

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 151/2025
Data: 07/10/2025**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ANTAQ PROPÕE MUDANÇAS EM CRITÉRIOS DE AFRETAMENTO POR TEMPO NA NAVEGAÇÃO PELO BRASIL	4
IMERSÃO VIRTUAL EM 360° NO PORTO É ATRAÇÃO EM SHOPPING DE SANTOS; SAIBA MAIS	5
DOMINAR O TEMPO EVITA GASTOS COM SOBRESTADIA NO TRANSPORTE DE CARGAS	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
DEVOLUÇÃO DA MALHA NORDESTE ENTRA EM PAUTA NO TCU	8
TAJ MAHAL: A ROCHA MAIS DESEJADA DO MUNDO É QUARTZITO EXTRAÍDO NO CEARÁ.....	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	11
ANTAQ REALIZOU WEBINÁRIO SOBRE O AFRETAMENTO POR TEMPO NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
SILVIO COSTA FILHO APRESENTA AVANÇOS EM INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA EM EVENTO DE LOGÍSTICA EM SÃO PAULO	13
GOVERNO INICIA DRAGAGENS DE DESASSOREAMENTO PARA GARANTIR TRANSPORTE DE INSUMOS ESTRATÉGICOS À REGIÃO AMAZÔNICA	14
MPOR CELEBRA PARCERIA COM INFRA S/A EM MAIS DE 60 PROJETOS DE LOGÍSTICA	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – AS DRAGAGENS NOS RIOS DA AMAZÔNIA, UMA NECESSIDADE CONSTANTE.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO LANÇA EDITAL PARA DUPLICAÇÃO DA BR-104 EM ALAGOAS	17
<i>Duplicação.....</i>	<i>17</i>
<i>Integração.....</i>	<i>17</i>
<i>Avanços.....</i>	<i>17</i>
<i>Investimentos</i>	<i>17</i>
<i>Aviação.....</i>	<i>18</i>
NACIONAL - LULA E TRUMP DISCUTEM COMÉRCIO E REAPROXIMAÇÃO ENTRE BRASIL E EUA	18
NACIONAL - ALCKMIN VÊ CONVERSA ENTRE PRESIDENTES COMO “MUITO POSITIVA”	19
NACIONAL - BNDES E BANCO CHINÊS CRIAM FUNDO DE US\$ 1 BI PARA INVESTIMENTOS NO BRASIL	19
NACIONAL - GOVERNO INICIA DRAGAGENS PARA GARANTIR TRANSPORTE À REGIÃO AMAZÔNICA	21
NACIONAL - PETROBRAS FAZ OPERAÇÃO INÉDITA DE GÁS ENTRE ARGENTINA E BRASIL.....	22
REGIÃO NORDESTE - MARINHA HOMOLOGA NOVA PROFUNDIDADE PARA O PORTO DE SUAPE	23
REGIÃO SUL - APS PROJETA R\$ 844 MILHÕES EM OBRAS E MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ.....	24
REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ INICIA OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO PÍER DE GRANÉIS LÍQUIDOS	25
REGIÃO SUDESTE - PORTO HACK SANTOS CHEGA À FINAL COM RECORDE DE INSCRITOS E PROTAGONISMO FEMININO	26
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP INJETA CRÉDITO PARA SUSTENTAR EXPORTAÇÕES AFETADAS POR TARIFAÇO	27
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FERROGRÃO NO STF: PRIMEIRO PASSO DE UMA LONGA CAMINHADA	28
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - CONCESSÕES DE DRAGAGEM PROMETEM REDUZIR ‘CUSTO BRASIL’, MAS PODEM PERPETUAR OLIGOPÓLIOS INTERNACIONAIS	32
JORNAL O GLOBO – RJ.....	34
GOVERNO LIMITA ANTECIPAÇÃO DO SAQUE-ANIVERSÁRIO DO FGTS; NO PRIMEIRO ANO, TETO SERÁ DE R\$ 2.500	34
OS FATORES POR TRÁS DA QUARTA QUEDA SEGUIDA NO FATURAMENTO DA INDÚSTRIA, SEGUNDO A CNI	36
'VAMOS AGUARDAR OS PRÓXIMOS PASSOS', DIZ ALCKMIN SOBRE CONVERSA ENTRE LULA E TRUMP	36
LULA DISSE A TRUMP QUE BUSH, TAMBÉM REPUBLICANO, FOI O PRESIDENTE DOS EUA COM QUEM TEVE MELHOR RELAÇÃO.....	37
POR QUE MARCO RUBIO ERA A ESCOLHA NATURAL E COMO DEVE SE COMPORTAR.....	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	39
GOVERNO DESISTE DE TRIBUTAR BETS PARA SALVAR MP QUE DÁ QUASE R\$ 20 BI A LULA EM ANO ELEITORAL; VEJA.....	39
COMO O PREÇO DO PETRÓLEO EM QUEDA DEVE AFETAR O PLANO DE INVESTIMENTOS DA PETROBRAS	43
EMPRESAS INTERESSADAS NO LEILÃO DO TECON 10 DE SANTOS JÁ SE ARMAM PARA IR À JUSTIÇA	45
COMO O PREÇO DO PETRÓLEO EM QUEDA DEVE AFETAR O PLANO DE INVESTIMENTOS DA PETROBRAS	46
OMC ELEVA PROJEÇÃO PARA COMÉRCIO GLOBAL EM 2025, MAS CORTA A DE 2026 POR EFEITO DAS TARIFAS	48
FATURAMENTO DA INDÚSTRIA CAI 5,3% EM AGOSTO E EMPREGO FICA ESTAGNADO.....	49
VALOR ECONÔMICO (SP).....	50
REVISÃO TARIFÁRIA AMEAÇA ENCARECER GÁS NATURAL	50
BRASIL APOSTA EM ESTADO FORTE RUMO À COP30.....	53



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 151/2025
Página 3 de 63
Data: 07/10/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

TRIUNFO DIZ QUE AINDA NÃO FOI NOTIFICADA SOBRE DECISÃO DO CARF POR AUTUAÇÃO FISCAL	55
PORTAL PORTOS E NAVIOS	55
ARTIGO - DO PULSO NATURAL AO NOVO NORMAL: ENTENDA COMO O CLIMA REDEFINE A AMAZÔNIA	55
ORIENTAÇÕES DE CONTEÚDO LOCAL ESTIMULAM CADEIA PRODUTIVA NACIONAL, AVALIA CSENO.....	57
SEAGEMS RENOVA ACORDO COM A WÄRTSILÄ PARA MANUTENÇÃO DE SUA FROTA	58
ICTSI APRESENTA AO MPTCU ARGUMENTOS PARA LEILÃO COM RESTRIÇÕES.....	59
COMEÇAM DRAGAGENS EM TRECHOS ENTRE MANAUS E ITACOATIARA	60
TIDEWISE LANÇA NOVAS EMBARCAÇÕES AUTÔNOMAS	60
PETROBRAS INICIA CONTRATAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DO FPSO BÚZIOS 12.....	61
TECON 10: ABTP VÊ SEGURANÇA JURÍDICA EM RECOMENDAÇÕES DA ANTAQ PARA LEILÃO.....	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	63
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	63



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ANTAQ PROPÕE MUDANÇAS EM CRITÉRIOS DE AFRETAMENTO POR TEMPO NA NAVEGAÇÃO PELO BRASIL

Tema foi debatido pela agência reguladora com olhar especial para cabotagem, granéis sólidos e neogranéis

Por Ted Sartori 7 de outubro de 2025



Navio em Santos: um dos focos da Antaq é garantir transparência com segurança jurídica, atraindo investimentos e fortalecendo a cabotagem (Carlos Nogueira/Arquivo AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) propôs sugestões de mudanças para mitigar um problema regulatório referente aos critérios de afretamento por tempo na navegação marítima, com especial olhar sobre a cabotagem (navegação entre portos dentro do País) e para os granéis sólidos e neogranéis.

