com a descarbonização.

Por fim, a adoção do PBCS simboliza um passo de modernização tecnológica. A medida atualiza as capacidades de vigilância e comunicação do país, conecta-se aos programas de modernização da infraestrutura aeroportuária e harmoniza a regulação brasileira aos padrões globais definidos pela ICAO. Isso aumenta a credibilidade do Brasil no cenário internacional e fortalece sua inserção nas principais rotas transatlânticas.

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

Data: 03/10/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PUBLICA EDITAL PARA DUPLICAÇÃO DE MAIS UM TRECHO DA BR-104 EM ALAGOAS

Ações vão ampliar a capacidade da rodovia entre Branquinha e União dos Palmares, reduzir o tempo de viagem e dar mais segurança aos motoristas

O Ministério dos Transportes lançou o edital para a duplicação e ampliação da capacidade da BR-104 no trecho do lote 1B, entre Branquinha e União dos Palmares, em Alagoas. As obras abrangem 12,7 quilômetros, entre os km 33,4 e km 46,1, e incluem pavimentação e melhorias de segurança, com o objetivo de eliminar pontos críticos e aumentar a fluidez do tráfego.

A licença ambiental para todo o lote já foi aprovada, e o valor total da contratação é de R\$ 297 milhões. A sessão pública para abertura das propostas está marcada para 10 de novembro, com previsão de início das obras ainda em 2025.

As intervenções fazem parte do esforço do Governo Federal para aprimorar a malha rodoviária de Alagoas, que zerou o número de rodovias federais em péssimas condições no início de 2024.

Integração e oportunidades

Localizada no norte do estado, a BR-104 é um eixo estratégico de integração regional. Ela conecta Maceió, Murici e União dos Palmares a importantes polos econômicos de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.

Com fluxo médio de cerca de 6 mil veículos por mês, o trecho entre Branquinha e União dos Palmares é essencial para o escoamento da produção local e o deslocamento diário entre municípios. A duplicação vai reduzir o tempo de viagem, tornar o trânsito mais seguro e aliviar a pressão sobre a BR-101, melhorando a distribuição do tráfego na região.

Além dos benefícios imediatos para motoristas e transportadores, a obra deve impulsionar o desenvolvimento econômico, gerar vantagens competitivas, promover inclusão social e reduzir desigualdades regionais, abrindo novas oportunidades de crescimento para o interior alagoano.

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

Data: 06/10/2025



PORTAL PORTO GENTE

GOVERNO DE SP LIBERA R\$ 54 MILHÕES A EXPORTADORES DE SP

Redação Portogente

💰 Em três meses, a linha possui mais de R\$ 230 milhões em fase avançada de análise, além de pedidos em análise inicial



🏢 Operada pela Desenvolve SP, a linha Giro Exportador já liberou R\$ 54 milhões para exportadores paulistas. O montante inclui desembolsos, aprovações e contratos em fase de assinatura. Mais de 400 empreendedores procuraram o programa emergencial de socorro do governo paulista a exportadores e à indústria. Em três meses, a linha possui mais de R\$ 230 milhões em fase avançada de análise, além de pedidos em análise inicial.

🌐 Ações como as da agência de fomento do Estado de São Paulo reafirmam o papel da política de crédito como algo que ultrapassa o controle ou a mitigação dos impactos da política econômica externa e deixa um exemplo de capacidade de reação e coordenação entre governo e setor produtivo.

💡 Criada apenas 15 dias após o anúncio do “tarifaço”, em 23 de julho, a linha Giro Exportador veio inicialmente com a disponibilidade de R\$ 200 milhões e, quase 30 dias depois, o valor dobrou para R\$ 400 milhões, acompanhado de medidas complementares como a liberação de R\$ 1,5 bilhão em créditos de ICMS, reforçando o pacote de proteção à indústria paulista.

🚀 Estratégia e execução

Operada pela Desenvolve SP, a linha Giro Exportador foi pensada em caráter emergencial para socorrer os empreendedores paulistas e para isso oferece juros a partir de 0,27% a.m. + IPCA, prazo de até 60 meses e carência de até 12 meses — condições que aliviam o fluxo de caixa no curto prazo e sustentam o ciclo produtivo e as exportações no médio prazo. 📁 Com o reforço orçamentário, a cobertura alcança mais empresas afetadas pela nova tarifa imposta pelo mercado norte-americano, acelerando análise de crédito e desembolsos.

💬 Solução com suporte financeiro

A Brazilian Fish, que está localizada em Santa Fé do Sul (SP), viu seu segundo maior mercado (EUA) ser diretamente atingido. A empresa é hoje um dos maiores frigoríficos de tilápia da América Latina e possui presença em mais de 20 estados e atuação internacional. Em meio ao choque tarifário, a Brazilian Fish precisou adotar medidas temporárias de contenção, como ajustes operacionais, para proteger sua base de empregos, que atualmente supera a casa de mil colaboradores.

👉 A Desenvolve SP veio como uma solução pela busca por suporte financeiro, que viabilizou por meio da linha Giro Exportador caixa suficiente para atravessar esse momento de incertezas. A linha de crédito foi criada com o objetivo de auxiliar empresas a preservar postos de trabalho, garantir continuidade das operações e diversificar mercados.

🗣️ “O crédito aqui significa manter produção, renda e a dignidade de centenas de famílias. Além de possibilitar que as empresas consigam dar continuidade em suas operações, com a possibilidade de

reposicionamento no mercado em bases mais resilientes. É o tipo de ação pública que vira ponte entre a crise e a retomada”, afirma o diretor-presidente da Desenvolve SP, Ricardo Brito.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 06/10/2025

CELA E ABIHV APRESENTAM PANORAMA DO HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL E POTENCIAIS DE MERCADO PARA SETOR DE RENOVÁVEIS

Redação Portogente

Hidrogênio verde em pauta: CELA e ABIHV reúnem executivos para discutir o futuro do setor no Brasil

Em evento conjunto, a consultoria CELA (Clean Energy Latin America) e a Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (ABIHV) reúnem cerca de 60 executivos e investidores para debater os novos rumos do hidrogênio verde e as oportunidades de negócios no setor de energia limpa e descarbonização.



Evento sobre hidrogênio verde CELA e ABIHV

O encontro, intitulado “Horizontes do Hidrogênio Verde: Conjuntura do Hidrogênio Verde no Brasil e Lançamento do CELA Research H2V”, será realizado no dia 10 de outubro, em São Paulo, e marca um passo estratégico para consolidar a transição energética e o avanço dos investimentos em hidrogênio verde (H2V) no país.

A CELA, especializada em assessoria financeira e consultoria estratégica no setor de transição energética e descarbonização, e a ABIHV irão apresentar a atual conjuntura do hidrogênio verde no Brasil e no mundo, com destaque para os projetos em desenvolvimento e os empreendimentos já anunciados no território nacional.

Durante o evento, será lançada a plataforma de inteligência de mercado “CELA Research – Módulo H2V”, criada para orientar a tomada de decisão de investimentos no Brasil. A ferramenta inclui o Mapa de Projetos de H2V, o Índice de Custo de Produção do Hidrogênio (LCOX Brasil) e a Matriz de Conformidade RFNBO-EU H2V, com um estudo de caso inédito sobre certificações europeias.

Segundo Camila Ramos, CEO da CELA, já foram anunciados 111 empreendimentos relacionados ao hidrogênio verde, amônia verde, e-metanol e aço verde no Brasil, totalizando R\$ 454 bilhões em investimentos. “A maioria dos projetos ainda está na fase de estudos. Nosso objetivo é fornecer ferramentas estratégicas para orientar decisões no ambiente de negócios brasileiro. A transição energética e a descarbonização já são uma realidade — e o hidrogênio verde pode ser o protagonista desse processo”, afirma.

Para Fernanda Delgado, diretora executiva da ABIHV, “o evento será uma oportunidade valiosa para reforçar a concretude dos projetos de hidrogênio, amônia, metanol e fertilizantes verdes, e discutir temas-chave como competitividade e certificação”. A entidade destaca que, até 2026, os investimentos no setor devem ultrapassar R\$ 63 bilhões, impulsionando a neointustrialização verde no país.

Sobre a CELA

A CELA Clean Energy Latin America é uma consultoria boutique com mais de 12 anos de atuação em energia renovável, eletrificação e descarbonização. Apoiava empresas e investidores com soluções

estratégicas, financeiras e técnicas, com o propósito de acelerar a transição energética e gerar valor em uma economia de baixo carbono.

Sobre a ABIHV

A Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (ABIHV) é uma entidade representativa formada por empresas líderes dos setores de energia, tecnologia e agronegócio. Seu objetivo é promover o desenvolvimento da indústria do hidrogênio verde e seus derivados no Brasil, contribuindo para a sustentabilidade econômica, ambiental e a descarbonização global.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 06/10/2025

BRASIL LIDERA O SETOR DE MARINAS NA AMÉRICA DO SUL COM PARTICIPAÇÃO DE 33,51%

Redação Portogente

Cresce mercado de marinas no Brasil e investimentos impulsionam turismo náutico e geração de empregos

O mercado de marinas no Brasil registrou um crescimento de US\$ 196,4 milhões em 2021 para US\$ 223,6 milhões em 2025 e deve chegar a mais de US\$ 303 milhões em 2033, conforme pesquisa global da norte-americana Cognitive Market Research.



Divulgação Victor Santos Revista Nautica

Durante o São Paulo Boat Show, líderes e especialistas reforçaram a importância das estruturas náuticas para o desenvolvimento de um segmento de alta geração de empregos e para o fortalecimento do turismo sustentável no país.

A indústria de marinas na América do Sul cresceu de US\$ 577,3 milhões em 2021 para US\$ 667,4 milhões em 2025 e deve atingir US\$

918,7 milhões até 2033 — um aumento de 86,5%. O Brasil lidera a região, com 33,5% desse mercado, mas ainda ocupa apenas a 11ª posição global. Apesar do imenso potencial, o país enfrenta entraves estruturais, principalmente a falta de marinas e infraestrutura de apoio.

No evento, projetos públicos e privados de implantação e expansão de marinas foram destaque. Para Ronaldo Jansen Júnior, secretário de Turismo de Itajaí (SC), “a marina é uma mola propulsora. Quando se instalou em Itajaí, trouxe grandes empresas, investimentos e qualificou o turismo, consolidando a cidade como polo náutico e econômico”.

A Marina Itajaí, um dos maiores complexos náuticos do país, chega a registrar até três meses de espera para manutenção — reflexo do déficit estrutural nacional. A falta de vagas e de novas instalações limita o crescimento de um setor com potencial de movimentar bilhões em turismo, lazer e empregos.

De acordo com a Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e seus Implementos (ACOBAR), o setor náutico gera cerca de 150 mil empregos diretos e indiretos. Ainda assim, o Brasil tem um déficit de mais de 55 mil vagas para embarcações — um gargalo que impede o pleno aproveitamento do crescimento na produção e na demanda por barcos de lazer.

“Vejo marinas como destinos. Quanto mais estruturas adequadas e seguras, melhor para o turismo e para os navegadores”, comentou Carlos Gayoso de Oliveira, diretor da Marina Itajaí, durante o evento.

Como incentivo ao setor, o Ministério do Turismo lançou, durante o Boat Show, o Guia Náutico — desenvolvido em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) — com diretrizes técnicas e sustentáveis para a criação de marinas, píeres e rampas em todo o país.

O Estado de São Paulo também anunciou investimentos de R\$ 50 milhões em novas estruturas náuticas e espera movimentar cerca de R\$ 21 bilhões ao ano até 2033, com geração de até 188 mil empregos.

Em Santa Catarina, que concentra 50% da produção nacional de barcos a motor, a Marina Itajaí segue em expansão. Está em construção o maior shopping em uma marina do Brasil, com investimento de R\$ 100 milhões e inauguração prevista para a temporada 2026/2027.

Sobre a Marina Itajaí

Inaugurada em 2016, a Marina Itajaí está localizada no centro da cidade, ao lado do Centreventos. Possui modernos equipamentos como ForkLift de até 12 toneladas e TravelLift de até 75 toneladas, além de posto de combustível com bandeira BR, sendo a única marina do Sul do Brasil com Diesel Verana. O complexo conta ainda com dois restaurantes internacionais — Zephyr Seafood & Nikkei e Zebuino Parrilla e Fogo —, amplo estacionamento, ponto de carregamento de carros elétricos e heliponto. Foi a primeira marina do país com certificação ISO 14.001/2015 e Bandeira Azul.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 06/10/2025

LATAM CARGO E SJK AIRPORT INAUGURAM ROTA CARGUEIRA INÉDITA ENTRE BRUXELAS E SÃO JOSÉ DOS CAMPOS PARA IMPORTAR ATÉ 50 TONELADAS POR SEMANA

Redação Portogente

Nova rota Europa–Brasil fortalece a logística no Vale do Paraíba

 Conexão direta com a Europa fortalece o comércio internacional de produtos industriais, autopeças, bens de consumo e carga geral, ampliando a competitividade logística do Vale do Paraíba Paulista.



Crédito: Hora Zulu Aviation

A LATAM Cargo Group, em parceria com o SJK Airport, inaugurou uma nova rota cargueira inédita que conecta diretamente Bruxelas (Bélgica) a São José dos Campos (Brasil). Operada com aeronaves Boeing 767-300F, a operação estreia com capacidade de até 50 toneladas semanais, reforçando a conectividade logística entre Europa e Brasil e beneficiando setores estratégicos.

A nova rota conta com um voo semanal às quintas-feiras , com previsão de ampliação para dois voos semanais durante a temporada de inverno.

Evento de inauguração

O primeiro pouso foi celebrado nesta quinta-feira (2) com uma cerimônia de corte de fita no SJK Airport, reunindo autoridades, executivos e representantes da indústria. Entre os presentes estavam Anderson Farias (prefeito de São José dos Campos), Jorge Carretero (LATAM Cargo Europa) e Carlos Junqueiro (SJK Airport).



“Esta nova rota reforça nosso compromisso em expandir a conectividade entre a Europa e a América do Sul. São José dos Campos é um polo estratégico e nos permite oferecer soluções cada vez mais competitivas e confiáveis para nossos clientes”, destaca Jorge Carretero, gerente de Vendas de Carga na Europa do LATAM Airlines Group.

“A chegada desta nova rota cargueira para Bruxelas reforça o papel estratégico de São José dos Campos no cenário logístico internacional. Agradecemos à LATAM Cargo pela confiança e parceria, que trazem mais oportunidades para nossas empresas e fortalecem o desenvolvimento econômico da cidade e também da região”, disse Anderson Farias, prefeito de São José dos Campos.

“A nova rota Europa–São José dos Campos, junto à já existente dos EUA, consolida uma robusta malha logística internacional bem no coração de São Paulo. O SJK Airport passa a receber cargas de todo o mundo, entregando aos clientes agilidade, confiabilidade e segurança — sinônimos de produtividade e eficiência”, afirmou Eduardo Valle, membro do Conselho do Aeropart, holding da SJK Airport.

Plano de expansão

 A inauguração integra o plano de crescimento do LATAM Cargo Group, que prevê 15 novas frequências semanais entre Europa e América do Sul, além do fortalecimento da oferta de capacidade no compartimento inferior das aeronaves de passageiros — consolidando o grupo como um dos principais players de logística internacional do continente sul-americano.

Além da conexão com Bruxelas BE, São José dos Campos já conta com a rota cargueira para Miami (EUA) US, inaugurada em 2023 e que, em apenas um ano, triplicou sua frequência para três voos semanais, movimentando mais de 150 toneladas semanais.

Liderança consolidada

A LATAM Cargo é líder no transporte de cargas no mercado internacional do Brasil, conectando o país a 23 destinos no exterior por meio de voos cargueiros e compartimentos inferiores de aeronaves de passageiros.  Entre as rotas inauguradas recentemente estão Miami–São José dos Campos, Miami–Brasília, Amsterdam–Curitiba e Europa–Florianópolis. No primeiro semestre de 2025, a companhia movimentou cerca de 45 mil toneladas de cargas entre o Brasil e o exterior — principalmente pescados, mamão, cargas gerais, correio e produtos farmacêuticos  — representando um crescimento de 4% em relação ao mesmo período de 2024.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 06/10/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UMA PARCERIA ESTRATÉGICA E ESSENCIAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O recente encontro entre o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, e a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, na sede do Ministério, em Brasília, representa a formalização de uma aliança estratégica com potencial transformador para a economia brasileira. Após 165 anos de história do Ministério da Agricultura, o diálogo concreto com a Petrobras reconhece a relevância do agronegócio e a interdependência dos dois setores.

A Petrobras, ao apresentar uma estratégia que se aproxima do agronegócio em frentes como originação de matérias-primas, polos de venda e venda direta, admite que o futuro do Brasil passa pela integração de seus principais motores econômicos. A busca por expansão em regiões de alta vocação agrícola, como o Centro-Oeste e o Matopiba, onde a demanda por diesel mais que dobrou,



demonstra o alinhamento de interesses e a oportunidade de otimizar a logística e o escoamento da produção.

A importância dessa parceria reside na capacidade de criar uma sinergia poderosa para o desenvolvimento nacional. O setor agropecuário é o fornecedor de matérias-primas essenciais (óleos vegetais e gorduras animais), enquanto a Petrobras detém a capacidade industrial e tecnológica para transformá-las em combustíveis avançados. É fundamental defender essa integração em prol do desenvolvimento de biocombustíveis como o HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) e o SAF (Sustainable Aviation Fuel).

A produção de energia renovável, verde e limpa, que nasce da terra, é um caminho que o Brasil tem a capacidade e o dever de trilhar. O País, com sua vasta disponibilidade de terras agricultáveis e expertise em bioenergia, pode consolidar sua liderança global na transição energética, transformando os produtos do agro em soluções para a descarbonização da aviação e do transporte marítimo.

A integração entre Mapa e Petrobras abre uma série de oportunidades que vão além da produção de biocombustíveis. A colaboração com a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) e o Centro de Pesquisas Leopoldo Américo Miguez de Mello (Cenpes), para o desenvolvimento de fertilizantes de eficiência aumentada e a assistência técnica a cooperativas, reforça o viés de inovação e inclusão social da parceria.

A ampliação do transporte dutoviário e ferroviário, facilitada por essa união de forças, pode resolver gargalos logísticos crônicos, garantindo o escoamento eficiente da produção agrícola e a distribuição de insumos.

O reconhecimento, por parte da Petrobras, de que é preciso valorizar o petróleo e o agro de forma complementar, é o alicerce de uma política industrial e energética que almeja o desenvolvimento equilibrado e sustentável do Brasil. Ter o Ministério da Agricultura e Pecuária e a Petrobras integradas é promessa de um futuro pleno de oportunidades para o País e uma concreta sinalização de que os dois principais polos de desenvolvimento da Nação estão harmonizados na busca da expansão da economia brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/10/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - SILVIO COSTA FILHO DECLARA APOIO A JOÃO CAMPOS

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

APOIO A JOÃO CAMPOS

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), participou no sábado, dia 4, em Recife (PE), do encontro estadual do Solidariedade. O evento, organizado pela vice-presidente nacional do partido, Marília Arraes, e que contou com a presença do prefeito do Recife, João Campos (PSB), marcou uma aproximação entre os grupos políticos. Em seu discurso, o ministro e pré-candidato ao Senado, Silvio Costa Filho, afirmou que o principal objetivo de seu partido no estado é a eleição de Campos.

COMPROMISSO

“O projeto prioritário do Republicanos em Pernambuco é eleger João governador do Estado”, declarou o ministro, sinalizando unidade para as eleições de 2026.

CNH: CONSULTA RECORDE

A consulta pública do Governo Federal sobre a proposta de democratização da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) já é a maior da gestão atual na plataforma Participe + Brasil. Em apenas 24 horas no ar, o projeto recebeu mais de 5 mil contribuições. O volume de respostas é comparável apenas ao

registrado na consulta sobre a vacinação contra a covid-19, que recebeu 23.911 contribuições em um período mais longo (dezembro de 2021 a janeiro de 2022).

REDUÇÃO DE CUSTOS

A proposta, lançada pelo Ministério dos Transportes, busca reduzir as barreiras e baratear o processo de obtenção da primeira habilitação. O foco é ampliar o acesso à CNH para a população de baixa renda, gerando maiores oportunidades de trabalho, mobilidade e inclusão social.

ROTA MOGIANA

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), autorizou a abertura da licitação para a concessão da Rota Mogiana, um sistema rodoviário que irá integrar 1.800 km de rodovias no interior do estado. A autorização foi publicada no Diário Oficial da última quinta-feira, dia 2, após o edital ser aprovado em setembro. O lote prevê que aproximadamente 520 km de estradas sejam concedidos à iniciativa privada por 30 anos. Esse trecho inclui vias atualmente operadas pela Renovias e outras sob responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem (DER).

PROPOSTAS

Para vencer a concessão, as empresas terão que apresentar propostas que incluem a duplicação de 217 km de rodovias, a implantação de terceiras faixas, a construção de marginais, passarelas e acostamentos e, ainda, a instalação de pontos de ônibus e dispositivos de segurança viária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2025

NACIONAL - ALCKMIN VÊ “PRIMEIRO PASSO” NA REDUÇÃO DE TARIFAS DOS EUA AO BRASIL

Da Redação Agência Brasil



Vice-presidente credita avanço à conversa entre Lula e Trump e cita exclusão de US\$ 370 milhões da tarifa americana

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, que é também ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, afirmou no sábado (4), em Brasília, que houve novos avanços na redução de tarifas do governo dos Estados Unidos (EUA) sobre produtos brasileiros. Isso ocorreu, observou, após o rápido encontro do presidente Luiz Inácio Lula da Silva com o presidente norte-americano, Donald Trump, durante a Assembleia-Geral das Nações Unidas, no fim de setembro.

“EU ACHO QUE O ENCONTRO DO PRESIDENTE LULA COM O PRESIDENTE TRUMP EM NOVA YORK FOI IMPORTANTE, FOI UM PRIMEIRO PASSO E TEMOS MUITA CONVICÇÃO DE QUE TEREMOS PRÓXIMOS PASSOS AÍ. NÃO HÁ RAZÃO PARA MANTER ESSA TARIFA, JÁ QUE OS ESTADOS UNIDOS SÃO SUPERAVITÁRIOS NA RELAÇÃO COMERCIAL CONOSCO. ELES VENDEM MAIS PRA GENTE DO QUE NÓS PARA ELES”

GERALDO ALCKMIN

vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços

“Depois da conversa do presidente Lula com o presidente Trump, na segunda-feira (29) alguns produtos, como madeira macia e serrada, que estavam em 50%, passaram para 10%. Armário, móveis e sofá estavam em 50% e passaram para 25%. E o que é a Seção 232 (da Lei de Comércio dos EUA)? Nós e o mundo estamos iguais. Então, quando você fala armário, móvel, é 25% para o Brasil e para o mundo todo, você não perde competitividade”, afirmou Alckmin durante visita a uma concessionária de automóveis na capital federal. Segundo ele, a retirada desses produtos do tarifaço de 50% significa exclusão de US\$ 370 milhões em produtos brasileiros exportados.

A Seção 232 da Lei de Expansão Comercial norte-americana, mencionada por Alckmin, é usada pelo país para taxar todos os países de forma simultânea.

“Eu acho que o encontro do presidente Lula com o presidente Trump em Nova York foi importante, foi um primeiro passo e temos muita convicção de que teremos próximos passos aí. Não há razão para manter essa tarifa, já que os Estados Unidos são superavitários na relação comercial conosco. Eles vendem mais pra gente do que nós para eles”, acrescentou Alckmin.

O vice-presidente tem sido o principal interlocutor brasileiro junto ao governo dos EUA e vem mantendo diálogo direto com o secretário de Comércio do país norte-americano, Howard Lutnick, com quem conversou esta semana.

Carro sustentável

Ao visitar uma loja de automóveis em Brasília, Alckmin citou números da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve) para comemorar o aumento expressivo na venda de carros novos desde o lançamento do programa Carro Sustentável, que zera impostos e concede estímulos para a comercialização de veículos de entrada fabricados no Brasil e que obedecem a critérios de sustentabilidade.

“Do dia 11 de julho, quando foi lançado o Carro Sustentável, até 30 de setembro, as vendas aumentaram 28,2%. O carro sustentável tem importância ambiental, ele polui menos, não pode passar de 83 gramas de CO2 por quilômetro rodado, é flex, fabricado no Brasil e com 80% de reciclabilidade. Tem importância social porque é o carro de entrada, o carro mais barato, reduzindo ainda mais o preço”, destacou Alckmin.

Lula e Trump ainda devem ter um encontro virtual ou presencial, em data a ser anunciada. Foi o que ambos combinaram após o encontro em Nova York, há duas semanas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2025

NACIONAL - AGRO E ENERGIA SE UNEM EM NOVA AGENDA DE DESENVOLVIMENTO NACIONAL

Ministro da Agricultura e presidente da Petrobras discutem integração entre o campo e o setor petrolífero para impulsionar biocombustíveis e logística

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Fávaro ressaltou que é a primeira vez, em 165 anos, que o Ministério da Agricultura recebe presidente da Petrobras

O ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, recebeu na quinta-feira (2) a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, na sede do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), em Brasília (DF). O encontro teve como objetivo debater a integração entre a Petrobras e a agropecuária como impulsionadores do desenvolvimento do Brasil.



“ESSE ENCONTRO APROXIMA DE FORMA CONCRETA O AGRO E O SETOR DE ENERGIA. É A RELEVÂNCIA QUE O AGRO SE TORNOU NO BRASIL, COMO ELE É ESTRATÉGICO. E O INVERSO, A GENTE ENTENDE QUE O AGRO PODE, DEVE E VAI SER IMPORTANTE PARA A PETROBRAS”

CARLOS FÁVARO
ministro da Agricultura e Pecuária

“É um orgulho ter sido o ministro que recebeu, pela primeira vez em 165 anos do Ministério da Agricultura, a presidente da Petrobras. Esse encontro aproxima de forma concreta o agro e o setor de energia. É a relevância que o agro se tornou no Brasil, como ele é estratégico. E o inverso, a gente entende que o agro pode, deve e vai ser importante para a Petrobras”, destacou o ministro da Carlos Fávaro.

Na ocasião, foi apresentado que a empresa se aproxima do agronegócio em três frentes distintas: originação de matérias-primas, polos de venda e venda direta para grandes consumidores.

A presidente da Petrobras evidenciou que a estratégia da estatal para os próximos anos passa pela integração entre os principais setores da economia brasileira. “O futuro do Brasil é um futuro em que o agronegócio e o setor petrolífero caminham juntos. São dois dos principais motores da nossa economia e precisam se complementar”, afirmou Magda Chambriard.

“O FUTURO DO BRASIL É UM FUTURO EM QUE O AGRONEGÓCIO E O SETOR PETROLÍFERO CAMINHAM JUNTOS. SÃO DOIS DOS PRINCIPAIS MOTORES DA NOSSA ECONOMIA E PRECISAM SE COMPLEMENTAR”

MAGDA CHAMBRIARD
presidente da Petrobras

A empresa tem buscado a ampliação no Centro-Oeste e no Matopiba (área que engloba territórios de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), regiões que têm vocação natural para a produção agrícola com disponibilidade de terras agricultáveis e clima favorável à produção agrícola. A demanda do agronegócio nessas regiões mais que dobrou sua demanda de diesel nos últimos anos.

Também foi ressaltado que há oportunidades para expansão do transporte dutoviário e ferroviário, além de possibilidades de escoamento de produção e incremento na produção de biocombustíveis, como etanol de milho e biodiesel.

Com iniciativas existentes em produtos renováveis como óleos vegetais, gorduras animais, a Petrobras se aproximou do agronegócio para a originação de matérias-primas para a produção de Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) que consiste em um biocombustível avançado, produzido a partir de óleos vegetais (como soja, palma) ou gorduras animais, tratados com hidrogênio e do Sustainable Aviation Fuel (SAF) que consiste em um combustível sustentável de aviação, feito de matérias-primas renováveis como óleos vegetais, gorduras animais, resíduos agrícolas ou até lixo urbano.

O ministro Fávaro ressaltou que esta integração abrirá novas perspectivas para o Brasil. “Estamos abrindo uma série de oportunidades em um novo caminho que o mundo está trilhando: a produção de energia renovável, verde e limpa, que nasce da terra”, afirmou.

Ainda foi exposto que existem acordos formados entre o Mapa, a Petrobras e a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) para parcerias com cooperativas para ofertas produtos e assistência técnica aos consumidores finais. Além disso, produzem juntamente com a Embrapa e com Centro de Pesquisas Leopoldo Américo Miguez de Mello (Cenpes) fertilizantes de eficiência aumentada para o uso de matérias primas alternativas.

Parceria

A parceria entre o Mapa e a estatal no Matopiba iniciou em março deste ano, após reuniões técnicas em que foram identificadas oportunidades de atuação e ocorreu a articulação de uma operação de

visita na região junto a associações e produtores rurais com o objetivo de ampliar ainda mais a atuação da Petrobras na região.

Segundo a presidente Magda Chambriard, a Petrobras reconhece a importância dessas iniciativas. “Não estamos aqui para destruir nenhuma política pública. Pelo contrário, entendemos que esses investimentos foram necessários para valorizar o que temos de melhor: o petróleo e o agro”, reforçou.

Participaram do encontro o corregedor do Mapa, Cyro Dornelas; o diretor executivo de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Cláudio Schlosser; o gerente-geral de Comércio de Produtos e Claros da Petrobras, Leonardo Gouveia; o gerente de contratações de Logística e Parcerias da Petrobras, Eduardo Ávila; e representantes de associações do agronegócio brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2025

NACIONAL - NOVOS MECANISMOS MODERNIZAM CONTRATOS PARA ENFRENTAR MUDANÇAS CLIMÁTICAS

ANTT investe em novos instrumentos para adaptar contratos e possibilitar investimentos em sustentabilidade

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa.pimentel@redebeneews.com.br



“O que ainda estamos fazendo é definir melhor estatisticamente a diferença entre cada tipo de risco, em trabalho conjunto com uma consultoria contratada que está fazendo os estudos estatísticos para dizer quando começa um e outro”, diz Queiroz

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está adaptando mecanismos regulatórios para conseguir modernizar seus contratos de concessão, principalmente em relação às cláusulas que envolvem sustentabilidade e

necessidades de adequação da infraestrutura de transportes, com o objetivo de torná-la mais resiliente aos impactos dos eventos climáticos extremos.

O desafio é grande, especialmente porque ainda há contratos antigos, formulados em meados de 2007, em cenários que não previam a velocidade das mudanças climáticas e seus efeitos devastadores também para as rodovias e ferrovias.

Um dos pontos em que a agência está trabalhando é a revisão dos riscos compartilhados entre concessionárias, seguros e governo. E um dos instrumentos que auxilia quem assume cada um deles é a nova Matriz de Riscos do órgão — que, inclusive, foi premiada no início deste ano na categoria “Melhor Gestão Pública de Projetos” no Prêmio P3C 2025.

“O instrumento que endereça riscos compartilhados é a nova matriz de risco da ANTT. Ali há uma série de pontos que endereçam essas questões ligadas à resiliência. O que ainda consegue ser previsto continua sendo risco do concessionário. O que não é possível mensurar é compartilhado com o poder público. É o chamado risco extraordinário, como o que aconteceu no Rio Grande do Sul (enchentes em 2024), que não tinha nem registro histórico. Ou seja, não tem precedente, então não tem como precificar. Nem concessionária nem seguro têm capacidade para assegurar. É uma conta que a sociedade toda paga”, explica o diretor da ANTT, Felipe Queiroz, em entrevista ao BE News.

De acordo com ele, a nova matriz “endereça bem” todas essas questões, o que ajuda na precificação do seguro porque torna mais claros os riscos que precisam ou não ser assegurados pelo

concessionário. “O que ainda estamos fazendo é definir melhor estatisticamente a diferença entre cada tipo de risco, em trabalho conjunto com uma consultoria contratada que está fazendo os estudos estatísticos para dizer quando começa um e outro”, diz Queiroz.

Modernização dos contratos

A ANTT aprovou também, no ano passado, o Programa de Sustentabilidade para rodovias e ferrovias, que na prática incentiva a modernização dos contratos de concessão em relação a iniciativas sustentáveis. “Ele é um edital voltado à modernização, do ponto de vista regulatório, dos contratos antigos. A ANTT tem cinco etapas de concessões rodoviárias. Os da primeira etapa são da década de 90 e já não existem mais. Os da segunda etapa são de 2007 e alguns ainda existem. Os da terceira etapa também são antigos e foram formulados quando os mecanismos regulatórios não eram tão modernos. Então, eles têm a oportunidade de aderirem ao programa para fazer o reequilíbrio contratual e, assim, conseguirem fazer os investimentos necessários em infraestrutura resiliente”, explica Felipe.

O reequilíbrio, complementa o diretor, é um acréscimo na tarifa. No momento em que a empresa adere ao programa, ela ganha o direito de crescer 2% em suas tarifas para poder fazer os investimentos adicionais, acompanhados pela agência por meio de aditivos contratuais, revisados a cada cinco anos.

Nos cálculos da agência, em média, somente a adesão dos contratos antigos, da segunda e terceira etapa, são capazes de aportar investimentos em infraestrutura resiliente de cerca de R\$ 3,6 bilhões nos próximos anos. Contando com a adesão dos contratos mais recentes, entre quarta e quinta etapas, o valor cresce para R\$ 15 bilhões. “Ainda temos as ferrovias, que, dentro da adesão, podem trazer R\$ 6,5 bilhões para essa agenda de sustentabilidade”, garante Queiroz.

Futuro sustentável

Para discutir o planejamento da infraestrutura do futuro, a ANTT, o Ministério dos Transportes, o Grupo Brasil Export e a Confederação Nacional do Transporte (CNT), realizam no próximo dia 10, na Arena B3, em São Paulo, a terceira edição do InfraESG Talks.

A programação visa provocar reflexões e propor soluções práticas. Na abertura, às 14h, o keynote speaker abre a série de debates que avançam durante toda a tarde. Em seguida, às 14h30, especialistas discutem as expectativas e oportunidades da COP30, evento mundial que colocará o Brasil no centro das atenções globais sobre clima.

Após o intervalo, às 16h, será a vez de tratar de um tema estratégico: “Regulação e sustentabilidade – incentivo ou restrição?”, painel que coloca em pauta o papel do Estado e da iniciativa privada na construção de políticas públicas e investimentos responsáveis. A jornada se encerra às 17h, com uma palestra especial de fechamento.