“Os critérios (para os casos citados) não estão associados ao transporte pretendido e à indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira durante o período de autorização, produzindo incentivos mal alinhados à política pública”, alerta a especialista em regulação de Serviços de Transportes Aquaviários da Antaq, Elizabete Thomas.

O assunto foi tratado em apresentação de relatório durante webinar realizado nesta segunda-feira (6) pela agência. “O objetivo foi facilitar a leitura do documento, que ficou extenso, dando um norte para os envolvidos e as contribuições que surjam”, explica Elizabete.

Por se tratar de um documento preliminar, a Antaq deseja 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 **pelo link**. <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/tomada-de-subsidio-1/arquivos-tomada/tomada-de-subsidios-srq-no-02-2025>

Intenções e circularizações

A intenção com as alterações recomendadas no documento, lembra Elizabete, é promover a preferência da bandeira brasileira nas embarcações, alinhar à ação da agência na política pública e aumentar a segurança jurídica no setor, evitando o excesso de, por vezes desnecessárias, circularizações - procedimento administrativo obrigatório que antecede a autorização para o afretamento de embarcações estrangeiras no Brasil.

Dentre os critérios de circularização sugeridos pelo relatório, estariam a previsão de prazo máximo de 50 dias para afretamento por tempo na navegação de cabotagem para os granéis sólidos e neogranéis.

Prazos também seriam ampliados - de antecedência mínima de consulta ao mercado de cinco para 10 dias úteis, enquanto a duração da circularização de seis para 16 horas. A previsão de exigência de carta do cliente que evidencie a demanda por transporte também está entre os pontos.

“Outro critério indicado seria fazer exigência para embarcações sustentáveis. Hoje isso não existe. A medida iria privilegiar embarcações em conformidade com as regras internacionais, afastando outras que apresentam custos operacionais mais baixos”, comentou a especialista em regulação da Antaq.

Pontos de vista

A diretora da Antaq e relatora do tema, Flávia Takafashi, ressaltou a ampliação da participação da sociedade e do setor regulado. “É mais uma oportunidade do fortalecimento do diálogo, fazendo com que as nossas normas sejam boas práticas regulatórias”.

O gerente de afretamento da navegação da Antaq, Augusto Vedan, lembra da responsabilidade. “O mercado que tem mais embarcações nacionais traz um compromisso maior para nós na forma do direcionamento da análise da Antaq, ao alinhar política pública em lei. Segmentação é importante. O mercado é complexo”, analisa.

O gerente de regulação da navegação da agência, Michel Weber, valorizou o esforço coletivo de todos os setores envolvidos, com levantamento de dados aprofundados e proposição de alternativas concretas para aprimorar o afretamento.

“A gente espera enriquecer esse relatório que foi colocado para exame. Queremos um ambiente regulado que seja transparente, que conte com segurança jurídica e estabilidade, de forma a atrair investimentos e fortalecer o transporte de cabotagem no País”, argumenta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/10/2025

IMERSÃO VIRTUAL EM 360° NO PORTO É ATRAÇÃO EM SHOPPING DE SANTOS; SAIBA MAIS

Evento conta com filme em painéis de alta resolução, exposição de profissões e debates
Por Bárbara Farias 7 de outubro de 2025



Com um fone de ouvido em uma sala de 5 metros de diâmetro cheia de painéis de LED de alta resolução, público faz viagem pelo cais santista (Foto: Alexander Ferraz/AT)

Uma iniciativa inédita permite ao público fazer uma imersão virtual em 360 graus no Porto de Santos. Basta usar um fone de ouvido e assistir a um vídeo gravado sob perspectiva realista que traz ao espectador a sensação de navegar pelo canal do estuário, passando ao lado de navios, andando pelos terminais nas margens Direita e Esquerda e observando as

operações de contêineres. Trata-se do evento O Porto de Santos em 360° Vai Até Você, que segue até domingo no PraiaMar Shopping, na Aparecida, em Santos. A entrada é gratuita.

De acordo com Silvio Reis Junior, jornalista e produtor executivo da Release Eletrônico, que realiza a experiência imersiva, o objetivo é fortalecer a relação Porto-Cidade, levando ao público o cotidiano de um ambiente de acesso restrito. “Falta conexão entre as pessoas que moram na cidade com o Porto, os trabalhadores, os equipamentos. Então, colocamos uma tela dentro de um shopping que recebe um fluxo de 250 mil pessoas por semana para mostrar como o Porto funciona”.

A experiência é surpreendente. O filme, de três minutos de duração, é exibido em painéis de LED de alta resolução, com montagem em angulação que se encaixa perfeitamente na tecnologia de imersão 360°. A estrutura fica dentro de uma sala de 5 metros de diâmetro. “Nós gravamos as imagens no Porto e nos terminais de contêineres com uma câmera de tecnologia de ponta, em 8K, que dá ao

público a sensação de estar dentro do canal do Porto, da embarcação, do terminal, na estrutura que opera o contêiner do terminal para o navio”, explicou Reis.



Quem está no shopping pode conhecer as profissões do setor portuário (Alexsander Ferraz/AT)

Quem celebrou a oportunidade foi o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini. “A população pode se aproximar ainda mais do Porto com a novidade da sala imersiva. Além da interação digital, os profissionais da APS também vão encontrar o público nas apresentações. É uma excelente oportunidade para aproximar o ambiente portuário das

pessoas”.

Exposição e bate-papo

Em paralelo ocorre a exposição Profissões do Porto, que reúne totens com fotos e informações sobre ocupações diversas no setor, cedidas por empresas portuárias. “É muito importante, especialmente para os jovens que podem se interessar em ingressar no setor portuário em vez de subir a Serra. Há oportunidades de carreira no Porto”, declarou Reis.

A programação inclui dois painéis de discussão. Nesta quarta-feira (8), às 19h, o tema será Pluralidade no Porto. Na quinta-feira (9), às 19h, será a vez da mesa Oportunidades no Porto.

Serviço

A experiência imersiva pode ser visitada de segunda a sábado, das 10h às 22h, e no domingo, das 11h às 22h. A capacidade é de seis pessoas por sessão. O filme tem versões em português, português legendado e em inglês. O Praiamar Shopping fica na Alameda Armênio Mendes, 143, Aparecida, em Santos.

Experiência tecnológica com imagens do cais encanta público

O público ficou maravilhado assim que foi exibido um filme de três minutos que mostra o Porto de Santos em 360 graus. O analista de logística Fernando Domingues dos Santos Filho, que atua no setor portuário em Cubatão, gostou da experiência.

“Eu achei o vídeo bem interessante porque mostra o Porto todo, lado esquerdo (Guarujá), lado direito (Santos). É uma experiência válida para as pessoas entenderem como é grande nosso Porto e a importância ao Brasil”.

A biomédica Mayara de Souza Carvalho Domingues ficou encantada. “Eu pude conhecer um pouquinho do Porto e constatar que ele é muito maior do que eu imaginava. Eu não sabia que ele era tão extenso e com tantas tecnologias. Muito bacana”.

A imersão também surpreendeu a analista de faturamento Emanuela Campos. “A percepção é de que a gente estava andando pelo Porto de Santos. É importante trazer essa experiência para dentro do shopping, onde as pessoas que não vivem essa realidade podem conhecer as operações e o canal do Porto”.