O InfraESG Talks 2025 é um espaço de diálogo estratégico para conectar governo, investidores, setor produtivo e sociedade em torno de um mesmo propósito: tornar o transporte e a logística motores de desenvolvimento sustentável para o país, reunindo autoridades e especialistas.

“A iniciativa faz parte da agenda da ANTT, que reforça seu compromisso em integrar cada vez mais a pauta ESG ao futuro da infraestrutura no transporte terrestre nacional, estimulando práticas que tragam resultados concretos tanto para o setor quanto para a vida da população”, ressalta a agência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2025

NACIONAL - GOVERNO CRIA GRUPO PARA REGULAMENTAR GERAÇÃO EÓLICA EM ALTO-MAR

Coordenado pelo Ministério de Minas e Energia, novo colegiado reunirá 23 instituições para definir regras, critérios técnicos e modelo de gestão das áreas offshore

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O potencial brasileiro para geração eólica offshore é estimado em mais de 1.200 gigawatts (GW), distribuídos pelas regiões Nordeste, Sudeste e Sul

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou, na quarta-feira (1º), a resolução que institui o Grupo de Trabalho Eólica Offshore (GT-EO), voltado à regulamentação e à

implementação da Lei nº 15.097, de 10 de janeiro deste ano — a chamada Lei das Eólicas Offshore. Coordenado pelo Ministério de Minas e Energia (MME), o grupo reúne 23 instituições e poderá convidar representantes do setor produtivo e da sociedade civil para contribuir com os estudos e proposições.

De acordo com o MME, a criação do GT-EO representa um passo essencial para consolidar o arcabouço infralegal que permitirá o desenvolvimento da geração eólica em alto-mar no Brasil, estabelecendo bases claras para a ocupação e uso das áreas offshore. O grupo deverá tratar de temas como definição locacional prévia, regras para solicitação de Declaração de Interferência Prévia (DIP), critérios de qualificação técnica e econômico-financeira e penalidades aplicáveis em caso de descumprimento de obrigações.

Além disso, o GT-EO será responsável por propor medidas que assegurem a compatibilização da energia eólica offshore com outras atividades marítimas, como pesca e navegação. Também está prevista a realização de estudos técnicos sobre segurança, necessidades portuárias e a criação de um Portal Único de Gestão de Áreas Offshore, com foco na digitalização e simplificação de processos.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, destacou que a medida reafirma o papel do Brasil na transição energética e a aposta em uma matriz cada vez mais limpa. “Estamos criando as bases regulatórias para transformar o potencial da eólica offshore em uma realidade concreta para o Brasil. Essa é uma oportunidade histórica de gerar emprego, renda e desenvolvimento sustentável, colocando o país na vanguarda mundial da energia limpa”, afirmou.

Potencial

O potencial brasileiro para geração eólica offshore é estimado em mais de 1.200 gigawatts (GW), distribuídos pelas regiões Nordeste, Sudeste e Sul. Segundo estudos do MME, em áreas da costa com até 50 metros de profundidade e ventos a 100 metros de altura, há 697 GW de capacidade aproveitável. Atualmente, tramitam no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) 104 pedidos de licenciamento ambiental para projetos do tipo, totalizando 247 GW em análise.

As estimativas apresentadas pelo ministério indicam que a expansão da energia eólica offshore no país poderá gerar até 516 mil empregos em tempo integral até 2050 e adicionar cerca de R\$ 902 bilhões ao Produto Interno Bruto (PIB) no mesmo período. Os custos projetados para usinas com fundações fixas variam entre US\$ 52 e US\$ 64 por megawatt-hora (MWh), o que demonstra competitividade em relação a outras fontes renováveis de energia.

Segundo o MME, o trabalho do GT-EO será conduzido de forma integrada com os órgãos envolvidos na regulação, licenciamento e gestão de áreas marítimas, com o objetivo de garantir previsibilidade e segurança jurídica para investidores.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/10/2025

SEM CATEGORIA - SABESP ADQUIRE CONTROLE ACIONÁRIO DA EMAE POR R\$ 1,13 BI

Negociação foi anunciada na tarde deste domingo, (5)
Da Agência Brasil



Com a aquisição, a Sabesp passa a controlar dois dos principais sistemas de reservatórios da Grande São Paulo — Billings e Guarapiranga

O MOVIMENTO É VISTO COMO ESTRATÉGICO TANTO PELO MERCADO FINANCEIRO QUANTO PELO GOVERNO DE SÃO PAULO, QUE APOSTA NA UNIÃO COMO UM REFORÇO À SEGURANÇA HÍDRICA DA REGIÃO METROPOLITANA

A Sabesp anunciou neste domingo (5) a aquisição de 70,1% do capital total da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (EMAE), em um negócio de R\$ 1,131 bilhão. A operação envolve a Vórtx, representante dos debenturistas da Phoenix Água e Energia, e a Eletrobras, que vendeu toda sua participação na companhia. O movimento é visto como estratégico tanto pelo mercado financeiro quanto pelo governo de São Paulo, que aposta na união como um reforço à segurança hídrica da região metropolitana.

O negócio foi dividido em duas transações. No primeiro contrato, a Sabesp comprou 74,9% das ações ordinárias da EMAE pertencentes à Phoenix, a R\$ 59,33 por ação. No segundo, adquiriu 66,8% das ações preferenciais que estavam nas mãos da Eletrobras, por R\$ 32,07 por ação, totalizando R\$ 476,5 milhões apenas nessa etapa. O contrato com a Eletrobras ainda prevê a possibilidade de pagamentos adicionais de earnout — compensações futuras atreladas a desempenho.

Com a aquisição, a Sabesp passa a controlar dois dos principais sistemas de reservatórios da Grande São Paulo — Billings e Guarapiranga —, com planos de integração que, segundo a companhia, “permitirão maior flexibilização na gestão de recursos hídricos, ampliando a segurança do abastecimento e potencializando os usos múltiplos desses mananciais”.

Entre os projetos imediatos estão a construção de novas estações de tratamento de água na área da Billings, em regiões como Jardim Shangrilá e Jardim Ângela, com vazões entre mil e dois mil litros por segundo. O objetivo é elevar a capacidade de produção total da companhia em 7 mil litros de água por segundo, beneficiando tanto a Região Metropolitana de São Paulo quanto a Baixada Santista.

INTEGRAÇÃO

O governo paulista tratou a aquisição como uma operação de mercado com alto impacto estratégico. Em nota, o Palácio dos Bandeirantes destacou que a unificação das duas empresas “poderá reforçar a segurança hídrica da população, otimizando o gerenciamento de um complexo sistema de barragens, diques e reservatórios, essenciais para a resiliência hídrica”.

A nota cita diretamente os sistemas Billings e Guarapiranga, ressaltando que a integração “deverá ampliar a reservação de água e o volume de produção, garantindo mais estabilidade no abastecimento em situações de estiagem”.

Na prática, a operação marca uma nova fase para a Sabesp, que passa a controlar toda a cadeia hídrica da capital paulista — da captação à geração de energia.

OPERAÇÃO ESTRATÉGICA



Analistas do mercado financeiro consideram a compra um acerto da Sabesp. Para Felipe Sant'Anna, especialista em ações da Axia Investing, o movimento é “estratégico e positivo para todas as partes, especialmente para a Sabesp, que demonstra agilidade e expansão de portfólio após a privatização”.

Na avaliação dele, a operação sinaliza “modernização, diversificação e maior eficiência operacional”, fatores que devem melhorar a percepção dos investidores sobre a companhia. “Mesmo que a reação imediata das ações possa variar no curto prazo, o reforço de portfólio e a redução de riscos de crise hídrica fortalecem a empresa no longo prazo”, diz Sant'Anna.

O analista destaca ainda que a Sabesp se torna menos dependente da burocracia estatal e mais apta a reagir rapidamente a oportunidades de mercado. “A compra da EMAE mostra que a Sabesp privatizada é mais ágil, voltada a resultados e preparada para gerir um negócio de infraestrutura com múltiplas frentes — saneamento, energia e meio ambiente.”

As ações da Sabesp refletem esse novo momento: em 2025, acumulam valorização de quase 50%, superando R\$ 127 por papel, enquanto as da Eletrobras também vivem forte alta — 63% nas ações ordinárias e 53% nas preferenciais, os maiores patamares desde a privatização da companhia em 2022.

DIMENSÃO TÉCNICA

A EMAE opera um portfólio relevante de usinas hidrelétricas e equipamentos de controle hídrico, com contratos de receita de longo prazo indexados à inflação — uma fonte estável de caixa que, segundo a Sabesp, ajudará a equilibrar o fluxo financeiro da empresa e reduzir sua exposição a crises climáticas e de consumo.

O desafio agora é conciliar os múltiplos usos dos reservatórios: geração de energia, abastecimento, controle de enchentes e preservação ambiental. A integração exigirá uma governança técnica e transparente, já que os dois setores — elétrico e hídrico — seguem regulação de agências distintas.

A expectativa é que a operação seja aprovada pelos órgãos reguladores, como ANEEL, CADE e Arsesp, nas próximas semanas. A conclusão do processo deve ocorrer até o fim do ano.

RECURSOS HÍDRICOS

O sistema da Sabesp já cobre todas as etapas do ciclo da água — da captação à distribuição. A empresa capta água de fontes superficiais, como rios e represas, e também subterrâneas, por meio de poços. Seus mananciais são monitorados continuamente quanto à qualidade, volume e vazão.

O monitoramento hidrológico é feito por estações automáticas que coletam dados de chuva e nível de reservatórios. Essas informações alimentam o sistema de controle da companhia e permitem ações rápidas diante de estiagens ou excesso de chuva.

As estações de tratamento de água (ETAs) garantem a potabilidade e o controle de qualidade da água distribuída. Relatórios públicos são divulgados regularmente, reforçando o compromisso de transparência.

Na distribuição, a Sabesp opera milhares de quilômetros de redes e adutoras, com programas de controle de pressão, combate a vazamentos e uso racional. Também investe em campanhas de conscientização sobre consumo responsável.

Em paralelo, mantém programas ambientais como o Integra Tietê e o Córrego Limpo, voltados à despoluição e à recuperação de bacias hidrográficas. Essas ações ajudam a proteger os mananciais e melhorar a recarga natural dos aquíferos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/10/2025

REGIÃO SUDESTE - IPT DÁ INÍCIO À INSTALAÇÃO DA PRIMEIRA PLANTA NACIONAL DE TERRAS RARAS

Estrutura permitirá ao país testar rotas de separação e refino dos minerais, reduzindo a dependência de fornecedores externos

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



O secretário de Ciência, Tecnologia e Inovação, Vahan Agopyan, assina documento de recebimento dos equipamentos da futura planta de processamento de terras raras

O Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), vinculado à Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado de São Paulo, deu na última semana o primeiro passo concreto para a instalação da futura Planta de Processamento de Terras Raras e Minerais Críticos. Com o recebimento dos primeiros equipamentos, o projeto entra em fase de montagem e marca o início de uma estrutura inédita no país voltada à separação e purificação desses elementos, fundamentais para a indústria de alta tecnologia.

A iniciativa busca reduzir a dependência brasileira de fornecedores externos e fortalecer a autonomia tecnológica nacional. Segundo o diretor-presidente do IPT, Anderson Correia, a planta tem potencial para mudar a escala da atuação do Brasil nesse setor. “Com tecnologia adequada para processamento e separação dos minerais de terras raras poderemos alavancar, em um futuro não muito distante, negócios da ordem de vários bilhões de dólares. O Brasil tem casos bem-sucedidos como o petróleo do pré-sal e o etanol veicular”, afirma.

A nova planta vai complementar a infraestrutura já existente no IPT, que inclui laboratórios para produção de ligas, pós metálicos e proteção contra corrosão. O espaço permitirá a realização de simulações, testes e validação de rotas tecnológicas, abrindo caminho para o desenvolvimento de soluções nacionais em beneficiamento mineral e agregando valor à cadeia produtiva.

Como parte das ações para disseminar o conhecimento sobre o tema, o instituto também lançou o e-book “Terras Raras”, que explica de forma didática a relevância tecnológica e econômica desses minerais e detalha a atuação do IPT nessa área.

O material pode ser acessado gratuitamente no site da instituição (conteudo.ipt.br/planta-de-processamento-de-terras-raras-e-minerais-criticos).

Para o secretário estadual de Ciência, Tecnologia e Inovação, Vahan Agopyan, a criação da planta e a publicação reforçam a vocação do Instituto para a inovação. “O IPT, ao longo de seus 126 anos, tem estado sempre na vanguarda e, a cada desafio ou crise, se renova. Além disso, antecipa-se às demandas que a sociedade virá a necessitar no futuro”, disse.

Disputa global

A movimentação em torno das terras raras ocorre em um momento de crescente disputa global por esses elementos. O grupo é formado por 17 metais que incluem o neodímio, o praseodímio, o disprosio e o térbio, usados na fabricação de ímãs permanentes, baterias, turbinas eólicas, veículos elétricos e equipamentos de defesa. A China domina mais da metade da extração mundial e cerca de 90% da capacidade de refino, o que tem levado países como Estados Unidos e membros da União Europeia a buscar alternativas para reduzir a dependência do mercado chinês.

O Brasil, que possui a segunda maior reserva conhecida de terras raras do mundo, tem hoje apenas uma mineradora em operação, a Serra Verde, em Goiás, e exporta concentrados sem avançar para etapas de refino e industrialização.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2025

REGIÃO SUDESTE - TOYOTA RETOMA PRODUÇÃO NO BRASIL APÓS PARALISAÇÃO CAUSADA POR VENDAVAL

Montadora volta a fabricar veículos híbridos em Sorocaba e Indaiatuba; unidade de Porto Feliz, que produz motores, segue sem data para reabrir

Da Agência Brasil



As três plantas da montadora no Brasil estavam com a produção paralisada desde que um vendaval destruiu parcialmente a fábrica de Porto Feliz, em 22 de setembro

A Toyota do Brasil informou na sexta-feira (3) que irá retomar, gradualmente, a produção de veículos no país a partir de 3 de novembro, nas fábricas de Sorocaba e Indaiatuba, em São Paulo. A terceira unidade da montadora no Brasil, em Porto Feliz, também em São

Paulo, onde eram fabricados os motores da marca, ainda não tem prazo para voltar a funcionar.

As três plantas da montadora no Brasil estavam com a produção paralisada desde que um vendaval destruiu parcialmente a fábrica de Porto Feliz, em 22 de setembro.

“A retomada ocorrerá com motores e peças importados de outras unidades no exterior. Nesta primeira etapa, a Toyota do Brasil produzirá as versões híbridas dos modelos Corolla e Corolla Cross, tanto para os mercados doméstico quanto de exportação, sendo que o plano de produção para novembro e dezembro contempla a recuperação do volume de veículos híbridos não produzidos entre 23 de setembro e 31 de outubro”, disse a montadora, em comunicado.

Com a volta da produção nas fábricas de Sorocaba e Indaiatuba, a montadora decidiu que a suspensão temporária de contrato de trabalho (lay-off) será aplicada somente aos trabalhadores de Porto Feliz. Os de Sorocaba e Indaiatuba deverão retornar ao trabalho no dia 21 de outubro, após o término das férias emergenciais.

Segundo a Toyota do Brasil, somente em janeiro de 2026 será retomada a produção de veículos com motores convencionais, tanto para o mercado brasileiro quanto para exportação, abrangendo os da linha de produção atual – Corolla e Corolla Cross, além do Yaris Hatch, feito exclusivamente para exportação. Ainda não há data prevista para o lançamento do novo modelo Yaris Cross, informou a Toyota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2025

REGIÃO NORDESTE - COMISSÃO DO PACTO PELO AGRO DEFINE CRONOGRAMA E PRIORIDADES DAS AÇÕES

Primeira reunião técnica em Suape estabelece foco inicial na fruticultura e prevê integração gradual com outros segmentos do agronegócio

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Comissão Interinstitucional do Pacto pelo Agro, iniciativa inédita do Complexo Industrial Portuário de Suape em parceria com a Secretaria de Desenvolvimento Agrário, Agricultura, Pecuária e Pesca de Pernambuco (SDA), realizou na última semana sua primeira reunião técnica. O encontro marcou o início efetivo dos trabalhos e resultou na definição das estratégias, do plano de ação e do cronograma que vão orientar as próximas etapas do projeto.



A partir deste primeiro encontro, a comissão do Pacto pelo Agro passará a se reunir semanalmente para acompanhar a execução das iniciativas e o diálogo com os diferentes segmentos envolvidos

Participaram da reunião representantes das duas instituições envolvidas na execução do pacto. Pela estatal portuária, estiveram presentes Marcelo Moraes, presidente da comissão; Arthur Teixeira, representando o diretor de

Desenvolvimento e Gestão Industrial, Armando Peixoto; Mariana Freitas, que representou o diretor de Relações Institucionais e Governamentais, José Humberto; e Daniele Ramos, chefe de gabinete. Pela SDA, participaram Jackeline Gadé de Araújo Rossiter, secretária-executiva de Planejamento e Acompanhamento; Paulo Nogueira, gerente regional do Sertão do São Francisco; e Josimar Gurgel Fernandes, assessor de Projetos Especiais.