O analista de faturamento Felipe Carvalho de Oliveira, que já trabalhou em um terminal no Porto de Santos, relembrou os tempos no setor. “É uma experiência muito bacana. O Porto é muito importante para o Brasil”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 07/10/2025

DOMINAR O TEMPO EVITA GASTOS COM SOBRESTADIA NO TRANSPORTE DE CARGAS

Planejamento é essencial, diz especialista
Por Bárbara Farias 7 de outubro de 2025



Ganhos obtidos no setor portuário com containerização podem ser perdidos se não houver planejamento (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

Na cadeia logística da carga, tempo é dinheiro. Planejar o processo desde o transporte até o embarque ou desembarque das mercadorias de exportação e importação evita gastos com sobrestadia — demurrage e detention —, que podem comprometer os lucros das empresas.

A questão foi explanada pela sócia-fundadora da Dinair Consultoria & Treinamentos, Dinair Alves, durante palestra no 1º Sugar Day, promovido no mês passado pela Associação Comercial de Santos (ACS) e pela Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool (Aexa).

A especialista explicou que demurrage é a cobrança por manter o contêiner no porto além do prazo e detention é a cobrança por manter o contêiner fora do porto além do prazo. “A containerização trouxe padronização, agilidade e segurança para a carga, mas a falta de planejamento pode transformar essas vantagens em prejuízos”, afirmou.

Durante a palestra, Dinair ressaltou que falhas de comunicação e descuido com prazos são fatores recorrentes que geram despesas desnecessárias, comprometendo não apenas o lucro, mas também a reputação comercial do exportador. “Às vezes, meia hora sem olhar o e-mail é justamente o tempo em que você poderia ter agido de forma proativa para evitar uma cobrança”, alertou.

Dinair explicou que, “embora fatores externos como greves não possam ser controlados, cabe ao exportador negociar prazos de free time mais realistas, estabelecer contratos claros com agentes marítimos e transportadores e revisar constantemente os fluxos operacionais”.

Outro ponto destacado foi a necessidade de investir na capacitação das equipes. “Muitas vezes, a sobrestadia acontece porque o colaborador nem sabe o que significa detention. Ele está focado apenas em embarcar a carga, sem perceber o impacto financeiro do tempo extra com o contêiner”.

Para reduzir riscos, Dinair defendeu a escolha de agentes de carga experientes e com suporte efetivo, o monitoramento em tempo real dos contêineres, a aprendizagem contínua sobre legislações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a manutenção de relacionamentos estratégicos com transportadores.

Segundo ela, um exportador que negligencia essas práticas pode perder contratos internacionais. “Se você não atende o prazo, o comprador procura outro fornecedor. E isso não é apenas perda de lucro, é perda de credibilidade no mercado externo”, salientou.

Dinair pontuou durante sua apresentação que “planejar é mais barato que pagar menos penalidades” e que “detention e demurrage são indicadores de eficiência logística, não apenas penalidades”. Por fim, a especialista enfatizou que “no comércio exterior, quem domina o tempo, domina o custo. E quem domina o custo, lidera o mercado”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 07/10/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

DEVOLUÇÃO DA MALHA NORDESTE ENTRA EM PAUTA NO TCU

O TCU vai debater a devolução de trechos da antiga Malha Nordeste que estão na concessão da FTL. Esta concessionária deixou quatro estados do Nordeste sem trens

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



Trens da antiga Malha Nordeste enferrujaram abandonados em quatro estados do Nordeste. Foto: blog Meu Transporte

O Tribunal de Contas da União (TCU) vai realizar um debate sobre a “Solução Consensual sobre Devolução de Trechos da Ferrovia Transnordestina Logística” das 9h às 13h da quarta-feira (08), em Brasília, na sede do tribunal. Neste caso, a discussão envolve os trechos da empresa Ferrovia Transnordestina Logística (FTL) que foram da antiga Malha

Nordeste, uma ferrovia de 4.238 km que ligava Alagoas até o Maranhão pelo litoral. Atualmente, a parte desta ferrovia que está em operação é formada por 1237 km, indo de São Luís, no Maranhão, até o Porto de Pecém. O restante está desativado e esta parte que será devolvida.

A FTL é uma subsidiária da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a empresa está à frente da concessão das ferrovias do Nordeste desde 1997. O evento será um espaço de discussão sobre os desafios e as implicações da devolução de trechos ferroviários no contexto da Comissão de Solução Consensual da Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL), criada pelo TCU para acompanhar o caso.

A regulação e acompanhamento das concessões de ferrovias são de responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que pediu ao TCU para ajudar a encontrar um consenso sobre a devolução da concessão. Durante a concessão, a FTL não investiu em grande parte da malha, deixou quatro estados (Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas) sem ferrovias e ainda deixou o Nordeste sem ligação férrea com o Sudeste.

A antiga Malha Nordeste também ligava pelo menos cinco portos do Nordeste, como os de Maceió (AL), Recife (PE), Natal (RN), Cabedelo (PB), Fortaleza (CE) e Itaqui, no Maranhão.

A devolução dos trechos é um dos pontos centrais das controvérsias em análise, envolvendo aspectos econômicos, operacionais e jurídicos – que demandam uma abordagem técnica e colaborativa para alcançar solução sustentável e alinhada ao interesse público, segundo informações do TCU. O evento será aberto pelo presidente do Tribunal, ministro Vital do Rêgo.

Outra questão polêmica que fará parte deste debate são os critérios de indenização para os trechos a serem devolvidos, que inclui a destinação futura dos ativos recebidos e os impactos nos trechos remanescentes. Chegou a ser divulgado que a FTL estava sugerindo empregar os recursos que seriam pagos à União no trecho que está operacional, contemplando melhorias na linha férrea dos estados do Maranhão, Piauí e Ceará.

Alguns especialistas criticam a aplicação destes recursos somente no trecho que está operacional, porque os estados em que a ferrovia está sem operação foram prejudicados pelo trem que desapareceu. O trem é mais barato do que o modal rodoviário e a falta desta linha férrea afetou muito o setor produtivo dos quatro estados que ficaram sem ferrovias. Na época, a concessionária informou que os trechos que foram desativados não apresentavam viabilidade econômica.

Ainda como forma de reaproveitar parte dos trilhos que foram abandonados, estão sendo implantados sistemas de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) nos municípios de Campina Grande (PB) e Arapiraca (AL), ambos implantados em trechos da malha ferroviária já existente e com obras em andamento, segundo o Ministério dos Transportes. Em ambos, o investimento será de R\$ 300 milhões.

Em Campina Grande, o projeto prevê a requalificação de 15 quilômetros da linha férrea, ligando a Estação Araxá, nas proximidades da Fundação de Assistência Social da Paraíba (FAP), ao bairro Aluizio Campos, passando por 11 bairros e beneficiará aproximadamente 100 mil moradores. Já em Arapiraca, o sistema de VLT terá 13 quilômetros de extensão, conectando a Estação João Paulo II à Universidade Federal de Alagoas (UFAL), atravessando sete bairros da cidade.

Ou seja, durante a concessão abandonaram mais de 3 mil quilômetros de ferrovias para refazerem 28km.



Os trens da FTL (que eram da antiga Malha Nordeste) hoje circulam apenas no Ceará, Piauí e Maranhão. Foto: Site da FTL

A Malha Nordeste hoje

A antiga Malha Nordeste pertenceu a Rede Ferroviária Federal (Rfesa) e foi privatizada em 1997, quando a Companhia Siderúrgica Nacional ganhou a concessão para explorar os trens no Nordeste. Atualmente, a rede desta ferrovia que está em operação foi chamada pela concessionária de Nova Transnordestina,

transportando carga – como combustíveis e grãos -, entre os estados do Maranhão, Piauí e Ceará, como foi dito no início desta matéria.