De acordo com o presidente da comissão, Marcelo Moraes, o primeiro encontro foi considerado produtivo e permitiu consolidar um planejamento que prevê um amplo processo de escuta junto a terminais, associações e órgãos anuentes. “O objetivo é reunir contribuições práticas e alinhadas às demandas da cadeia produtiva. A iniciativa está em sintonia com as diretrizes do Governo de Pernambuco, seguindo orientação da governadora Raquel Lyra, de aproximar o porto do setor agrícola e ampliar as condições de escoamento da produção pelo atracadouro”, afirmou.

A partir deste primeiro encontro, a comissão do Pacto pelo Agro passará a se reunir semanalmente para acompanhar a execução das iniciativas e o diálogo com os diferentes segmentos envolvidos. O trabalho começará pela fruticultura — setor de destaque no agronegócio pernambucano — e, na sequência, será estendido às cadeias de grãos, pecuária e avicultura.

O pacto

Lançado em setembro, o Pacto pelo Agro é uma força-tarefa criada para fortalecer o escoamento da produção agrícola, pecuária e pesqueira do Estado por meio de ações conjuntas entre o Porto de Suape e a SDA. O movimento prevê a criação de um comitê permanente de trabalho voltado a destravar gargalos logísticos, ampliar as operações e consolidar Pernambuco como polo exportador de frutas, carnes e outros produtos do setor.

O grupo também discute soluções para tornar Suape mais competitivo nas exportações e na importação de insumos, com o objetivo de integrar o porto de forma mais direta às cadeias produtivas do interior. A ideia é que, com essa ação, o governo estadual se aproxime do setor agropecuário e reforce o papel de Suape como plataforma logística de referência nacional e internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/10/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - EU JÁ FIZ A MINHA PARTE...



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinioao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

Existem frases as quais, usadas com frequência, demonstram a forma de pensar, e por consequência, o comportamento de um profissional ou de uma equipe. A que uso no título deste artigo é, seguramente, a mais destruidora de todas elas.



É a pior porque, quando a organização permite que ela seja usada, outras também destruidoras, quase tão ruins, como “Isso sempre foi assim” ou “manda quem pode, obedece quem tem juízo.” encontram espaço para prosperar. A falta de espírito de equipe e de engajamento que expressa, permite que as demais progressivamente apareçam.

O “já fiz a minha parte” é equivocadamente tolerado por algumas empresas, porque parece politicamente correto. Poucos têm coragem de ir contra alguém que fez o que deveria fazer. Conheço diversas empresas que chegam a premiar esse comportamento.

Miopia organizacional. É justamente esse o problema. Só fez o que deveria fazer. Quem age assim, está dizendo, na verdade: “Você que se vire, com seus problemas.”

Quando cada colaborador se limita ao seu escopo de trabalho, sem considerar o impacto de suas ações no coletivo, cria-se um ambiente de colaboração superficial. Não demorará muito para que a falta de visão sistêmica, essencial para o sucesso organizacional, também apareça.

Imagine o projeto de lançamento de um produto. O time de marketing entrega uma campanha perfeita, mas não se comunica com a equipe de vendas sobre os detalhes do produto ou público-alvo. O resultado? Leads mal qualificados, baixo retorno sobre o investimento e frustração em todos os departamentos. O esforço individual foi feito, mas o resultado coletivo foi prejudicado. Uso esse exemplo para reiterar que esse comportamento começa com o indivíduo e contamina a equipe.

Está instalado o caos, leia-se, resultados ruins e perda de produtividade. É possível, inclusive, medir o tamanho desse caos. Uma pesquisa da Consultoria McKinsey revelou que equipes com alto nível de confiança entre seus membros, são 3,3 vezes mais eficientes e 5,1 vezes mais propensas a alcançar resultados positivos. Além disso, equipes que tomam decisões de forma eficaz são 2,8 vezes mais inovadoras do que aquelas que não o fazem.

Outro levantamento da Stanford University constatou que equipes que trabalham bem juntas são 50% mais produtivas do que aquelas que não colaboram de forma eficaz. Os números evidenciam que a colaboração não é apenas uma prática desejável, mas uma necessidade estratégica para o sucesso corporativo.

A pergunta de um milhão de dólares é: Como reverter a cultura do “já fiz a minha parte”?

Veja o que fazem as grandes empresas globais para incentivar que seus colaboradores atuem além do escopo formal de suas funções. Falando em linguagem de RH, ir além de suas descrições de cargo.

Na 3M, por exemplo, existe a política dos “15% do tempo”, que permite a seus funcionários utilizar parte de sua carga horária para projetos que considerem inovadores, mesmo que não façam parte de suas responsabilidades diretas. Isso gerou produtos icônicos como a fita adesiva Post-it.

No Google, equipes de Engenharia e Produtos frequentemente compartilham protótipos e insights antes da fase oficial de desenvolvimento, criando um efeito multiplicador positivo: problemas são resolvidos mais rapidamente e oportunidades de inovação surgem com mais frequência.

1. Estabelecer objetivos comuns: Defina metas claras e compartilhadas que alinhem esforços individuais ao sucesso da Equipe e estes aos da organização como um todo.
2. Fomentar a comunicação aberta: Crie canais transparentes onde todos se sintam à vontade para compartilhar ideias e feedbacks. Elimine a cultura do medo de errar.
3. Valorizar a diversidade de habilidades: Aproveite competências diferentes dos membros da equipe, promovendo inclusão e colaboração estratégica.
4. Celebrar conquistas coletivas: Reforce a importância do trabalho em equipe premiando resultados alcançados em conjunto.
5. Investir em desenvolvimento contínuo: Ofereça treinamentos e programas que incentivem a melhoria constante das habilidades colaborativas.

Ao adotar essas práticas, líderes criam uma cultura onde os colaboradores se empenham além de suas responsabilidades, contribuindo para o sucesso coletivo e gerando resultados que nenhuma ação isolada poderia alcançar.

A soma de dois mais dois passará a ser cinco. Ou mais, muito mais.

QUANDO CADA COLABORADOR SE LIMITA AO SEU ESCOPO DE TRABALHO, SEM CONSIDERAR O IMPACTO DE SUAS AÇÕES NO COLETIVO, CRIA-SE UM AMBIENTE DE COLABORAÇÃO SUPERFICIAL. NÃO DEMORARÁ MUITO PARA QUE A FALTA DE VISÃO SISTÊMICA, ESSENCIAL PARA O SUCESSO ORGANIZACIONAL, TAMBÉM APAREÇA.

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

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O TREM SALVADOR-FEIRA DE SANTANA



WALDECK ORNÊLAS

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

opinioao@portalbenews.com.br

Tendo recentemente o Ministério dos Transportes demandado à Infra – sua empresa de suporte técnico – o estudo de alguns trechos para transporte ferroviário de passageiros intercity, em número de seis em todo o país, naturalmente a ligação Salvador-Feira de Santana foi incluída entre eles.

Maior cidade do interior da Bahia – incluídos os municípios da Região Metropolitana de Salvador – e maior cidade do interior do nordeste brasileiro – excluídas as capitais e suas regiões metropolitanas –, Feira de Santana é o maior entroncamento rodoviário e logístico da macrorregião brasileira, mas não conta com serviço de transporte ferroviário, seja de passageiros ou de cargas. Portal do Nordeste, Feira é a 34ª cidade mais populosa do país.

Convergem para Feira – e aí se tocam – a BR-116 e a BR-101, as duas mais extensas e sobrecarregadas rodovias longitudinais do país, unindo o Brasil de norte a sul pelo litoral, o eixo de maior ocupação populacional e industrial.

A BR-324 – que liga Feira de Santana a Salvador – é, na prática, o único acesso rodoviário à capital baiana. Trata-se de uma via duplicada, com duas faixas de tráfego em cada sentido, inteiramente saturada, haja vista o grande fluxo de transportes de carga, de transporte coletivo interurbano e de veículos de passeio, tornando-a um ponto nevrálgico da ligação da capital com todo o interior do estado e o resto do país.

Tendo recentemente o Ministério dos Transportes demandado à Infra – sua empresa de suporte técnico – o estudo de alguns trechos para transporte ferroviário de passageiros intercity, em número de seis em todo o país, naturalmente a ligação Salvador-Feira de Santana foi incluída entre eles.

O Brasil não conta com uma política para o transporte ferroviário de passageiros, sendo a iniciativa do Ministério dos Transportes um primeiro passo para sua estruturação. Estados e municípios têm,



no entanto, avançado na implantação e operação de sistemas ferroviários dedicados ao transporte de passageiros, agora também intercidades.

Na Bahia, onde a Região Metropolitana de Salvador é fortemente marcada pela primazia da Capital do Estado, o Sistema Metropolitano Salvador-Lauro de Freitas tem uma única parada fora da capital baiana – a estação Aeroporto, situada na outra margem do rio canalizado que limita os dois municípios, apenas para ganhar o status metropolitano. O mesmo ocorre com o VLT do Subúrbio, em implantação, que também terá uma única estação fora de Salvador, na Ilha de São João, em Simões Filho, que, aliás, não é ilha.

O projeto do VLT ganhou grande dimensão, deixando de ser apenas do antigo Subúrbio Ferroviário para atender da Calçada à Ilha de São João, de Paripe a Águas Claras – onde se integra com o metrô e a nova Estação Rodoviária Intermunicipal, e daí até Piatã, na Orla Oceânica. Da Calçada, virá também até o Comércio.

É neste contexto que se insere o Pedido de Autorização feito à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) por um grupo empresarial baiano, para implantação do trem Salvador-Feira de Santana. Em análise, o pedido foi submetido ao Ministério dos Transportes para manifestar-se quanto à compatibilidade com a Política Nacional Ferroviária. Mera formalidade, uma vez que foi o próprio Ministério o demandante de estudos para o transporte ferroviário de passageiros nesse trecho.

Com 95,9km de extensão, o estudo da Infra tem um trecho de 59,5km greenfield, aproveitando 36,3km da ferrovia existente, com apenas 2 paradas entre as estações Feira de Santana (SIM) e a integração com o VLT na Ilha de São João (Simões Filho).

Já o projeto do pedido de autorização tem uma extensão total de 98km de extensão, inteiramente greenfield, com oito estações de passageiros e duas de carga, integrando-se em Águas Claras (Salvador).

Coincidindo com a recomendação do estudo da Infra, também o pedido de autorização contempla um traçado novo, que deixa de lado a interligação com a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) em Conceição da Feira, para dirigir-se a Amélia Rodrigues e Santo Amaro, em demanda a Salvador, seguindo um certo paralelismo com o traçado da BR-324.

Divorcia-se da antiga malha baiana, hoje administrada pela FCA, ao optar pela bitola larga, apostando na hipótese de novas futuras ferrovias, com as quais se integrará, visando o transporte tanto de passageiros como de cargas. É uma aposta otimista. A utilização parcial da via existente – com a modernização pela qual deverá passar – ajudaria a viabilizar o projeto.

O projeto do trem de passageiros Salvador-Feira de Santana precisa, necessariamente, integrar-se com o sistema de transporte de massa da Região Metropolitana de Salvador, a saber, o metrô ou o VLT, a depender das características técnicas que venha a adotar.

Observe-se que o Estado vem investindo em transporte de passageiros sobre trilhos. Para tanto, inclusive, criou a Companhia Baiana de Transportes (CBT), e tem planos de expandir o VLT, a partir de Paripe, para Simões Filho e Candeias, superpondo seu curso com parte do traçado do Pedido de Autorização.

Dessa forma, é indispensável que, já nesta etapa ainda preliminar do projeto, seja feita a articulação necessária para integração dos dois projetos, ocasião para a discussão dos ajustes tecnológicos para, numa solução ideal, permitir inclusive a interoperabilidade e integração tarifária. Havendo, como certamente haverá, a necessidade de subsídio, é importante que isto seja de logo concertado. Há, também, notícias de uma MIP apresentada pela CCR Metrô Bahia para o trecho Salvador-Feira.

Independente da ferrovia de passageiros proposta, Feira de Santana – por sua condição de centro industrial e polo logístico macrorregional – necessita de uma ligação com a Ferrovia Minas-Bahia. A

curta distância, à altura de Conceição da Feira, a interligação é uma short-line de indiscutível viabilidade e será, muito provavelmente, um ramal imperativo tão logo se esboce a recuperação da Ferrovia Minas-Bahia, no âmbito da renovação antecipada da concessão da FCA.

Isto é indispensável para a interligação ferroviária de Feira de Santana com o Sudeste do país, preenchendo uma lacuna no sistema de transporte de cargas – insumos e produtos – para esse importante centro industrial e polo logístico.

TENDO RECENTEMENTE O MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEMANDADO À INFRA – SUA EMPRESA DE SUPORTE TÉCNICO – O ESTUDO DE ALGUNS TRECHOS PARA TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS INTERCIDADES, EM NÚMERO DE SEIS EM TODO O PAÍS, NATURALMENTE A LIGAÇÃO SALVADOR-FEIRA DE SANTANA FOI INCLUÍDA ENTRE ELES

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/10/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

TRUMP DIZ QUE CONVERSA COM LULA FOI 'MUITO BOA' E TEVE FOCO EM ECONOMIA E COMÉRCIO

'Nossos países vão se dar muito bem juntos', afirma presidente americano. Segundo ele, haverá um encontro 'num futuro não muito distante' no Brasil e nos EUA

Por Ivan Martínez-Vargas



Trump e Lula conversam sobre tarifaço duas semanas após encontro e 'química' na ONU — Foto: Montagem com fotos da Bloomberg

O presidente americano, Donald Trump, disse ter tido uma conversa "muito boa" com Lula na manhã desta segunda-feira. Em postagem na rede social Truth Social, o republicano afirmou que o telefonema versou principalmente sobre economia e comércio.

"Nesta manhã, eu tive uma conversa telefônica muito boa com o presidente Lula, do Brasil. Discutimos muitas coisas, mas a conversa foi principalmente focada em economia e comércio entre os dois países. Vamos ter mais discussões no futuro, e vamos nos reunir em um futuro próximo, tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos. Eu gostei da ligação — nossos países vão se dar muito bem juntos!", disse o americano, em tradução livre.

Mais cedo, o Palácio do Planalto já havia confirmado o telefonema e disse que Lula e Trump relembrou, na reunião virtual que tiveram nesta manhã, a "boa química" entre ambos durante a Assembleia Geral da ONU há duas semanas.

Lula pediu a Trump a revogação das tarifas de 40% aplicadas a produtos brasileiros e, sem citar diretamente a Lei Magnitsky ou o ex-presidente Jair Bolsonaro, pediu a retirada de sanções a autoridades brasileiras, como o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal.

De acordo com integrantes do governo, Moraes não foi citado na conversa, mas o pedido de Lula deixou claro que a menção às sanções tratava também do ministro. A ligação partiu da Casa Branca.

Segundo o Planalto, os dois líderes combinaram um encontro pessoal, que pode ocorrer na Malásia, na cúpula da Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean). Lula deve viajar a Kuala Lumpur no dia 24 de outubro.

A ligação com Trump ocorreu 13 dias depois do encontro de Lula com o republicano na Assembleia Geral da ONU, no qual o chefe de Estado americano afirmou que uma reunião com o brasileiro aconteceria.

A conversa foi acertada no fim de semana entre assessores de Lula e Trump. O presidente brasileiro se reuniu com ministros no Palácio da Alvorada, como os titulares da Fazenda, Fernando Haddad, e das Relações Exteriores, Mauro Vieira. O vice-presidente Geraldo Alckmin, ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, também participou, assim como o chefe da Secretaria de Comunicação Social (Secom), Sidônio Palmeira.

"O presidente Lula descreveu o contato como uma oportunidade para a restauração das relações amigáveis de 201 anos entre as duas maiores democracias do Ocidente. Recordou que o Brasil é um dos três países do G20 com quem os Estados Unidos mantêm superávit na balança de bens e serviços", diz a nota divulgada pelo Palácio do Planalto.

O texto diz ainda que Lula pediu o fim do tarifaço "e das medidas restritivas aplicadas contra autoridades brasileiras", em alusão aos vistos cassados e à inclusão do ministro Alexandre de Moraes e de sua esposa no rol de sancionados pela Lei Magnitsky.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2025

ALCKMIN DIZ QUE TRUMP DESIGNOU MARCO RUBIO COMO INTERLOCUTOR PARA TARIFAÇO: 'CONVERSA MELHOR DO QUE ESPERÁVAMOS'

Vice acompanhou telefonema entre os presidentes do Brasil e dos Estados Unidos, em contato que abre caminho para renegociar taxaço de 50% a produtos do país

Por Ivan Martínez-Vargas — Brasília



15/09/2025 O vice-presidente Geraldo Alckmin participa do evento do anuário Valor 1000 2025, em São Paulo, e disse não haver razão para uma Selic de 15% — Foto: Gabriel Reis/Valor

O vice-presidente Geraldo Alckmin afirmou que o presidente Donald Trump designou seu secretário de Estado, Marco Rubio, como interlocutor para negociar o tarifaço com o Brasil, em telefonema ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva nesta segunda-feira. Segundo Alckmin, na conversa, Lula pontuou que sanções a ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) e o

cancelamento de vistos de autoridades brasileiras deveriam ser revistas.