A Ferrovia Transnordestina que está sendo construída no Ceará tem à frente a empresa Transnordestina Logística S.A. (TLSA), que também é uma subsidiária da CSN, de Benjamin Steinbruck, assim como a FTL.

Inicialmente, a Ferrovia Transnordestina ligaria a cidade de Eliseu Martins, no Sul do Piauí, aos Portos de Pecém, no Ceará, e ao de Suape, em Pernambuco. As obras desta ferrovia começaram em 2006 e estão paralisadas desde 2016 no trecho pernambucano. O trecho cearense teve as obras retomadas em 2023 e deve ter o seu primeiro trecho concluído em 2027.

O trecho pernambucano da Ferrovia Transnordestina, que vai ligar Salgueiro a Suape, deve ter o edital para a retomada das obras lançado, este mês, pela empresa Infra S.A., que está fazendo os projetos básico e executivo. A TLSA devolveu o trecho pernambucano da Transnordestina alegando que o mesmo não era viável economicamente.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 07/10/2025

TAJ MAHAL: A ROCHA MAIS DESEJADA DO MUNDO É QUARTZITO EXTRAÍDO NO CEARÁ

Exportações de quartzito do Ceará cresceram 138% em 2025, atingindo US\$ 46,4 milhões. O Taj Mahal, extraído em Uruoca, é considerado a rocha ornamental mais prestigiada do mundo. Itália responde por 73% das compras do material cearense

Por Allan Petterson - De Recife



Entre os tipos mais valorizados está o quartzito Taj Mahal, extraído em jazida própria da Vermont Mineração em Uruoca – Foto: Divulgação

As exportações de quartzito do Ceará cresceram 138,4% entre janeiro e agosto de 2025, atingindo US\$ 46,4 milhões, contra US\$ 19,5 milhões no mesmo período de 2024. Durante o período, foram exportadas 76 mil toneladas do material. A rocha metamórfica respondeu por metade de todo o valor exportado no segmento de rochas ornamentais do estado, que somou US\$ 64,7 milhões, de

acordo com o estudo Setorial em Comex do Centro Internacional de Negócios (CIN) da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC).

No total, o setor mineral cearense movimentou US\$ 93,7 milhões em vendas externas nos oito primeiros meses do ano, alta de 81% em relação ao mesmo período de 2024. O desempenho confirma o estado como protagonista do setor no Nordeste e amplia sua relevância no mercado internacional de pedras ornamentais.

A Itália consolidou-se como principal destino das exportações de quartzito do Ceará, respondendo por 73% das compras, com US\$ 34,1 milhões de janeiro a agosto — avanço de 164,3% em relação ao ano anterior, de acordo com dados com Comex Stat do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). A China ocupa a segunda posição, com US\$ 11,4 milhões.

Taj Mahal: a rocha mais desejada do mundo

Entre os tipos mais valorizados está o quartzito Taj Mahal, extraído em jazida própria da Vermont Mineração em Uruoca. O material é considerado hoje a rocha ornamental mais prestigiada no mercado global. “Hoje a rocha mais desejada do mundo é extraída no Ceará, o quartzito denominado ‘Taj Mahal’”, afirma Carlos Rubens Alencar, CEO da Head Participações, diretor do Instituto Brasileiro da Rocha Ornamental (IBRO) e presidente do Simagran-CE.



O Taj Mahal é reconhecido pela tonalidade clara, que varia do branco ao bege, com veios em marrom e cinza. Apesar de se assemelhar ao mármore no aspecto visual, possui resistência superior. Com até 99% de quartzo em sua composição, tem classificação 7 na escala de Mohs, sendo altamente durável e pouco poroso. Por isso, é aplicado em bancadas, pisos, revestimentos e projetos de alto padrão.

O quartzito Taj Mahal é tem alta resistência, sendo utilizado em projetos de luxo como bancadas, mesas e cadeiras – Foto: Divulgação/Vermont Mineração

Maturação de mercado após duas décadas

O avanço das exportações de quartzito é resultado de um processo de consolidação que levou mais de 20 anos. “Na mineração não tem nada de curto prazo. Teve a fase de pesquisa, depois começar a desenvolver mercado, e chega o dia que os produtos caem no gosto dos clientes”, explica Carlos Rubens.

Segundo ele, até dez anos atrás o quartzito enfrentava mais dificuldades para ser trabalhado, devido à fragilidade do material. A partir de 2013 e 2014, a intensificação da divulgação internacional e a criação da Fortaleza Brazil Stone Fair foram fundamentais para inserir os quartzitos cearenses no

radar de arquitetos e designers estrangeiros. “O mármore em volume é o mais consumido no mundo, seguido do granito, mas a novidade agora é o quartzito. Daqui a 20 anos é capaz dele superar o granito”, avalia.

Diversificação geográfica e variedades do quartzito cearense

Embora a Itália concentre a maior parte da demanda, as exportações de quartzito e outros minerais do Ceará chegaram a 68 países no setor mineral e a 19 países no segmento de rochas ornamentais. A Holanda se destacou com crescimento de 215,4% nas compras, impulsionadas pelo ferro-silício. Turquia e Índia também ampliaram a participação no mercado cearense.

A produção de quartzito está concentrada em municípios como Uruoca, Santana do Acaraú e Granja. Além do Taj Mahal, o estado oferece uma ampla variedade de pedras valorizadas, como Perla Venata, Perla Santana, Avôhai, Nayca, Matira, Waya, Guará, Kalafat e Vega Blue, cada uma com características próprias de cor e veios que ampliam o leque de aplicações no Brasil e no exterior.



Exportações do Ceará chegaram a 68 países no setor mineral e a 19 países no segmento de rochas ornamentais – Foto: Divulgação

Ceará lidera exportações nordestinas de quartzito

No comparativo regional, o Ceará liderou as exportações de quartzito no Nordeste, com US\$ 46,5 milhões entre janeiro e agosto de 2025. A Bahia aparece em segundo lugar, com US\$ 9,4 milhões. No segmento de “outras pedras de cantaria”, o estado também registrou desempenho expressivo, passando de US\$ 4,4 milhões em 2024 para US\$ 11,8 milhões neste ano.

Para Karina Frota, gerente do CIN/FIEC, os números reforçam a competitividade do quartzito cearense no cenário global. “Hoje é reconhecido nos principais mercados do mundo pela sua qualidade e singularidade. As empresas aqui se preparam para atender o aumento relacionado à capacidade produtiva delas. Temos a ampliação da demanda pelo mercado internacional e temos a condição”, afirma.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 07/10/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZOU WEBINÁRIO SOBRE O AFRETAMENTO POR TEMPO NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM



Contribuições acerca do relatório de AIR que trata do tema podem ser enviadas até 23 deste mês

Brasília, 06/10/2025 - Nesta segunda-feira (6), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou o Webinar Técnico para tratar do afretamento por tempo na navegação marítima, com ênfase sobre a cabotagem. O encontro acontece no contexto da Tomada de Subsídios SRG Nº 2/2025-ANTAQ.

O objetivo é obter contribuições, subsídios e sugestões referentes ao relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) preliminar desse tema, que está incluído na Agenda Regulatória 2025/2028. As contribuições podem ser enviadas até o dia 23 de outubro de 2025.



A diretora Flávia Takafashi, relatora do processo, destacou a importância de adicionar mais uma possibilidade de diálogo e apresentação ao público de temas relevantes que estão em discussão na Agência.

“A ANTAQ fortalece e dá mais um passo para a governança. Nós temos defendido que fazer uma regulação que atenda efetivamente os problemas do setor requer escuta atenta do público e essa é mais uma oportunidade para que a gente possa ter o fortalecimento do diálogo (...)”.

Além disso, falou que a tomada de subsídios para tratar da navegação de cabotagem é uma forma de “enfrentar questões mais detalhadas [sobre o tema] para que possamos entender quais aperfeiçoamentos precisam ser feitos e, assim, atender melhor as dinâmicas do setor”.

No total, durante a sessão, três pessoas contribuíram enviando mensagens pelo WhatsApp.

Essa é a segunda vez que a Agência promove um webinar técnico. A iniciativa é uma inovação de boas práticas regulatórias previstas no Manual da Agenda Regulatória da ANTAQ.

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.

Sobre o relatório

O relatório apontou algumas soluções, com foco no segmento de transporte de grãos 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 trazidos pela Lei 14.301/2022, BR do Mar.

A Tomada de Subsídios SRG nº 2/2025-ANTAQ é voltada exclusivamente para a navegação de cabotagem. Ela integra a abordagem do tema 2.1 da Agenda Regulatória da Antaq 2025/2028 — Afretamento por tempo na navegação marítima, que também contempla a navegação de apoio marítimo. Entretanto, para esse último segmento, está sendo elaborado um relatório de AIR específico, que em breve, será submetido à participação social.

Contribuições

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

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

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

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 07/10/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

SILVIO COSTA FILHO APRESENTA AVANÇOS EM INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA EM EVENTO DE LOGÍSTICA EM SÃO PAULO

Ministro destaca investimentos em portos, aeroportos e hidrovias durante o Smart Talks Logística, em São Paulo



Silvio Costa Filho apresenta avanços em infraestrutura aeroportuária em evento de logística em São Paulo - Foto: Jonilton Lima

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, apresentou nesta segunda-feira (6), em São Paulo, um panorama dos avanços da infraestrutura brasileira e das ações para fortalecer o setor. A exposição ocorreu no Smart Talks Logística, evento promovido pela Companhia de Negócios, que reuniu cerca de 100 CEOs e fundadores de empresas para debater desafios

e oportunidades da logística no país.

Durante o encontro, o ministro ressaltou que a infraestrutura brasileira vive um momento de transformação, com bases sólidas para atrair novos investimentos, gerar empregos e integrar o país por meio de modais mais modernos e eficientes. “O Brasil voltou a crescer, saiu do mapa da fome e está expandindo oportunidades em todas as áreas da infraestrutura”, afirmou, ao citar o aumento das exportações e o recorde na movimentação de grãos e na balança comercial.

Foram destacados resultados expressivos, como o recorde de movimentação portuária no primeiro semestre de 2025, com 653 milhões de toneladas, e o melhor desempenho da história da aviação brasileira, com 84 milhões de passageiros entre janeiro e agosto, alta de 9,6% em relação ao ano anterior.

Portos e hidrovias

Na área portuária, o MPor coordena a maior carteira de concessões da história, com 60 leilões previstos até 2026 e mais de R\$ 30 bilhões em investimentos contratados. Apenas em 2025, estão programados nove grandes projetos, entre eles o leilão do Canal de Acesso do Porto de Paranaguá, marcado para 22 de outubro, e o Tecon Santos 10, que deve atrair R\$ 5,6 bilhões em investimentos privados.

O ministro também destacou o papel da Autoridade Portuária de Santos, que deve receber R\$ 20 bilhões em investimentos públicos e privados nos próximos anos. “É o maior ciclo de obras estruturantes da história do Porto de Santos, com ações como o túnel Santos–Guarujá, a concessão do canal de acesso, a dragagem, a perimetral e os novos terminais, que vão mudar completamente a realidade portuária do país”, pontuou.

Silvio Costa Filho enfatizou o compromisso do governo com a sustentabilidade e a inovação. Ele citou o Pacto de Sustentabilidade do Setor de Portos e Aeroportos, o uso de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF) e a criação de corredores marítimos verdes como iniciativas voltadas à transição energética e à descarbonização do transporte.

Apoio ao setor aéreo

O ministro também apresentou novas medidas para apoiar o setor aéreo brasileiro. Ele destacou que apenas 12% das aeronaves utilizadas pelas companhias nacionais são da Embraer e que o governo

trabalha para ampliar a participação da fabricante brasileira. “Pela primeira vez, o país vai ofertar crédito específico para o setor aéreo, com R\$ 5 bilhões a partir de 2025, permitindo às companhias se capitalizarem, comprar novas aeronaves e fortalecer a aviação nacional”, explicou.

Silvio Costa Filho lembrou que, durante a pandemia, o Brasil foi um dos poucos países que não destinou crédito ao setor aéreo, ao contrário de nações como Estados Unidos, França e Alemanha. “Hoje temos crédito para agricultura, para proteína animal, para ferrovias, para o setor portuário e naval. Faltava um programa de crédito estruturado para a aviação, e conseguimos construí-lo com o Ministério da Fazenda e o presidente Lula”, afirmou.

Ele também citou o esforço para reduzir a judicialização no setor aéreo, que representa custos bilionários às companhias, e destacou o diálogo com o Supremo Tribunal Federal para regulamentar o tema. O ministro mencionou ainda os investimentos em aeroportos do estado de São Paulo, que somam cerca de R\$ 5 bilhões em obras e melhorias, incluindo Congonhas (R\$ 2,5 bi), Guarulhos (R\$ 1,5 bi) e Americana (R\$ 350 mi), além do trabalho para viabilizar a operação comercial no Aeroporto Catarina, ampliando a capacidade da aviação regional.

Durante o evento, o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, destacou a atuação do ministro à frente da pasta. Segundo ele, Silvio Costa Filho tem se diferenciado pela postura técnica e pela eficiência administrativa. Pomini afirmou que “não fosse a confiança e o apoio do ministro, muitos dos avanços recentes no Porto de Santos não teriam sido possíveis”, e ressaltou que o titular da pasta “é reconhecido como um dos ministros mais bem avaliados do governo, por ser um gestor que defende resultados e eficiência acima de ideologias.”

Perspectivas

Ao encerrar sua participação, o ministro reforçou o otimismo com o país. “Eu acredito muito no Brasil. É aqui que quero criar meus filhos e ver crescer uma geração que acredita no trabalho e na produção. O Brasil tem tudo para viver um novo tempo, mais justo, solidário e humano”, concluiu.

O Smart Talks Logística contou ainda com a presença de lideranças empresariais e especialistas do setor, entre eles Nathália Marcassa, vice-presidente regulatória e de comunicação institucional da Rumo Logística, e Fabiano Filardi, fundador da FBF Engenharia. Promovido pela Companhia de Negócios, o Smart Talks é um fórum de conteúdo e networking que reúne executivos e empreendedores de destaque para discutir temas estratégicos que impactam o futuro da economia e da infraestrutura no país.