— Foi muito boa a conversa, melhor do que esperávamos. O presidente Lula destacou a disposição do Brasil para o diálogo e para a negociação — afirmou o vice. — O presidente Lula colocou que as sanções e vistos sobre ministros também deveria ser rediscutidas — completou.

O vice afirmou ainda não haver previsão de quando uma nova conversa deve ocorrer, mas destacou a troca de telefones entre Lula e Trump como um bom sinal de diálogo.



Lula conversou na manhã desta segunda-feira com Trump por cerca de 30 minutos. A ligação ocorreu duas semanas depois do encontro na Assembleia Geral da ONU, em que o chefe de Estado americano afirmou que uma reunião aconteceria. Segundo o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, que participou do encontro virtual, a conversa foi "positiva" do ponto de vista econômico.

A reunião por telefone abre caminho para um possível encontro presencial em território neutro, a Malásia, no fim do mês, à margem da cúpula da Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean). Auxiliares de Lula insistiram que o primeiro contato ocorresse de forma virtual, em um ambiente controlado, antes de uma aproximação face a face.

Busca de diálogo, entrevistas e atuação privada: Como o governo Lula e empresários tentam conter tarifaço de Trump

Em nota, o governo afirmou que Lula "descreveu o contato como uma oportunidade para a restauração das relações amigáveis de 201 anos entre as duas maiores democracias do Ocidente. Recordou que o Brasil é um dos três países do G20 com quem os Estados Unidos mantêm superávit na balança de bens e serviços".

O texto diz ainda que Lula pediu o fim do tarifaço "e das medidas restritivas aplicadas contra autoridades brasileiras", em alusão aos vistos cassados e à inclusão do ministro Alexandre de Moraes e de sua esposa no rol de sancionados pela Lei Magnitsky.

"Química na ONU"

Da tribuna da ONU, em 23 de setembro, o chefe de Estado americano elogiou Lula — a quem chamou "um cara muito legal" — e disse ter combinado uma reunião para debater a relação bilateral. Foi o primeiro gesto de Trump sinalizando uma negociação, mais de dois meses depois de anunciar um tarifaço de 50% sobre os produtos brasileiros alegando, entre outros fatores, que o Judiciário brasileiro promovia uma "caça às bruxas" contra o ex-presidente Jair Bolsonaro.

Na ONU, o presidente americano introduziu o assunto ao criticar o cerceamento da "liberdade de expressão" em plataformas digitais. Trump também associou a taxaço ao Brasil "aos seus esforços sem precedentes para interferir nos direitos e liberdades dos nossos cidadãos americanos e de outros, com censura, repressão, armamento, corrupção judicial e perseguição de críticos políticos nos Estados Unidos". Depois, citou um encontro rápido com Lula na sede da organização, em Nova York, e fez um aceno.

— Eu estava entrando (para discursar) e o líder do Brasil estava saindo. Eu o vi, ele me viu e nos abraçamos — afirmou Trump. — Combinamos que vamos nos encontrar na próxima semana. Não tivemos muito tempo para conversar, uns 20 segundos. Em retrospecto, que bom que eu esperei, porque isso não tem funcionado bem (o diálogo com Lula), mas conversamos.

O presidente americano foi além e relatou ter acontecido "uma química" entre os dois.

— Ele parecia um cara muito legal. Na verdade, ele gostou de mim, eu gostei dele. Eu só faço negócios com pessoas de quem eu gosto. Quando eu não gosto, eu não gosto. Tivemos ao menos 39 segundos de uma química excelente — acrescentou Trump.

No dia seguinte à fala de Trump, Lula disse que ficou surpreso com o discurso do americano:

— Eu fiquei feliz quando Trump disse que pintou uma química boa entre nós. "Eu fui surpreendido porque eu tinha acabado o meu discurso, eu já estava saindo, ia pegar minhas papeletas e ir embora, quando o Trump veio para o meu lado, sabe? Com uma cara muito simpática, muito agradável, sabe? E eu acho que pintou uma química mesmo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2025

TRUMP ANUNCIA TARIFA DE 25% SOBRE CAMINHÕES IMPORTADOS PELOS EUA A PARTIR DE NOVEMBRO

Segundo a Casa Branca, a medida foi tomada por 'motivos de segurança nacional' e tem como objetivo apoiar os fabricantes americanos de caminhões

Por AFP — Washington



Caminhões com reboque estacionados do lado de fora do Porto da Filadélfia — Foto: Hannah Beier/Bloomberg

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, anunciou nesta segunda-feira em sua plataforma Truth Social que os caminhões importados pelo país estarão sujeitos a uma tarifa de 25% a partir de 1º de novembro.

Segundo a Casa Branca, a medida foi tomada por "motivos de segurança nacional" e tem como objetivo apoiar os fabricantes americanos de caminhões, como Peterbilt, Kenworth,

Freightliner e Mack Trucks.

Trump já havia anunciado em 26 de setembro sua intenção de impor tarifas alfandegárias sobre diversos produtos, entre eles medicamentos, móveis e caminhões, cujo principal fornecedor é o México.

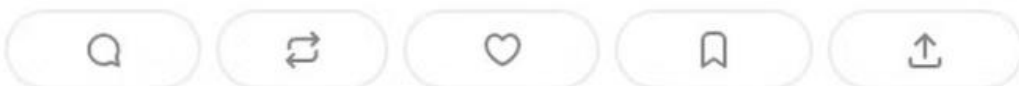


Donald J. Trump  
@realDonaldTrump

Beginning November 1st, 2025, all Medium and Heavy Duty Trucks coming into the United States from other Countries will be Tariffed at the Rate of 25%. Thank you for your attention to this matter!

3.9k ReTruths 19.4k Likes

Oct 06, 2025, 2:44 PM



Post na rede Truth Social — Foto: Reprodução de internet

Post na rede Truth Social — Foto: Reprodução de internet

Desde o seu retorno à Casa Branca no fim de janeiro, o republicano lançou uma ofensiva protecionista, com tarifas amplas aplicadas tanto por origem de importação quanto por tipo de produto, como automóveis, aço, alumínio e cobre.

Ao contrário das tarifas por setor, a legalidade das taxas impostas com base no país de origem ainda é incerta. A Suprema Corte dos Estados Unidos deve se pronunciar sobre o tema no início de novembro, depois que um tribunal federal considerou essas medidas inconstitucionais.

Ainda não está claro como o novo imposto será aplicado aos caminhões provenientes de países com os quais os Estados Unidos mantêm acordos comerciais, como no âmbito do Acordo Estados Unidos-México-Canadá, e com a União Europeia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2025

POLÍTICA FISCAL BRASILEIRA É 'SUICIDA' E JUROS ALTOS SÃO SINTOMA INEQUÍVOCO DISSO, AVALIA ARMÍNIO FRAGA

Ex-presidente do BC esteve ao lado do atual mandatário, Gabriel Galípolo, em evento do Instituto FHC

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo



O ex-presidente do Banco Central Armínio Fraga — Foto: CJPRESS/Agência O Globo

O ex-presidente do Banco Central e sócio-fundador da Gávea Investimentos, Armínio Fraga, afirmou nesta segunda-feira que a dinâmica da dívida pública brasileira é "complicada" e que as taxas de juros elevadas refletem uma política fiscal que ele classificou como "suicida". As declarações foram feitas durante evento da Fundação FHC, que contou também com a presença do atual presidente do BC, Gabriel Galípolo.

Fraga destacou que a política fiscal embute um prêmio de risco nos investimentos e criticou projetos de isenções tributárias do governo, que, segundo ele, reforçam a percepção de risco e pressionam os juros. Para o economista, sem uma "guinada" na política fiscal, o BC não conseguirá equilibrar a economia sozinho.

— O tema fiscal é de longe o mais importante, e as taxas de juros são o sintoma inequívoco, mas vai além disso. Claro, isso embute um prêmio de risco, que, no fundo, encurta os horizontes das pessoas, amedronta o investimento, e que é reforçado por algumas políticas que são difíceis de se entender... essas isenções todas, isso pressiona as taxas de juros. O Banco Central é obrigado a imprimir, e o Tesouro paga. Nós estamos vendo agora um horizonte de dinâmica da dívida muito complicado.

Ele questionou Galípolo sobre a possibilidade de alongar o horizonte de convergência da meta de inflação:

— Não estou falando em afrouxar, mas é a "dosimetria" da coisa, para usar a palavra da moda — disse.

Galípolo respondeu com uma analogia entre a política de juros e o uso de medicamentos, dizendo que, desde o início do ciclo, o Banco Central tem sido gradual ao ajustar a taxa Selic — ou seja, não deu toda a cartela de antibióticos de uma vez, mas também não suspendeu o tratamento no primeiro sinal de melhora.

O atual presidente do Banco Central disse também que a inflação não coincide com a meta em nenhuma projeção do Boletim Focus, até 2028. No boletim desta semana, o mercado reduziu a expectativa para a inflação de 2025 para 4,8% — ainda acima da meta de 3%, com margem de tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou menos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2025

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA OS EUA CAEM 20,3% EM SETEMBRO. VEJA OS 10 PRODUTOS MAIS AFETADOS

Por Ana Carolina Diniz



Produção de aço na Gerdau — Foto: Gerdau/Divulgação

A exportações brasileiras para os Estados Unidos caíram -20,3% com queda de US\$ -0,7 bilhões. Entre os produtores com maiores queda (em valores absolutos) estão o ferro gusa (-41%), carne bovina (-58%), açúcar e melaço (-77%), armas e munições (-92%), tabaco (95%) café torrado (-29%), celulose (-27,3%), minério de ferro (100%, não houve nenhum embarque), torneira e válvulas (-87,6%), tubo (-95%). Entre estes, o ferro gusa, celulose, minério de ferro e produtos

siderúrgico com aço não foram atingidos pelo tarifaço, mesmo assim tiveram queda.

- A tendência é continuar caindo. É uma barreira tarifária muito grande, não só para o Brasil, mas as própria seção 232, em que são colocadas tarifas para grande parte das importações dos Estados Unidos, do mundo, todos os produtos de aço, toda a proposta. Essas medidas estão dentro da seção 232, que vale para o mundo inteiro, e atualmente a própria importação dos Estados Unidos vai cair. E tem alguns produtos que, mesmo não tarifados, estão caindo. Isso muito provavelmente está relacionado à atividade econômica. É claro que esse choque de capital reduz o consumo nos Estados Unidos. Então, a tendência aqui é de uma desaceleração da economia também, com preços mais altos. E, possivelmente, há esse efeito da demanda também, não só do choque da tarifa nos Estados Unidos. E sim, mantendo esse cenário esperado de exportação, até porque a gente vinha em um nível bastante alto. Era recorde no ano passado - afirma o diretor de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, Herlon Brandão.

Em agosto, a queda foi de queda de 16,5%, revisado pelo MDIC. Em relações a importações para os Estados Unidos, subiram 14,3% com aumento de US\$ 0,5 bilhões.

Apesar da queda, houve superávit comercial de US\$ 2,99 bilhões, queda de 41,1% ao observado no mesmo período do ano anterior. No acumulado do ano, o superávit soma US\$ 45,48 bilhões – 22,5% abaixo do registrado entre janeiro/setembro de 2024. As exportações somaram US\$ 30,531 bilhões, enquanto as importações alcançaram US\$ 27,541 bilhões, variações de +7,2% e +17,7%, respectivamente, em relação a setembro de 2024.

- Apesar das pressões vindas do mercado americano, o resultado geral da balança comercial segue favorável, sustentado pelo bom desempenho com Argentina e China e pela forte recuperação dos setores agropecuário e manufatureiro. A expectativa é que o Brasil encerre 2025 com superávit próximo a US\$ 65 bilhões, condicionado ao ritmo da safra agrícola e a demanda global nos próximos meses - analisa Ariane Benedito é economista-chefe do PicPay.

Produtos com maiores quedas de exportação para os EUA

- Ferro-gusa-41%
- Carne bovina-58%
- Açúcar e melaço-77%
- Armas e munições-92%
- Tabaco-95%
- Café torrado-29%
- Celulose-27,3%
- Minério de ferro-100%

- Torneira e válvulas-87,6%
- Tubo-95%

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2025

BRASKEM REFORÇA LIQUIDEZ COM EMPRÉSTIMO DE US\$ 1 BILHÃO ENQUANTO BUSCA INVESTIDORES

Sexta maior petroquímica do mundo contratou assessores financeiros e jurídicos para melhorar sua estrutura de capital

Por Bruno Rosa



Entrada das instalações da Braskem em Duque de Caxias, no Rio de Janeiro — Foto: Maria Magdalena Arrellaga/Bloomberg

A Braskem, sexta maior petroquímica do mundo, usou pela primeira vez uma linha de crédito de US\$ 1 bilhão para reforçar seu caixa. O empréstimo de emergência funciona como uma espécie de reserva para aumentar a liquidez da companhia. Com a operação, a empresa informou que o caixa disponível chega a US\$ 2,3 bilhões.

Em comunicado, a Braskem disse que a linha tem como foco a implementação de iniciativas de resiliência e de transformação, para mitigar os “relevantes impactos decorrentes do prolongado ciclo de baixa de toda a indústria e para o fortalecimento da competitividade da indústria química brasileira”.

Segundo especialistas, o setor petroquímico vem enfrentando um ambiente de margens comprimidas, com a redução da demanda global e o avanço de produtos de baixa emissão, o que vem exigindo mais investimentos das companhias. Além disso, lembram eles, pesa a tendência de queda nos preços do petróleo no mercado internacional, que caiu da faixa de US\$ 80, em janeiro, para os atuais US\$ 65.

— A margem comprimida e a necessidade de investimentos em transição vêm elevando a pressão financeira das companhias do setor, em especial da Braskem, que ainda tem um componente fóssil muito elevado e investimentos tímidos em produtos de baixa emissão — diz o consultor Antonio Amaral, da 2A.

No fim de setembro, a Braskem disse que contratou assessores financeiros e jurídicos para auxiliar a companhia na elaboração de um diagnóstico de alternativas econômico-financeiras, visando otimizar sua estrutura de capital. A Novonor (ex-Odebrecht) detém 50,1% do capital votante da Braskem, enquanto a Petrobras possui 47%. O restante das ações está com acionistas minoritários.

Segundo fontes, a Novonor estaria planejando vender suas unidades industriais de produção de polipropileno no Texas, na Pensilvânia e em West Virginia. No segundo trimestre deste ano, a Braskem registrou prejuízo de R\$ 267 milhões, ante um lucro líquido de R\$ 698 milhões no primeiro trimestre. Além, disso, a receita líquida caiu 8% no mesmo período de comparação, para R\$ 17,857 bilhões.

O uso da linha de crédito ocorre em um momento em que a companhia está em conversas com possíveis investidores. Segundo fontes, a gestora IG4, especializada em reestruturação de empresas, vem desenhando uma proposta com os bancos credores (Bradesco, Itaú, Santander, Banco do Brasil e BNDES) da Braskem.

Enquanto isso, o empresário Nelson Tanure, através do fundo de investimentos em participação Petroquímica Verde, aguarda a evolução das conversas do IG4. As negociações com o empresário haviam esfriado devido a falta de garantias em relação ao desastre de Alagoas, quando a mina de sal-gema da companhia afundou o solo na região metropolitana de Maceió, gerando bilhões em perdas.

Na última semana, no entanto, a Braskem informou que o Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou a aquisição de ações da NSP Investimentos e, indiretamente, do controle da Braskem, pelo fundo Petroquímica Verde. A Novonor disse que as tratativas seguem em curso e que “novos termos e condições quanto à potencial transação poderão vir a ser ajustados entre as referidas partes”.

A Novonor tenta, desde 2018, buscar um novo sócio para a sexta maior petroquímica do mundo. De lá para cá, já houve negociações com LyondellBasell, J&F (holding da família Batista, da JBS), Apollo Global Management, Adnoc (a estatal de petróleo dos Emirados Árabes), Petrochemical Industries Company (PIC), subsidiária da Kuwait Petroleum Corporation (KPC), e a Unipar, principal rival brasileira da Braskem.

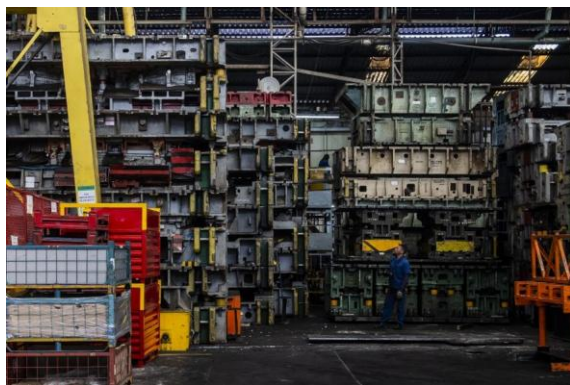
Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2025

BRASIL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 2,99 BILHÕES NA BALANÇA COMERCIAL EM SETEMBRO, MAS SALDO CAI 41% EM UM ANO

Em meio ao tarifaço dos EUA, exportações brasileiras para o país caem, enquanto vendas para a China avançam

Por Bruna Lessa — Brasília



Retração da atividade da indústria de transformação em 2023 contribui para superávit recorde da balança comercial

O Brasil vendeu mais do que comprou do exterior em setembro de 2025, fechando o mês com um superávit comercial de US\$ 2,99 bilhões, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Isso significa que o país exportou mais do que importou — mas o saldo foi 41% menor do que no mesmo mês do ano passado.