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

Data: 06/10/2025

GOVERNO INICIA DRAGAGENS DE DESASSOREAMENTO PARA GARANTIR TRANSPORTE DE INSUMOS ESTRATÉGICOS À REGIÃO AMAZÔNICA

Nível dos rios está quase 10 metros acima do registrado no início de outubro de 2024, mas caiu três metros em setembro, exigindo medidas preventivas



Ações de desassoreamento e dragagem preventiva garantem segurança à navegação e mantêm o transporte de insumos e o abastecimento das comunidades que dependem dos rios - Foto: Divulgação

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) iniciou o ciclo 2025/2026 de dragagens de manutenção no trecho entre Manaus e Itacoatiara, para restaurar as condições naturais de navegabilidade e garantir o transporte de insumos estratégicos à região. Segundo a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), equipes

também acompanharam, na última semana, as pré-dragagens nos trechos Coari–Codajás e São Paulo de Olivença–Benjamin Constant, na região oeste do Amazonas.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o comportamento dos rios da Amazônia exige atenção contínua. “Hoje, o nível dos rios da região está bem acima do registrado em 2024 neste mesmo período, mas estamos reforçando o monitoramento e antecipando ações de desassoreamento e dragagem preventiva para dar segurança à navegabilidade de pequenas, médias e grandes embarcações, e permitir o transporte de insumos estratégicos e o abastecimento das comunidades da região”, destacou.

Nos últimos anos, a navegação na Amazônia tem enfrentado fortes oscilações nos níveis dos rios. Em 2024, a situação tornou-se crítica: no início de outubro, a régua fluvimétrica marcava 1.287 centímetros no Rio Negro, em Manaus, enquanto o Rio Solimões apresentava níveis muito baixos, situando-se 44 centímetros abaixo da média em Coari e 218 centímetros abaixo em Tabatinga, em razão da menor ocorrência de chuvas na região.

Já em 2025, houve recuperação: o Rio Negro atingiu 2.235 centímetros em Manaus — quase 10 metros acima do ano anterior — e o Solimões voltou a níveis positivos, com 928 centímetros em Coari e 328 centímetros em Tabatinga. Ainda assim, em setembro, ambos os rios caíram cerca de três metros, reforçando a importância de ações periódicas de manutenção.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, ressalta que a política pública para as hidrovias busca dar respostas estruturadas a esses desafios. “O monitoramento constante e as dragagens de manutenção fazem parte de um planejamento mais amplo, que garante previsibilidade ao transporte, segurança à população ribeirinha e competitividade às cadeias produtivas da Amazônia”, explicou.

Gestão hidroviária

Para atender a essa demanda, o governo federal vem estruturando instrumentos permanentes para consolidar a política de navegação interior. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) implementou o Plano Anual de Dragagem e Manutenção Aquaviária (PADMA) e o Plano de Sinalização Náutica, ambos com validade de cinco anos, que permitem prever recursos, definir prioridades e organizar frentes de trabalho.

Essas iniciativas fortalecem a segurança da navegação e dão previsibilidade não apenas a operadores logísticos, mas também às comunidades ribeirinhas que dependem do transporte fluvial para abastecimento e integração regional.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 06/10/2025

MPOR CELEBRA PARCERIA COM INFRA S/A EM MAIS DE 60 PROJETOS DE LOGÍSTICA

Políticas integradas impulsionam ações em portos, aeroportos, hidrovias e canais de acesso



O evento ocorreu no auditório da Confederação Nacional do Transporte (CNT), em Brasília, e também marcou os dez anos do Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) - Foto: Divulgação/INFRA

Na cerimônia de celebração ocorrida nesta segunda-feira (6), pelos três anos da INFRA S/A – empresa pública ligada ao Ministério dos Transportes – o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) ressaltou a importância dessa parceria para a elaboração de



projetos de transporte e logística em todo o país.

O evento ocorreu no auditório da Confederação Nacional do Transporte (CNT), em Brasília, e também marcou os dez anos do Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL); plataforma que consolida dados sobre os diferentes modos de transporte no Brasil, integrando informações de órgãos públicos e do setor privado.

Representando o MPor na cerimônia, o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, destacou o papel estratégico da parceria. “São mais de 30 projetos em portos e hidrovias, 28 em aeroportos e 8 projetos aquaviários, que já foram desenvolvidos ou estão em andamento; frutos dessa parceria entre MPor e INFRA S/A. É uma demonstração de que conseguimos construir no setor de logística uma estrutura de Estado”, destacou o secretário.

A INFRA S/A nasceu em 2022, a partir da junção entre a EPL (Empresa de Planejamento e Logística) e a Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias. De acordo com seu diretor-presidente, Jorge Bastos, a atuação da empresa está focada na garantia de uma infraestrutura que prepare o Brasil para o futuro. “Hoje temos uma rede cada vez mais eficiente, integrada e sustentável a partir de estudos desenvolvidos pela INFRA S/A, que já ultrapassaram a marca dos R\$ 10 bilhões com concessões de rodovias e terminais portuários”, registrou.

Projetos de destaque

Entre os projetos realizados em parceria com o MPor, destacam-se a estruturação dos arrendamentos portuários de Maceió, Rio de Janeiro, Itajaí (SC), entre outros, além da elaboração de estudos para concessão dos canais de acesso aos portos de Rio Grande (RS) e Paranaguá (PR).

Na aviação, a INFRA S/A colaborou nos estudos de concessão de sete aeroportos no Amazonas: Parintins, Carauari, Coari, São Gabriel da Cachoeira, Barcelos, Lábrea e Maués. Também atua no planejamento da concessão de hidrovias estratégicas, como as dos rios Madeira, Paraguai, Amazonas e Lagoa Mirim.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 06/10/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AS DRAGAGENS NOS RIOS DA AMAZÔNIA, UMA NECESSIDADE CONSTANTE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A intervenção do Ministério de Portos e Aeroportos, com o início do ciclo 2025/2026 de dragagens de manutenção nos trechos fluviais estratégicos da Amazônia, como Manaus-Itacoatiara, é uma resposta necessária e urgente à volatilidade hidrológica da região. As oscilações extremas nos níveis dos rios, que variaram drasticamente de uma seca crítica em 2024 para uma recuperação significativa em 2025, exigem uma política de infraestrutura que priorize a previsibilidade e a segurança da navegação.

O comportamento errático dos rios, com quedas bruscas de nível mesmo após um ano de recuperação, reforça o argumento do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, de que a situação exige atenção contínua. A antecipação das ações de desassoreamento e dragagem preventiva é fundamental para garantir o fluxo de embarcações de todos os portes e, consequentemente, o transporte de insumos vitais para o abastecimento das comunidades e das cadeias produtivas da região.

A realização das dragagens de manutenção nos rios da Amazônia não é uma medida discricionária, mas um imperativo logístico e social. As hidrovias são a espinha dorsal do transporte na região



Norte, e qualquer interrupção na navegabilidade afeta diretamente a economia, o acesso a serviços essenciais e a soberania do País sobre seu território. A garantia de profundidade mínima nos canais, por meio da dragagem, permite que as embarcações circulem com segurança e eficiência, reduzindo o custo logístico e o risco de desabastecimento.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Batista, salientou que o monitoramento constante e as dragagens fazem parte de um planejamento mais amplo, que visa a dar previsibilidade ao transporte e competitividade às cadeias produtivas. A dragagem, portanto, é um investimento em infraestrutura, e não apenas um custo operacional, que sustenta o dinamismo do agronegócio e da indústria instalada na Zona Franca de Manaus.

A necessidade de ações de dragagem contínuas nesses rios, como destacou o ministro de Portos e Aeroportos, é um reconhecimento da complexidade da bacia amazônica. A natureza dinâmica dos rios, agravada pelas mudanças climáticas, exige que a política de navegação interior seja perene e bem estruturada. A implementação, por parte do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), do Plano Anual de Dragagem e Manutenção Aquaviária e do Plano de Sinalização Náutica, ambos com validade de cinco anos, é um passo crucial para organizar as frentes de trabalho e garantir o aporte de recursos.