As exportações somaram US\$ 30,5 bilhões, aumento de 7,2% em relação a setembro de 2024. Já as importações cresceram 17,7%, totalizando US\$ 27,5 bilhões. Como as compras do exterior cresceram mais do que as vendas, o resultado final foi um superávit menor.

De janeiro a setembro, o país acumula saldo positivo de US\$ 45,5 bilhões, uma queda de 22,5% em comparação com o mesmo período de 2024.

O que o Brasil mais exportou

As vendas para fora do país foram puxadas principalmente pelo agronegócio e pela mineração. Os destaques foram:

- Soja, com aumento de 20%;
- Milho, com alta de 22%;
- Café, com avanço de 11%;
- Petróleo bruto, que cresceu 17%;
- Carne bovina, com salto de mais de 50%.

A indústria também teve um leve crescimento nas exportações, com alta de 2,5%.

O que o Brasil mais importou

As compras do exterior aumentaram principalmente no setor industrial. O país importou mais máquinas, equipamentos e plataformas de petróleo. A importação de embarcações cresceu de forma expressiva, e também houve aumento nas compras de soja e milho.

Com os Estados Unidos, o Brasil teve déficit de US\$ 1,77 bilhão — ou seja, comprou mais do que vendeu. Em relação a setembro de 2024, as exportações brasileiras para os EUA caíram 20,3%, enquanto as importações cresceram 14,3%.

Já com a União Europeia, as exportações cresceram levemente, mas o saldo ficou negativo em US\$ 350 milhões.

EUA: déficit e impacto do tarifaço

O Brasil registrou déficit de US\$ 1,77 bilhão com os Estados Unidos, comprando mais do que vendeu. Em relação a setembro de 2024, as exportações brasileiras caíram 20,3%, enquanto as importações cresceram 14,3%.

A divulgação dos dados ocorre no mesmo dia em que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente americano Donald Trump se reuniram virtualmente. A ligação acontece em meio ao “tarifaço” imposto pelo governo americano, que elevou em mais 40% as tarifas sobre produtos brasileiros, afetando setores como aço, alumínio, calçados e alimentos processados.

Durante conversa com a imprensa, o diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, Herlon Brandão, avaliou que a tendência é de continuidade na queda das exportações se as tarifas forem mantidas.

— É uma barreira tarifária muito grande. Alguns produtos, mesmo não tarifados, estão registrando queda, provavelmente ligada à atividade econômica. Esse choque tarifário reduz o consumo nos EUA. Mantendo esse cenário, é esperado que continue queda de exportação para esse destino [EUA] — pontuou Brandão.

Segundo o Planalto, a conversa entre os líderes dos países teve tom amistoso e buscou restabelecer o diálogo entre os dois países. Trump designou o secretário de Estado Marco Rubio para conduzir as negociações com Alckmin, Haddad e Vieira. Lula também convidou o líder americano para participar da COP30, em Belém (PA), e sugeriu um novo encontro durante a Cúpula da Asean, na Malásia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2025

CONVERSA ENTRE LULA E TRUMP ESTAVA PREVISTA HÁ UMA SEMANA E FICOU SOB SIGILO ATÉ DE ASSESSORES PRÓXIMOS: OS BASTIDORES DO TELEFONEMA

Estratégia de Lula foi iniciar conversa citando a “boa química” mencionada por Trump na ONU, buscando quebrar o gelo logo no início do contato

Por Jeniffer Gularte — Brasília

O governo brasileiro recebeu a sinalização da Casa Branca de que uma ligação entre Donald Trump e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva poderia ocorrer nesta segunda-feira há uma semana. A previsão da conversa entre os dois líderes foi mantida em sigilo até mesmo de auxiliares mais próximos do petista no Palácio do Planalto.

A estratégia foi compartilhar inicialmente a previsão de contato apenas com os ministros que integram a comissão de negociação sobre o tarifaço com os Estados Unidos, entre os quais o chanceler Mauro Vieira, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o vice-presidente Geraldo

Alckmin. O Planalto considerava decisivo que a conversa fosse preparada sem vazamentos sobre a data em que a reunião ocorreria.



Lula e Trump discursam na ONU — Foto: Montagem editorial de arte

As chancelarias dos dois países previam uma conversa entre 30 e 40 minutos. A partir da previsão desse período, o Planalto passou a traçar a estratégia de abordagem de Lula junto ao americano na ligação. As discussões mais intensas para a conversa ocorreram na semana passada e envolveram integrantes do Itamaraty e assessores de Lula do gabinete presidencial.

A preparação para a conversa também partia de um desejo de Lula de estar acompanhado de Haddad, Mauro Vieira e Alckmin durante a conversa com Trump. Além deles, também estavam ao lado de Lula o ministro da Secretaria de Comunicação Social, Sidônio Palmeira, e o assessor especial Celso Amorim. Do lado de Trump, o presidente americano não citou se outros auxiliares estavam na conversa.

Embora Lula estivesse acompanhado de ministros, apenas o presidente brasileiro e Trump falaram na ligação, sem interferência dos ministros. A ligação foi feita a partir da Casa Branca e atendida no Palácio da Alvorada, residência oficial do presidente da República.

A estratégia de Lula foi dar a largada na conversa citando o que Trump afirmou em seu discurso na ONU, quando o americano mencionou a "boa química" com Lula, buscando quebrar o gelo logo no início do contato. Auxiliares que acompanharam o diálogo afirmam que Lula, ao pedir o fim das sanções dos EUA sobre brasileiros, como a suspensão de vistos e as penalidades da Lei Magnitsky, não citou nomes.

Em nenhum momento da conversa, conforme esses assessores, foi citado o ministro Alexandre de Moraes, do STF, penalizado pelas sanções americanas, nem o ex-presidente Jair Bolsonaro, cujo julgamento motivou parte da reação da Casa Branca contra o Brasil.

Lula também usou o tempo da ligação para deixar claro a Trump, mais de uma vez, a importância de um encontro pessoal entre os dois. O brasileiro propôs três possibilidades de encontro com o americano: na Malásia, no fim do mês, à margem da cúpula da Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean); durante a COP 30, em novembro, em Belém; e Lula também colocou a possibilidade de ir aos Estados Unidos para uma visita oficial.

De acordo com o Planalto, Trump respondeu a Lula que iria colocar as duas equipes para combinar o melhor formato de encontro.

Após a preparação na semana passada, assessores finalizaram os últimos detalhes do briefing de Lula no final de semana em Brasília, enquanto ele passou o sábado e o domingo em São Paulo. No sábado, Lula almoçou com amigos e, à noite, foi ao show de Maria Bethânia com a primeira-dama Janja da Silva.

No domingo, esteve com familiares e retornou para Brasília acompanhado do ministro Fernando Haddad e da ministra da Cultura, Margareth Menezes.

Na descrição de pessoas próximas com quem esteve no final de semana, Lula demonstrou serenidade nos últimos dois dias sobre a conversa que teria com o líder americano na segunda. Disse que se tratava de dois homens maduros, presidentes das maiores democracias do mundo, e que é natural que defendam os interesses de seus países.

Na agenda oficial divulgada pelo Palácio do Planalto, o horário das 10h estava reservado para o chefe do Gabinete Pessoal do Presidente da República, Marco Aurélio Marcola. Internamente, um círculo maior de assessores já tinha a confirmação, desde o final de semana, de que Lula falaria com Trump na segunda-feira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2025

PETROBRAS INICIA IMPORTAÇÃO DE GÁS DE VACA MUERTA VIA BOLÍVIA EM OPERAÇÃO INÉDITA

Foram importados 100 mil metros cúbicos de gás natural. Contrato prevê até 2 milhões de metros cúbicos diários

Por Bruno Rosa



Uma planta de tratamento de petróleo e gás, com uma plataforma de perfuração ao fundo, no campo de xisto Bajada del Palo da Vista Energy, em Neuquén — Foto: Bloomberg

A Petrobras e a Pluspetrol realizaram a primeira importação de volumes de gás natural não convencional (tight gas) de Vaca Muerta, produzidos na Bacia de Neuquén, na Argentina. A região possui hoje uma das maiores reservas de gás não convencional do mundo.

De acordo com a estatal, a operação ocorreu na última sexta-feira, no âmbito do acordo celebrado entre as empresas e suas subsidiárias — a Posa (Petrobras Operaciones) e a Gas Bridge Comercializadora.

Foram importados 100 mil metros cúbicos de gás natural, produzidos pela Posa e pela Pluspetrol, com o objetivo de testar o arcabouço comercial e operacional da operação. O gás foi transportado via gasodutos, da Argentina até a Bolívia e, de lá, ao Brasil.

Pelo contrato, a Petrobras pode importar até 2 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia. “Novas operações de importação ocorrerão conforme as empresas identifiquem oportunidades comerciais”, disse a estatal em nota.

Angélica Laureano, diretora de Transição Energética e Sustentabilidade da Petrobras, afirmou que a operação é um marco relevante para a companhia. Segundo ela, a importação ocorre porque a estatal tem produção própria na Argentina, por meio da Posa, que detém 33,6% de participação nas províncias de Río Neuquén e Río Negro.

— Essa solução logística e comercial abre uma nova possibilidade para a importação de gás natural pelo Brasil, refletindo o compromisso da Petrobras com o aumento da oferta e com o desenvolvimento sustentável do mercado de gás natural — disse ela.

Desde o ano passado, o presidente Lula vem pedindo para que a Petrobras importe gás da Argentina, com o objetivo de ampliar a oferta e atender à crescente demanda da indústria. O movimento ocorre em um momento em que a produção de gás na Bolívia está em declínio, já que o país exporta apenas metade dos 30 milhões de metros cúbicos diários previstos em contrato.

Além disso, a Petrobras continua investindo para ampliar a produção nacional do pré-sal e a infraestrutura necessária, com o objetivo de reduzir os preços do gás no mercado interno.

Segundo fontes do setor, o Brasil pretende importar o gás diretamente da Argentina, mas ainda é necessário que o país vizinho conclua o Gasoduto Presidente Néstor Kirchner. De acordo com empresas que atuam na região, após a construção da Etapa I do gasoduto, que conecta a região de Vaca Muerta a Saliqueló, na província de Buenos Aires, ainda é preciso finalizar a Etapa II, que ligará Saliqueló a San Jerónimo. Dali, seria necessária uma ampliação adicional até o gasoduto que faz a conexão com a cidade gaúcha de Uruguaiana, no Rio Grande do Sul.

Na parte brasileira, também é necessária a construção de uma interligação entre Uruguaiana e Porto Alegre. Atualmente, a TSB — que tem como acionistas Petrobras, Ipiranga, Repsol e Total — opera o trecho de 25 quilômetros que liga a malha argentina até Uruguaiana.

Caso a ligação entre Uruguaiana e Porto Alegre saia do papel, outra questão importante será o ajuste do Gasbol. Hoje, o gasoduto funciona como uma “via de mão única”, transportando gás do Mato Grosso do Sul em direção ao Rio Grande do Sul. Esse fluxo teria de ser invertido, passando a levar gás da Região Sul para o restante do país, atendendo, por exemplo, Minas Gerais — transformando-se em uma espécie de “pista dupla”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MARGEM EQUATORIAL: PETROBRAS E IMAR LIDERAM PROJETO DE IA PARA MAPEAR ECOSISTEMA DA FOZ DO AMAZONAS

Na fase de mapeamento do ambiente, a Petrobras, à espera de licença para exploração na região, prevê 54 estações de coleta para a malha regional e seis estações para avaliação do local

Por Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - No aguardo de uma possível liberação para o início da exploração do primeiro poço na Bacia da Foz do Amazonas, na chamada Margem Equatorial, a Petrobras já se movimenta para mapear a vida costeira e marinha da região. Os processos na margem continental devem ser otimizados pelo uso de Inteligência Artificial (IA) e aprendizado de máquina (machine learning, ML), por meio de um sistema em desenvolvimento por pesquisadores de universidades públicas.

O pesquisador Gustavo Fonseca, do Instituto do Mar (Imar/Unifesp) — Campus Baixada Santista, coordena o grupo com mais de 20 cientistas, além de estagiários, responsável pela criação da ferramenta que irá gerar mapas para orientar os pontos de coleta das amostras biológicas.

“Já participamos do Plano de Caracterização Regional da Baixada Santista, nas atividades de exploração do pré-sal, e, a partir dos aprendizados acumulados ao longo de cinco anos, avançamos com esse braço de IA para modelar cenários em profundidades entre 25 e 3 mil metros”, detalha. “Esses modelos estatísticos (mapas) serão úteis para os demais pesquisadores encarregados de apresentar toda a complexidade da região na etapa de caracterização ambiental”, afirma.



Primeira entrega do trabalho está prevista para o fim de 2025 Foto: Divulgação/Greenpeace



O projeto, desenvolvido em parceria com o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), o Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (IOUSP), a Universidade Federal Fluminense (UFF) e a Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), é viabilizado por meio de um termo de cooperação tecnológica com a estatal. A Fundação de Apoio à Universidade Federal de São Paulo (FapUnifesp) gerencia os recursos.

Os modelos estão sendo elaborados a partir de dados diários de satélite coletados por mais de uma década, além de séries ambientais complexas, e incorporam informações recém-obtidas. “Uma única imagem aeroespacial é composta por mais de 200 mil linhas de dados. O desafio é transformar isso em respostas simples para apoiar a tomada de decisão”, explica o docente do Imar/Unifesp.

A primeira entrega do trabalho “Modelagem Ecosistêmica da Margem Continental Brasileira e Integração Estatística da Bacia da Foz do Amazonas com ML” está prevista para o fim de 2025.

Na fase de mapeamento do ambiente da Bacia da Foz do Amazonas — que inclui clima, correntes oceânicas, características do solo marinho, composição da água, dos sedimentos e das formas de vida —, a Petrobras prevê 54 estações de coleta para a malha regional e seis estações para avaliar o local. A estimativa é de reunir 288 amostras da malha regional, 36 da foz e 150 da malha de manguezal, totalizando 474 amostras de sedimento.

A estatal responde pela logística das expedições e pelo uso dos navios de pesquisa, enquanto as universidades cuidam do processamento e da análise dos dados. “Um dia de mar pode custar entre US\$ 80 mil e US\$ 100 mil. Por isso, a qualidade da coleta é essencial”, observa. “Com um mapa prévio, que indique as áreas mais representativas das diferenças ecológicas, fornecemos o máximo de informação para que as melhores decisões sejam tomadas”, acrescenta.

A conclusão da base de dados está programada para 2029. A expectativa é de que a estatal também utilize o sistema para enquadrar diferentes planos de caracterização sob a mesma abordagem e que parte das informações seja acessível a “outros pesquisadores, órgãos ambientais e também ao público em geral, explica Fonseca.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/10/2025

LIGAÇÃO ENTRE LULA E TRUMP: WALL STREET TEME VIÉS POLÍTICO COM RUBIO NA LIDERANÇA DE NEGOCIAÇÕES

Interlocutores do principal mercado financeiro do mundo fazem outro alerta: o Brasil deve levar à mesa de negociações a redução de algumas medidas protecionistas de comércio

Por Aline Bronzati (Broadcast)

CORRESPONDENTE EM NOVA YORK - Interlocutores em Wall Street ouvidos pelo Estadão/Broadcast receberam com cautela a ligação entre os presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump, nesta manhã, por meio de videochamada. O que preocupa o principal mercado financeiro do mundo é que o viés político continue predominando, com a liderança do secretário de Estado norte-americano, Marco Rubio, nas negociações com o Brasil envolvendo o tarifaço.

Isso porque o secretário de Trump é conhecido por ter um perfil ideológico, crítico a governos alinhados à esquerda. Rubio também é considerado mais inclinado à narrativa da direita bolsonarista.

Um executivo de um banco americano avalia que a escolha do secretário de Estado dos EUA não foi o melhor resultado para o Brasil após a conversa entre Trump e Lula. Parece que o Brasil obteve com essa ligação apenas palavras ‘bonitas e platitudes’, diz ele. Outro interlocutor afirma que a liderança de Rubio pode prolongar as negociações com o Brasil e gerar impasses que caberiam a Trump resolver.



Operadores de Wall Street avaliam que, em vez de Rubio, seria melhor para o Brasil se a interlocução fosse com outros secretários do governo Trump
Foto: Charly Triballeau/AFP

Enquanto o republicano escalou Rubio para seguir com a negociação, do lado brasileiro, os designados por Lula foram o vice-presidente e ministro Geraldo Alckmin e os ministros Mauro Vieira (Relações Exteriores) e Fernando Haddad (Fazenda).

Para operadores de Wall Street, o melhor cenário seria que as conversas entre o Brasil e os Estados Unidos fossem conduzidas pelo secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent. Haddad já o encontrou uma vez, mas a mais recente reunião que teria com o americano foi desmarcada. Na ocasião, o ministro atribuiu o cancelamento à articulação da extrema direita no país.

O secretário de Comércio, Howard Lutnick, veterano de Wall Street, também seria uma melhor solução, segundo um dos operadores de Wall Street ouvidos pela reportagem. No mês passado, porém, o número 2 do Departamento de Estado dos Estados Unidos, Christopher Landau, já havia alertado empresários brasileiros de que as negociações tarifárias estavam sendo conduzidas pelo órgão comandado por Rubio.

O executivo de um banco estrangeiro, embora considere a liderança de Rubio mais difícil para as negociações entre o Brasil e os EUA, reconhece o avanço nas conversas. Ele vê o País está melhor posicionado do que um mês atrás.

O que levar à mesa de negociação

Wall Street faz outro alerta: o Brasil deve se preparar para levar à mesa de negociações com os EUA a redução de algumas medidas protecionistas de comércio. Na conversa de hoje, a situação do ex-presidente Jair Bolsonaro e a regulação de big techs não teriam sido citadas, de acordo com fontes.

Em evento na Nasdaq, nesta segunda-feira, 6, porta-vozes do Fundo Monetário Internacional (FMI) evitaram comentar os efeitos da videochamada entre Lula e Trump para o País. A diretora global de Research do JPMorgan, Joyce Chang, disse que, para além dessas conversas, as isenções a centenas de produtos para países emergentes como o Brasil evitaram um “efeito mais grave” como previsto inicialmente.

No caso do Brasil, a questão-chave é saber o nível final da alíquota efetiva, disse. Essa alíquota está caminhando para 16%, mas a tarifa observada tem sido provavelmente de 9,7%, conforme Chang.

“Para o Brasil, há 700 isenções, cerca de 42% das exportações, incluindo produtos como suco de laranja, que impactam na inflação dos EUA. Portanto, estamos olhando para o risco tarifário”, diz a diretora do JPMorgan.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/10/2025

EXPORTAÇÕES DO BRASIL AOS EUA CAEM 20,3% NO 2º MÊS DO TARIFAÇO DE TRUMP E SOBEM 14,7% PARA A CHINA

Balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 2,99 bi em setembro, um recuo de 41% em relação ao mesmo período do ano passado

Por Flávia Said (Broadcast)

BRASÍLIA - Em setembro, segundo mês de vigência do tarifaço imposto pelo governo Donald Trump aos produtos brasileiros, as exportações para os Estados Unidos caíram 20,3% (US\$ 2,576 bilhões)

ante o mesmo mês de 2024. De janeiro a setembro, as vendas do País aos EUA somaram US\$ 29,213 bilhões, um recuo de 0,6%.

Os números foram divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) nesta segunda-feira, 6 - dia em que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva pediu a Trump a "retirada da sobretaxa de 40% imposta a produtos nacionais e das medidas restritivas aplicadas contra autoridades brasileiras. Os dois conversaram por 30 minutos por videoconferência.



Exportações brasileiras para a China subiram 14,7% em setembro Foto: China OUT/AFP

No acumulado do ano, porém, as vendas para o país asiático caíram 1,4% (US\$ 76,530 bilhões).

Pelo lado das importações, houve crescimento de 9% nas compras vindas da China em setembro (totalizando US\$ 6,377 bilhões) e alta de 14,9% (US\$ 54,090 bilhões) de janeiro a setembro.

Questionado sobre o redirecionamento das vendas aos EUA para outros países, o diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, Herlon Brandão, disse que é difícil para o governo observar esse movimento no curto prazo. Ele exemplificou que a madeira é um produto de difícil redirecionamento, enquanto o mercado da carne bovina encontra mais facilidade.

Sobre os próximos meses, Brandão sustentou: "A tendência é as exportações aos Estados Unidos continuarem caindo, é uma barreira tarifária muito grande, não só para o Brasil". Ele lembrou que o Brasil vinha aumentando as vendas aos EUA. "A gente vem de um nível bastante alto, era recorde no ano passado. Agora, observamos dois meses seguidos com essa redução", disse o diretor.

Os produtos brasileiros exportados aos EUA que registraram queda em setembro (em ordem de valor absoluto) foram:

1. ferro gusa (sem tarifa): -41%
2. carne bovina (com tarifa): -58%
3. açúcar e melado (com tarifa): -77%
4. armas e munições (com tarifa): -92%
5. tabaco (com tarifa): -95,7%
6. café torrado (com tarifa): -29%
7. celulose (sem tarifa): -27,3%
8. minério de ferro (sem tarifa): -100% (nenhum embarque)
9. torneiras e válvulas (materiais de aço): -87,6%
10. tubos e perfis ocos (materiais de aço): -95,7%

Brandão salientou que o produto exportado aos EUA com maior queda em valor absoluto, ferro gusa, está fora da tarifa adicional de 40% para o Brasil. Ele argumentou que o choque tarifário reduz o consumo nos EUA de forma geral, impactando também os produtos não tarifados.

"Possivelmente tem esse efeito da demanda também", disse. No caso dos materiais de aço, os efeitos são mistos, pois uma parte foi tarifada e outra não.

Ele disse que as exportações para os Estados Unidos em agosto foram revisadas de -18,5% para -16,5%. A revisão ocorreu porque o valor exportado para os EUA em agosto aumentou em cerca de US\$ 60 milhões em relação ao divulgado no mês passado, segundo o MDIC.



“Todos os meses do ano corrente nós revisamos os dados (dos meses) anteriores, porque as operações comerciais mudam mesmo depois de realizadas”, explicou o diretor. Ele argumentou que os processos de comércio exterior são longos e muitas vezes há o embarque antecipado, que leva o exportador a aferir os volumes, quantidades e preços apenas posteriormente. “Isso faz com que aconteça essa necessidade de uma revisão constante dos dados por 12 meses.”

Saldo da balança recua 41% em setembro

No total, em setembro, a balança comercial brasileira registrou um superávit de US\$ 2,99 bilhões, após um saldo positivo de US\$ 5,860 bilhões em agosto.

O valor é resultado de US\$ 30,531 bilhões de exportações e de US\$ 27,541 bilhões de importações. O saldo de setembro é 41,1% menor em relação ao mesmo mês de 2024.

O diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, Herlon Brandão, disse que o volume total exportado pelo Brasil em setembro foi o maior valor exportado para meses de setembro da série histórica.

Esse valor representou um aumento de 7,2% em relação a setembro do ano passado, motivado pelo aumento do volume exportado (10,2%), enquanto o preço das mercadorias continua reduzindo, caiu 2,5% em setembro de 2025 ante setembro de 2024.

A indústria de transformação segue sendo destaque nas exportações de 2025, disse o diretor. Em setembro, as exportações desse setor cresceram menos que nos meses anteriores, mas subiram 2,5% e alcançaram US\$ 16,9 bilhões, com aumento de 7,0% do volume vendido.

Agropecuária

Na Agropecuária, que cresceu 18,0% em setembro (US\$ 6,7 bilhões), o diretor destacou os aumentos de preços do milho e do café, que contribuíram para o aumento do valor exportado (22,5% e 11,0%, respectivamente). O preço da soja ficou estável, “o que é boa notícia, pois a cotação vinha caindo ao longo do ano e agora temos estabilidade de preço”.

Brandão também destacou a venda de carne bovina, que vem crescendo ao longo do ano e cresceu 55,6% em setembro, motivado por alta de volume (25,1%) e preço (24,4%).

Os veículos automóveis de passageiros e os óleos combustíveis foram os outros dois itens destacados pelo técnico, dada a alta de 50% e de 4,1% em valor exportado, respectivamente. “Os demais principais bens exportados da Indústria de Transformação apresentaram redução”, frisou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/10/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

CORRIDA CONTRA O TEMPO A UM MÊS DA CHEGADA DOS LÍDERES

A 30 dias da Cúpula da COP30, número de delegações confirmadas é tímido, mas deve aumentar; forte presença de empresários, ativistas e jornalistas ainda é dúvida

Por Daniela Chiaretti — De São Paulo

A 30 dias da chegada de líderes mundiais a Belém, a COP30 é uma fotografia desfocada. Pendências de infraestrutura e logística evoluíram, mas brechas importantes atrapalham a razão de ser da conferência: rotas para que o mundo enfrente a emergência climática.

“Ainda precisamos de preços acessíveis para atrair quem a gente quer que venha”, disse o embaixador André Corrêa do Lago, presidente da COP30, em Belém, na sexta-feira. “A questão de virem todos os países está equacionada”, explicou o diplomata. “Mas a questão de virem todos os atores que a gente quer que venham, ainda não”.



Legado: Parque Linear da Nova Doca, inaugurado pelo presidente Lula na semana passada, será ponto de lazer em Belém — Foto: Ricardo Stuckert/PR

Os dados mais recentes obtidos pelo Valor mostram que 87 países já confirmaram hospedagem em Belém e 86 seguem em contato e em processo de negociação. Segundo informações oficiais, a plataforma de hospedagem reúne mais de 4 mil quartos em Belém, com diárias entre US\$ 200 e US\$ 600 por quarto.

Faltam só 30 dias para o início da cúpula de chefes de Estado e de governo (6 e 7 de novembro) e um pouco mais para a abertura da COP30, em 10 de novembro. Os países que fazem parte do Acordo de Paris são 195 (194 Estados e a União Europeia) e 87 confirmações é um número preocupante diante do prazo. A confiança do governo é que esse número irá aumentar e as delegações estarão todas em Belém. Traduzindo: o mínimo parece estar garantido.

Se o otimismo se concretizar, a participação de todo o resto - empresários, ambientalistas, imprensa internacional, movimentos sociais - é uma incógnita. “Um dos hotéis mais conhecidos de Belém cobra um preço 30 vezes maior em novembro do que em dezembro”, disse o presidente da COP30, evitando citar nomes, segundo a Folha de S.Paulo.

O preço abusivo das hospedagens em Belém, um tema que se arrasta desde 2024, ganhou contornos de crise diplomática entre junho e agosto e ainda persiste. Dificulta a presença de atores importantes para o sucesso da conferência e ameaça torná-la pouco inclusiva e esvaziada. A um mês da COP30, não está claro como se dará essa participação.

Ainda precisamos de preços mais acessíveis”
— André C. do Lago

O empresário Dan Ioschpe, campeão climático de alto nível da COP30, observa muito interesse, ao redor do mundo, pela agenda de ação climática do evento. “Vejo muita atividade em projetos de expansão das energias renováveis, combustível sustentável da aviação, a rota do combustível marítimo, a eletrificação em parte dos transportes, o uso dos biocombustíveis”, cita. “Assim como o TFFF (sigla para o fundo de proteção de florestas tropicais que o Brasil espera colocar de pé na COP30), que mobiliza interesse de financiadores públicos e privados”.

Mas “ir a Belém”, mesmo se os empresários estão trabalhando em vários projetos de ação climática em suas empresas, tornou-se desafiador e cansativo. Há relatos de executivos estrangeiros que tentaram alugar algo, espantaram-se com os preços, pediram ajuda e, em determinado momento, desistiram. Outros acharam complicado alugar por plataformas sem ter nota fiscal. “Estamos acostumados a fazer isso como pessoa física, mas as empresas acham inseguro”, conta um deles.

Sabe-se que haverá empresas e empresários em Belém. Mas também se sabe que muitos escolheram participar de eventos que foram organizados no Rio de Janeiro e em São Paulo na semana que antecede a abertura oficial da COP30. É difícil estimar, a um mês da conferência, a concorrência que capitais do Sudeste farão, em eventos empresariais, aos marcados para Belém - o que pode não ser positivo para a agenda de ação criada pela presidência da COP30.

A crise de hospedagem em Belém forçou o governo Lula a reduzir a delegação brasileira para a COP30. Os preços abusivos foram o motivo de outras delegações fazerem o mesmo. Houve também o pedido de encolher o número de representantes da sociedade civil. Foram cortadas credenciais

“party overflow” usadas pelo Planalto para dar status de delegação brasileira a quem não é governo. É a primeira vez que o Brasil toma esta atitude - nas COPs a delegação brasileira tem sido a segunda mais numerosa, depois da do país que hospeda o evento, com exceção à época do governo Bolsonaro.

Na semana passada, em Belém, o presidente Lula esteve na inauguração de obras, como o Parque Linear da Nova Doca, que moderniza o bairro do Reduto e será um novo polo de lazer para a cidade. É um dos “legados” da COP30 para a capital paraense. O Porto de Outeiro, onde atracarão os dois navios que servirão de hospedagem para delegações, ainda não está pronto. “Está quase”, segundo uma fonte.

As obras de ampliação e melhorias do Aeroporto Internacional de Belém - outro ponto de preocupação logística-, responsabilidade da Infraero e da Norte Amazônia Airports (NOA), foram entregues na semana passada. O Parque da Cidade, que abrigará a conferência propriamente e eventos paralelos, está quase concluído. “Mas ainda faltam terminar alguns pavilhões e acabamentos”, diz a fonte.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2025



AGÊNCIA BRASIL - DF

LULA FALA COM TRUMP E PEDE FIM DE TARIFAÇÃO SOBRE PRODUTOS BRASILEIROS

Os dois presidentes conversaram nesta segunda-feira por 30 minutos

Por Pedro Peduzzi - Repórter da Agência Brasil



Brasília - Donald Trump e Lula. Photo by Reuter/Yuri Gripas e Marcelo Camargo/Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, tiveram nesta segunda-feira (6) uma conversa de 30 minutos por videoconferência. Na oportunidade, Lula solicitou a retirada da sobretaxa de 50% imposta pelo governo norte-americano a produtos brasileiros.

Mais cedo, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, classificou a conversa entre os dois chefes de Estado como “positiva”, do ponto de vista econômico.

“Em tom amistoso, os dois líderes conversaram por 30 minutos, quando lembraram a boa química que tiveram em Nova York por ocasião da Assembleia Geral da ONU. Os dois presidentes reiteraram a impressão positiva daquele encontro”, informou o Planalto.

De acordo com o Planalto, a ligação telefônica ocorreu por iniciativa de Trump. Os dois presidentes chegaram a trocar telefones para estabelecer via direta de comunicação.

Na conversa, Lula disse que o contato representa uma “oportunidade para a restauração das relações amigáveis de 201 anos entre as duas maiores democracias do Ocidente”.

Ele recordou que o Brasil é um dos três países do G20 com quem os Estados Unidos mantêm superávit na balança de bens e serviços. Na sequência, solicitou a retirada da sobretaxa de 50% imposta a produtos nacionais, além das medidas restritivas aplicadas contra autoridades brasileiras.

“O presidente Trump designou o secretário de Estado Marco Rubio para dar sequência às negociações com o vice-presidente Geraldo Alckmin, o chanceler Mauro Vieira e o ministro da Fazenda Fernando Haddad”, informou o Planalto.

Os dois presidentes acordaram encontrar-se pessoalmente em breve. Lula sugeriu que o encontro seja durante a Cúpula da Asean, na Malásia. Ele reiterou convite a Trump para participar da COP30, em Belém; e se dispôs também a viajar aos Estados Unidos.

Fonte: Agência Brasil - DF

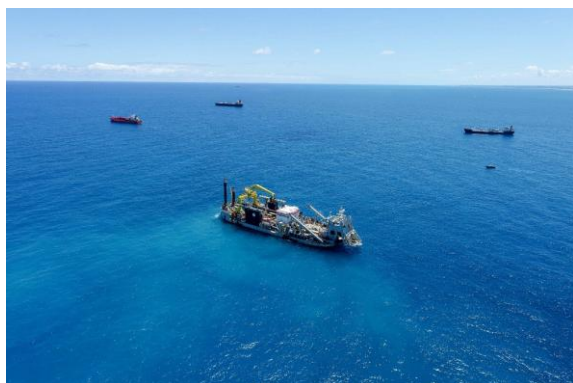
Data: 06/10/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

APÓS DRAGAR CANAL EXTERNO, SUAPE É AUTORIZADO A OPERAR NAVIOS COM MAIS DE 15M DE CALADO

Da Redação Portos e logística 06/10/2025 - 17:32



A Marinha do Brasil autorizou o Porto de Suape (PE) a receber embarcações de grande porte com calado superior a 15 metros. A autorização é consequência da homologação da dragagem do canal externo, que passou a ter profundidade de 20 metros. Antes dela, navios com calado superior a 12,8 metros dependiam de condições específicas de maré para acessar o porto.

Agora, embarcações com calado superior a 15 metros podem atracar sem restrições, o que traz maior previsibilidade ao planejamento, reduz o número de manobras e amplia o aproveitamento da janela de

atracação. A dragagem, iniciada em 1º de dezembro de 2023, foi terminada em abril de 2024, custou R\$ 140 milhões e removeu 1,7 milhão metros cúbicos de sedimentos.

De acordo com a autoridade portuária do Complexo de Suape, o aprofundamento do canal amplia a competitividade do terminal vai atrair investidores. Com a autorização, explicou a empresa, o porto poderá receber embarcações de classe mundial, como o Suezmax, navio-tanque com calado de 17 metros e capacidade de transportar até 175 mil toneladas.

O diretor-presidente do Complexo de Suape, Armando Monteiro Bisneto, disse que considera a autorização o início de uma nova etapa para o porto, que já lidera no Brasil a movimentação de grãos líquidos. “Suape melhora significativamente as condições de trafegabilidade, o tempo de espera para atracação de navios de grande porte e agrega mais valor às operações, com as embarcações podendo atracar em segurança com capacidade máxima de carga”, explicou.

Ele previu que a eliminação de restrições operacionais e a entrada de navios de maior porte vão aumentar o número de escalas, o volume de carga movimentada por atracação e o uso eficiente da infraestrutura disponível. “Com a nova profundidade homologada, Suape eleva sua atratividade para operadores portuários, indústrias e investidores do setor logístico e naval, gerando aumento da arrecadação com tarifas de uso da infraestrutura aquaviária e terrestre”, disse Bisneto.