É fundamental que o Governo Federal continue a estruturar esses instrumentos permanentes para que a política de navegação interior seja consolidada. A previsibilidade e a organização das dragagens são essenciais para que a Amazônia possa manter sua conexão com o restante do País e com o mercado internacional, garantindo o desenvolvimento sustentável da região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO LANÇA EDITAL PARA DUPLICAÇÃO DA BR-104 EM ALAGOAS

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

DUPLICAÇÃO

O Ministério dos Transportes lançou o edital para a duplicação e ampliação da capacidade da BR-104 no trecho entre Branquinha e União dos Palmares, em Alagoas. As obras, que abrangem 12,7 quilômetros entre os km 33,4 e km 46,1, incluem pavimentação e melhorias de segurança viária, com foco na eliminação de pontos críticos e no aumento da fluidez do tráfego. A licença ambiental já foi aprovada, e o investimento previsto 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.

INTEGRAÇÃO

Localizada no norte de Alagoas, a BR-104 é considerada um eixo estratégico de integração regional. A rodovia conecta Maceió, Murici e União dos Palmares a polos econômicos de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, fortalecendo a ligação entre capitais e centros industriais do Nordeste. As intervenções fazem parte do plano federal de recuperação da malha rodoviária alagoana, que zerou o número de trechos federais em péssimas condições no início de 2024.

AVANÇOS

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, apresentou na segunda-feira (6) um panorama dos avanços da infraestrutura nacional durante o evento Smart Talks Logística, realizado em São Paulo. Segundo ele, o Brasil vive “um momento de transformação”, com crescimento nas exportações, recorde na balança comercial e no transporte de grãos. O ministro destacou ainda o desempenho da aviação, que atingiu 84 milhões de passageiros entre janeiro e agosto de 2025, e a movimentação recorde de 653 milhões de toneladas nos portos no primeiro semestre.

INVESTIMENTOS

Na área portuária, Costa Filho destacou que o Ministério de Portos e Aeroportos coordena 60 concessões previstas até 2026, somando mais de R\$ 30 bilhões em investimentos. Entre os leilões

programados estão o do Canal de Acesso do Porto de Paranaguá e o do Tecon Santos 10. O ministro ressaltou também que o Porto de Santos deverá receber R\$ 20 bilhões em obras públicas e privadas, como o túnel Santos–Guarujá e a nova dragagem. Costa Filho ressaltou o foco em sustentabilidade, citando o uso de combustíveis sustentáveis e a criação de corredores marítimos verdes.

AVIAÇÃO

O ministro anunciou um programa de crédito específico para o setor aéreo, com R\$ 5 bilhões a partir de 2025, para ampliar o uso de aeronaves da Embraer e fortalecer a aviação nacional. Ele mencionou ainda o diálogo com o Supremo Tribunal Federal para reduzir a judicialização do setor e os investimentos em aeroportos paulistas, como Congonhas, Guarulhos e Americana, que somam R\$ 5 bilhões. Ao encerrar sua participação, Costa Filho afirmou acreditar em “um novo tempo para o Brasil, mais justo, solidário e humano”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2025

NACIONAL - LULA E TRUMP DISCUTEM COMÉRCIO E REAPROXIMAÇÃO ENTRE BRASIL E EUA

Em conversa por videoconferência, líderes trataram da sobretaxa de 50% sobre produtos brasileiros e concordaram em se encontrar pessoalmente em breve

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



“Teremos novas discussões e nos encontraremos em um futuro não muito distante, tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos”, disse Trump após a conversa por telefone com Lula

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, tiveram na segunda-feira (6) uma conversa de aproximadamente 30 minutos por videoconferência, marcada por um tom amistoso e centrada nas relações comerciais

entre os dois países. Segundo o Palácio do Planalto, o diálogo foi uma oportunidade para que os líderes retomassem o contato direto e reforçassem o entendimento político estabelecido durante o encontro que tiveram em Nova York, por ocasião da Assembleia Geral da ONU.

De acordo com o governo brasileiro, a iniciativa da ligação partiu de Trump, e ambos chegaram a trocar números de telefone para manter uma linha direta de comunicação. Durante a conversa, Lula afirmou que o contato representa uma “oportunidade para a restauração das relações amigáveis de 201 anos entre as duas maiores democracias do Ocidente” e pediu a retirada da sobretaxa de 50% imposta pelos Estados Unidos a produtos brasileiros, além da revisão de medidas restritivas aplicadas contra autoridades nacionais.

O presidente brasileiro também destacou que o Brasil é um dos três países do G20 com quem os Estados Unidos mantêm superávit na balança de bens e serviços, argumento usado para reforçar o pleito pela eliminação das barreiras tarifárias. Segundo o Planalto, “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”.

Em resposta, Trump manifestou satisfação com o diálogo. “Esta manhã, tive uma ótima conversa telefônica com o presidente Lula, do Brasil. Discutimos muitos assuntos, mas o foco principal (abrange) a economia e o comércio entre nossos dois países. Teremos novas discussões e nos



encontraremos em um futuro não muito distante, tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos. Gostei da conversa — nossos países se darão muito bem juntos!”, declarou o presidente norte-americano em sua rede social.

O Planalto informou que o presidente norte-americano designou o secretário de Estado, Marco Rubio, para conduzir as negociações com o vice-presidente Geraldo Alckmin, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o chanceler Mauro Vieira. O ministro Haddad classificou o diálogo entre os dois chefes de Estado como “positivo”, do ponto de vista econômico, e destacou que a aproximação pode abrir espaço para avanços nas relações comerciais bilaterais.

Os dois presidentes também concordaram em realizar um encontro presencial em breve. Lula sugeriu que a reunião ocorra durante a Cúpula da Asean, na Malásia, e reiterou o convite para que Trump participe da COP30, em Belém, em novembro. O presidente brasileiro também se dispôs a visitar os Estados Unidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/10/2025

NACIONAL - ALCKMIN VÊ CONVERSA ENTRE PRESIDENTES COMO “MUITO POSITIVA”

Da Agência Brasil

O vice-presidente Geraldo Alckmin qualificou a conversa de 30 minutos entre os presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump, nesta segunda (6), como “muito positiva”.

“Estamos muito otimistas que a gente vai avançar. O presidente Lula destacou a disposição do Brasil para o diálogo e para a negociação”, afirmou Alckmin, que também é ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Aos jornalistas, Alckmin disse que o governo considerou a conversa “melhor até do que esperávamos”. Para ele, o diálogo renderá desdobramentos. Ele ratificou que Lula e Trump trocaram os números de telefones pessoais e que o norte-americano designou o secretário de Estado, Marco Rubio como o interlocutor.

Em relação às tarifas impostas pelo governo norte-americano sobre as exportações de produtos brasileiros, Alckmin entende que a conversa renderá próximos passos, mas disse que é necessário “aguardar”.

Na conversa, segundo Alckmin, Lula disse que as sanções contra autoridades brasileiras não são justas e que o tema deveria ser rediscutido. “Nós somos muito otimistas que vamos avançar para o ganha-ganha, nessa relação com investimentos recíprocos e equacionamento da questão tarifária”, acrescentou.

Alckmin disse que não está agendada uma nova reunião entre os representantes dos governos do Brasil e dos Estados Unidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/10/2025

NACIONAL - BNDES E BANCO CHINÊS CRIAM FUNDO DE US\$ 1 BI PARA INVESTIMENTOS NO BRASIL

Parceria com o Cexim prevê aportes em transição energética, infraestrutura e inovação, com operações previstas para começar em 2026

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Export-Import Bank of China (Cexim) estão estruturando um fundo bilateral de investimentos voltado ao financiamento

de projetos no Brasil. O novo mecanismo, que deverá atingir até US\$ 1 bilhão em aportes, tem previsão de início das operações em 2026 e será o primeiro fundo conjunto entre instituições financeiras de fomento dos dois países.