O complexo passa agora pela dragagem do canal interno, iniciada em 29 de agosto deste ano. A obra está orçada em R\$ 217 milhões, dos quais R\$ 100 milhões do Ministério de Portos e Aeroportos, via PAC3, e R\$ 117 milhões de recursos do estado. O trabalho vai elevar a profundidade do canal para 16,2 metros e remover 3,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos. O contrato inclui a dragagem da bacia de evolução e dos píeres de granéis líquidos 3A e 3B, até atingir 18,5 metros de profundidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2025

CAMORIM USA ENERGIA DE PORTOS PARA ABASTECER SEUS REBOCADORES

Da Redação Portos e logística 06/10/2025 - 16:51



A Camorim Serviços Marítimos anunciou, na última sexta-feira (3) que a partir deste mês seus rebocadores serão alimentados no Porto de Itaguaí (RJ) por um fonte fixa de energia, sistema que já usa no Porto do Rio desde abril. A empresa informa que a expectativa é reduzir em cerca de 1.330 toneladas as emissões de CO₂ e calcula que para capturar o montante de carbono que deixará de ser emitido seriam necessárias 75.500 árvores.

Segundo a companhia, a iniciativa faz parte de um conjunto de ações para evitar que suas operações causem danos ao meio ambiente. Entre as medidas nesse sentido estão, de acordo com a Camorim, o uso, no seu estaleiro na cidade de Niterói, no estado do Rio de Janeiro, de tanque de captação e reaproveitamento de água da chuva, painéis solares e coleta seletiva de resíduos.

Além disso, anunciou que iniciou projeto de reutilização de uniformes, EPIs e outros materiais de descarte transformando-os em novos produtos e prolongando seu ciclo de vida útil. Eduardo Adami, vice-presidente da Camorim, disse que a empresa tem entre suas metas reduzir danos ao meio ambiente. "Adotamos uma visão mais ampla de responsabilidade socioambiental", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2025

APS FARÁ LICITAÇÃO PARA MANUTENÇÃO DE VIAS DO PORTO DE SANTOS

Da Redação Portos e logística 06/10/2025 - 16:43



A Autoridade Portuária de Santos (APS) divulgou, na última quinta-feira (2), edital com as normas para a contratação de serviços de manutenção das vias perimetrais do terminal e em áreas sob sua responsabilidade. Os interessados podem apresentar até 23 de outubro as propostas para concorrer ao contrato de 30 meses, para recuperação de pavimento asfáltico e de paralelepípedos, além de reparos no sistema de drenagem de águas pluviais. O vencedor deverá fornecer equipamentos, materiais e mão de obra, além de comprovar experiência em trabalhos da mesma natureza e complexidade.

O edital exige o uso de asfalto ensacado a frio nos reparos imediatos e do com polímero, que apresenta vantagens em relação ao asfalto convencional. Além disso, em relação à licitação anterior, prevê mais serviços e outros itens essenciais para soluções rápidas e atendimentos emergenciais.

O diretor de Infraestrutura da APS, Orlando Razões, disse que o objetivo é manter as pistas em bom estado para garantir fluidez e segurança para o transporte de cargas e bem-estar para quem circula nas vias perimetrais nas margens de Santos e de Guarujá. Visa ainda, segundo ele, preservar o patrimônio público e contribuir para a relação porto-cidade.

De acordo com a APS, os valores a serem pagos serão fixados com base nos preços unitários apresentados na proposta. Os pagamentos serão feitos conforme a medição mensal dos serviços executados e que tenham sido aprovados pela equipe de fiscalização da entidade. O edital e seus anexos estão disponíveis no site da empresa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2025

DRAGA 'GALILEO GALILEI' CHEGA A ITAPOÁ PARA DRAGAGEM E ALARGAMENTO DA ORLA

Da Redação Portos e logística 06/10/2025 - 16:49



A administração do Porto de Itapoá, em Santa Catarina, informou que chegou à cidade, na última sexta-feira (3), a draga Galileo Galilei, que será usada na dragagem do canal de acesso ao terminal e no alargamento da faixa de areia da praia local. O equipamento, considerado um dos mais modernos do mundo no segmento, tem capacidade de cisterna de 18 mil metros cúbicos (m³).

A expectativa é de que a dragagem seja iniciada em 10 dias. Antes, serão instaladas na praia tubulações que vão transportar a areia dragada até a faixa litorânea, possibilitando a recuperação da orla. Segundo a administração portuária, o projeto elaborado para os serviços já foi aprovado, mas depende ainda da autorização dos órgãos responsáveis.

O processo de recuperação da orla começou em setembro com equipamentos terrestres, como escavadeiras e tratores. Eles foram usados para preparar o local para receber a tubulação. Quando ela estiver toda instalada, serão iniciadas a dragagem e a transferência para a orla do material que será retirado do canal de acesso.

Segundo a administração do Porto de Itapoá, o método que será empregado é semelhante ao usado no alargamento das praias de Balneário Camboriú, também em Santa Catarina, e na de Matinhos, no Paraná. Nos dois casos, foi usada a draga Galileo Galilei.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2025

ESTALEIRO COSCO ZHOUSHAN INSTALA VELAS DE ROTOR DA ANEMOI EM VLOC

Da Redação Indústria naval 03/10/2025 - 20:22



A U-Ming Marine Transport Corporation (U-Ming) e a fornecedora de tecnologia de propulsão eólica Anemoi Marine Technologies anunciaram que foi bem-sucedida a instalação de velas de rotor no Grand Pioneer da U-Ming, um Very Large Ore Carrier (VLOC) de 325.000 DWT. A U-Ming é a primeira armadora taiwanesa a adotar as velas rotativas, como parte de sua estratégia de descarbonização. Segundo as empresas, as quatro velas dobráveis Rotor Sails têm 35 metros de altura e cinco metros de diâmetro. Elas foram entregues montadas e balanceadas dinamicamente na base de produção da Anemoi no Rio Yangtze. Os equipamentos

foram transportados em barcaça para o estaleiro Cosco Zhoushan.

Em um processo plug-and-play simplificado e exclusivo da Anemol, as velas foram içadas diretamente para o convés e fixadas no lugar, método que reduziu o tempo de trabalho no estaleiro. Foi gasto um dia e meio para içar e fixar as velas do rotor em posição a bordo e mais cinco dias para comissionar e testar todas as quatro velas e os sistemas dobráveis após os trabalhos feitos pelo estaleiro durante o período na doca seca, em setembro de 2025.

A Anemol informou que uma equipe de seus especialistas acompanhou a instalação e estará a bordo na viagem inaugural do navio, de Zhoushan a Cingapura, com as velas rotativas instaladas e em uso. O objetivo é garantir que o treinamento da tripulação e a transferência operacional sejam feitos sem problemas, preparando a tripulação da U-Ming com o conhecimento e a confiança necessários para usar a tecnologia desde o primeiro dia.

Após a conclusão da instalação, o Grand Pioneer retomará o serviço entre o Brasil e a China, num contrato de fretamento de longo prazo com a mineradora brasileira Vale. A previsão é de que a embarcação registre reduções anuais de consumo de combustível e de emissões de aproximadamente 10% a 12%, em média.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/10/2025

ARTIGO - INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA PARA DESCOMISSIONAMENTO OFFSHORE: REQUISITOS TÉCNICOS E ESTRATÉGICOS PARA OS 5DS

Por Mauro Destri, Victória Alles e Guilherme Taylor Estudo e pesquisa 03/10/2025 - 19:48



Elaborado por:

Mauro Destri CEO, Destri Energy

Victória Alles Engenheira de Petróleo e Pós-graduada em Descomissionamento de Sistemas Petrolíferos

Guilherme Taylor Estudante de Engenharia de Petróleo

Macaé, 1º de Outubro de 2025

RESUMO EXECUTIVO

O descomissionamento de ativos offshore demanda infraestrutura portuária altamente especializada, estruturada nas cinco etapas interdependentes

conhecidas como 5Ds: Desativação, Descomissionamento, Desmantelamento, Disposição e Descarte.

Este artigo apresenta análise técnica dos requisitos infraestruturais críticos, com ênfase na fase de desmantelamento, que concentra as operações portuárias mais complexas. Aborda-se a necessidade de berços com calado mínimo de 12 metros, pátios pavimentados superiores a 200.000 m², sistemas de contenção de hidrocarbonetos dimensionados conforme CONAMA 430/2011, áreas controladas para materiais radioativos naturais (NORM) segundo CNEN NN 8.01, e infraestrutura alfandegária integrada. A análise revela que poucos terminais brasileiros possuem configuração completa para atendimento integral aos 5Ds, evidenciando gaps significativos em sistemas ambientais, capacidade náutica e certificações. A integração desses elementos constitui diferencial competitivo determinante para captura do mercado estimado em R\$ 70 bilhões até 2029.

Palavras-chave:

Descomissionamento offshore. Desmantelamento naval. Gestão ambiental portuária.

1 INTRODUÇÃO

Com investimentos projetados de R\$ 70 bilhões entre 2025-2029 (ANP, 2025) e 284 campos em declínio produtivo, a indústria brasileira de petróleo e gás demanda infraestrutura portuária capaz de

processar estruturas offshore de grande porte com segurança operacional e conformidade ambiental rigorosa.

O descomissionamento estrutura-se em cinco etapas interdependentes denominadas 5Ds: Desativação, Descomissionamento, Desmantelamento, Disposição e Descarte (DESTRI, 2025). Cada fase impõe requisitos específicos, desde capacidade náutica para FPSOs de 340 metros até sistemas especializados para gestão de materiais radioativos naturais (NORM) e bioincrustações invasoras.

A fase de desmantelamento concentra as operações portuárias mais complexas, envolvendo desmontagem estrutural, corte de materiais, segregação de resíduos e preparação para economia circular, demandando equipamentos robustos, sistemas ambientais sofisticados e conformidade regulatória ampla.

2 OS 5DS: REQUISITOS POR ETAPA

2.1 Desativação

Nesta fase inicial, o porto atua como base logística fornecendo: terminais para troca de turmas (200-400 trabalhadores/dia), suporte a manutenções intempestivas em embarcações (evitando custos de R\$ 450-680 mil/dia), e pátios impermeabilizados com drenagem para caixas separadoras óleo/água (CPS) e gestão inicial de resíduos conforme CONAMA 275/2001.

2.2 Descomissionamento

Executam-se operações de abandono de poços (P&A) conforme ANP 817/2020, desconexão de linhas submarinas e recuperação de equipamentos subsea. Requisitos incluem: calado de 10-12 metros, bacia de evolução de 1,5-2,0 × LOA, pátios com capacidade >10 t/m² para equipamentos submarinos (manifolds, PLEMs, PLETs), e integração logística rodo-ferroviária.

2.3 Desmantelamento: Núcleo Operacional

Infraestrutura Náutica:

Berços de 390-400m (LOA ~340m + folgas)
Calado ≥12m (UKC 0,6m ou 5% conforme PIANC 2014)
Bacia de evolução 510-680m de diâmetro
Rebocadores com 60t bollard pull

Pátios e Equipamentos:

Áreas pavimentadas: 200.000-500.000 m² (capacidade 10-15 t/m²)
Pavimentação: concreto fck ≥35 MPa com impermeabilização
Guindastes: 300-1.200t SWL com spreader beams
Sistemas de corte: tesouras hidráulicas >1.000t, serras frias, oxicorte, shredders
Movimentação: SPMTs 200-500t, empilhadeiras 25-45t, reach stackers

Sistemas Ambientais:

CPS ≥500 m³ (eficiência ≥95%, CONAMA 430/2011)
ETEI com flotação, coagulação/floculação e filtração
Drenagem segregada com canaletas, bermas e tanques de equalização
Kits de resposta rápida (spill response) conforme PEI/CONAMA 398/2008

Gestão de Materiais Especiais:

NORM: Áreas controladas com piso impermeável, ventilação HEPA, sinalização radiológica (CNEN NN 3.01), detectores calibrados para Ra-226/Ra-228, embalagens tipo A homologadas. Multas por não conformidade: R\$ 5-50 milhões (Lei 10.308/2001).

Bioincrustações: Protocolos para coral-sol (*Tubastraea* spp.) com remoção controlada, contenção em recipientes estanques e destinação licenciada (IBAMA 2021). Alternativa: coprocessamento em cimenteiras.



Amianto: Áreas climatizadas com contenção dupla e manuseio por equipes certificadas (NR-15 Anexo 12).

2.4 Disposição e Descarte

Triagem por famílias de materiais usando separadores magnéticos, pesagem com balanças rodoviárias (80-120t) e emissão de MTR/SINIR vinculado ao CDF. Parcerias estratégicas: siderúrgicas (reciclagem >95%), operadores de logística reversa (EEE/WEEE), cimenteiras (coprocessamento) e aterros classe I licenciados.

3 INFRAESTRUTURA ALFANDEGÁRIA: DIFERENCIAL COMPETITIVO

Áreas alfandegárias integradas constituem diferencial crítico, reduzindo tempo de desembaraço de 15-30 dias para 3-7 dias, custos logísticos em 15-25% e prazo total em 20-35%.

Vantagens: agilidade na liberação de equipamentos importados, certificação de origem para exportação de sucata (20-40% do aço), e controle de materiais sob regime especial (Exército, PF, ANVISA).

Terminais de destaque:

Porto do Açu (RJ): EADI integrada, 840.000 m² de pátios, calado 18,5m, referência nacional TMIB (SE): infraestrutura alfandegária robusta, posicionamento estratégico para Bacia Sergipe-Alagoas

Terminal de Niterói (RJ): capacidades alfandegárias em consolidação, proximidade da Bacia de Campos

Santos e Suape: estruturas alfandegárias consolidadas, porém com restrições de espaço para desmantelamento

4 CONFORMIDADE REGULATÓRIA

Licenciamento: LO específica com condicionantes para NORM (CNEN), efluentes (CONAMA 430/2011), resíduos perigosos (ABNT NBR 10004:2024) e emissões (CONAMA 316/2002).

Certificações: ISSO 9001/14001/45001, ISPS Code, CONPORTOS (controle 24/7, CFTV, treinamentos).

Planos de emergência: PEI e PAE integrados com Capitania, Bombeiros, IBAMA e Defesa Civil, simulados semestrais obrigatórios.

Gestão de resíduos: MTR/SINIR operacional, contratos com destinadores licenciados, inventário mensal e emissão de CDF por lote.

5 BENCHMARK E APLICABILIDADE

Aberdeen (Reino Unido): 127 estruturas processadas (2017-23), taxa de reciclagem 97%, 690.000 m² de pátios, calado 15m, 8 guindastes 500-1.200t.

Brasil: Porto do Açu lidera (12 projetos desde 2020), TMIB apresenta potencial regional significativo, e Terminal de Niterói desenvolve capacidades especializadas. Santos e Suape possuem excelência em cargas gerais, mas enfrentam limitações espaciais para desmantelamento.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O descomissionamento offshore demanda preparação técnica rigorosa nos 5Ds. Requisitos críticos incluem: berços com calado ≥12m, pátios >200.000 m², guindastes 300-1.200t, sistemas de contenção dimensionados, áreas controladas para NORM e infraestrutura alfandegária integrada. Poucos terminais nacionais possuem configuração completa. A presença de áreas alfandegárias

reduz custos em 15-25% e prazos em 2035%, constituindo diferencial competitivo frequentemente subestimado.

Terminais que integrarem capacidade náutica, sistemas ambientais robustos, certificações reconhecidas e eficiência alfandegária consolidar-se-ão como hubs regionais, capturando parcela significativa do mercado de R\$ 70 bilhões projetado até 2029 e contribuindo para economia circular sustentável da cadeia offshore brasileira.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO (ANP). Resolução nº 817, de 24 abr. 2020. Regulamento Técnico do Descomissionamento. Brasília: ANP, 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). NBR 10004-1:2024: Resíduos sólidos – Classificação. Rio de Janeiro: ABNT, 2024.

COMISSÃO NACIONAL DE ENERGIA NUCLEAR (CNEN). Norma NN 8.01: Gerência de Rejeitos Radioativos. Brasília: CNEN, 2025.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE (CONAMA). Resolução nº 430, de 13 maio 2011. Condições e padrões de lançamento de efluentes. Brasília: MMA, 2011.

DESTRI, Mauro José Teixeira. Os 5Ds do Descomissionamento: Gestão integrada do ciclo de vida de ativos offshore. Rio de Janeiro: Sinergia, 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE (IBAMA). Plano Nacional de Prevenção, Controle e Monitoramento do Coral-sol. Brasília: IBAMA, 2021.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). Guidelines for the Control and Management of Ships' Biofouling. London: IMO, 2011.

PERMANENT INTERNATIONAL ASSOCIATION OF NAVIGATION CONGRESSES (PIANC). Harbour Approach Channels Design Guidelines. Report 121. Brussels: PIANC, 2014.

PORT OF ABERDEEN. Decommissioning Report 2023: South Harbour expansion and sustainability metrics. Aberdeen, 2023.



Mauro Destri CEO, Destri Energy

Victória Alles Engenheira de Petróleo e Pós-graduada em Descomissionamento de Sistemas Petrolíferos

Guilherme Taylor Estudante de Engenharia de Petróleo

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/10/2025



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 150/2025
Página 67 de 67
Data: 06/10/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 06/10/2025