De acordo com o BNDES, o fundo de investimento será composto por cerca de US\$ 600 milhões provenientes do Cexim e aproximadamente US\$ 400 milhões do banco brasileiro

Segundo o BNDES, o fundo será composto por cerca de US\$600 milhões provenientes do Cexim e aproximadamente US\$ 400 milhões do banco brasileiro. Os recursos serão aplicados por meio do mercado de capitais, na compra de títulos de dívida e

participações societárias em empresas e projetos nacionais.

O objetivo, de acordo com o BNDES, é promover o desenvolvimento sustentável bilateral entre Brasil e China, com foco em setores como transição energética, infraestrutura, bioeconomia, mineração, agricultura, economia digital e inteligência artificial. O banco também destaca que o instrumento contribuirá para o fortalecimento das relações econômicas entre os dois países e para a ampliação da cooperação em áreas de interesse comum.

O anúncio foi feito pelo diretor de Planejamento e Relações Institucionais do BNDES, Nelson Barbosa, durante a abertura do II Seminário Internacional de Estudos da China Contemporânea, realizado em parceria com a Faculdade Lano Americana de Ciências Sociais (Flacso). O fundo é resultado de um Termo de Compromisso e Declaração de Intenção de Cooperação assinado em 17 de setembro entre o BNDES e o Cexim.

“A gente assinou o acordo de cooperação de fazer um fundo de até US\$ 1 bilhão. Esse fundo vai ser estruturado para financiar investimentos em mercado de capitais no Brasil. Então seria um fundo de investimento China-Brasil com até US\$ 1 bilhão no total para investimentos aqui no Brasil”, afirmou Barbosa.

O diretor também destacou que o instrumento representa um avanço nas relações financeiras entre os dois países. “Essa nova parceria entre as duas instituições fortalecerá a relação comercial e econômica entre Brasil e China”, completou.

De acordo com fontes do BNDES, a prioridade deve ser dada a projetos dos setores de mineração e infraestrutura, embora outras áreas estratégicas também possam ser contempladas. O banco informou ainda que os aportes deverão ser feitos majoritariamente em reais, o que reforça o caráter nacional dos investimentos e a integração entre as duas economias.

O Export-Import Bank of China é uma instituição financeira de políticas públicas, de propriedade estatal e vinculada diretamente ao Conselho de Estado da China. Sua atuação é voltada a apoiar o comércio exterior, os investimentos e a cooperação econômica internacional do país asiático, com foco na promoção do desenvolvimento sustentável e na internacionalização das empresas chinesas.

O BNDES destacou que o novo fundo bilateral se soma aos esforços do banco em ampliar o acesso do Brasil a fontes internacionais de financiamento voltadas a projetos de impacto ambiental e social positivo, em consonância com a agenda de transição energética e inovação tecnológica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/10/2025

NACIONAL - GOVERNO INICIA DRAGAGENS PARA GARANTIR TRANSPORTE À REGIÃO AMAZÔNICA

Nível dos rios está quase 10 metros acima do registrado no início de outubro de 2024, mas caiu três metros em setembro, exigindo medidas preventivas

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Equipes também acompanharam, na última semana, as pré-dragagens nos trechos Coari-Codajás e São Paulo de Olivença–Benjamin Constant, na região oeste do Amazonas

O Ministério de Portos e Aeroportos iniciou o ciclo 2025/2026 de dragagens de manutenção no trecho entre Manaus e Itacoatiara, para restaurar as condições naturais de navegabilidade e garantir o transporte de insumos estratégicos à região. Segundo a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, equipes também acompanharam, na última semana, as pré-dragagens

nos trechos Coari Codajás e São Paulo de Olivença–Benjamin Constant, na região oeste do Amazonas.

Nos últimos anos, a navegação na Amazônia tem enfrentado fortes oscilações nos níveis dos rios. Em 2024, a situação tornou-se crítica: no início de outubro, a régua fluvimétrica marcava 1.287 centímetros no Rio Negro, em Manaus, enquanto o Rio Solimões apresentava níveis muito baixos, situando-se 44 centímetros abaixo da média em Coari e 218 centímetros abaixo em Tabanga, em razão da menor ocorrência de chuvas na região.

Já em 2025, houve recuperação: o Rio Negro atingiu 2.235 centímetros em Manaus — quase 10 metros acima do ano anterior — e o Solimões voltou a níveis positivos, com 928 centímetros em Coari e 328 centímetros em Tabanga. Ainda assim, em setembro, ambos os rios caíram cerca de três metros, reforçando a importância de ações periódicas de manutenção.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o comportamento dos rios da Amazônia exige atenção contínua. “Hoje, o nível dos rios da região está bem acima do registrado em 2024 neste mesmo período, mas estamos reforçando o monitoramento e antecipando ações de desassoreamento e dragagem preventiva para dar segurança à navegabilidade de pequenas, médias e grandes embarcações, e permitir o transporte de insumos estratégicos e o abastecimento das comunidades da região”, destacou.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Basta, ressalta que a política pública para as hidrovias busca dar respostas estruturadas a esses desafios. “O monitoramento constante e as dragagens de manutenção fazem parte de um planejamento mais amplo, que garante previsibilidade ao transporte, segurança à população ribeirinha e competitividade às cadeias produtivas da Amazônia”, explicou.

O governo federal informa que, para atender a essa demanda, vem estruturando instrumentos permanentes para consolidar a política de navegação interior. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) implementou o Plano Anual de Dragagem e Manutenção Aquaviária e o Plano de Sinalização Náutica, ambos com validade de cinco anos, que permitem prever recursos, definir prioridades e organizar frentes de trabalho.

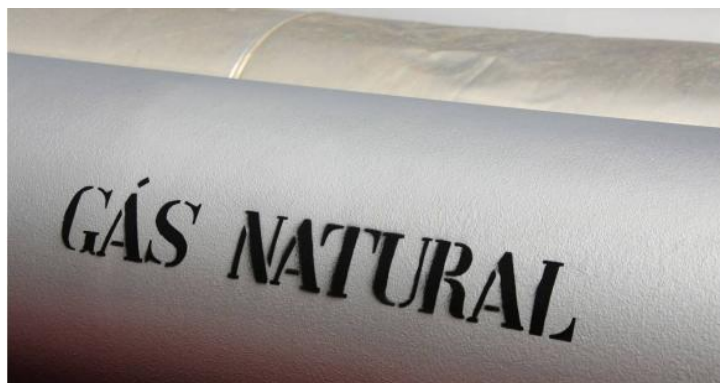
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2025

NACIONAL - PETROBRAS FAZ OPERAÇÃO INÉDITA DE GÁS ENTRE ARGENTINA E BRASIL

Importação piloto de Vaca Muerta marca avanço na integração energética regional e ocorre em meio a esforços da estatal para ampliar a oferta ao mercado interno

Da Agência Brasil



A importação faz parte de um acordo da Petrobras Operaciones SA (Posa) e a Gas Bridge, comercializadora de gás natural da Pluspetrol, multinacional de origem argentina

Pela primeira vez, a Petrobras importou gás natural do reservatório explorado pela companhia em Vaca Muerta, na Bacia de Neuquén, no norte da Patagônia, na Argentina. O combustível foi transportado via gasodutos da Argentina até a Bolívia, de

onde a estatal já importa gás, e de lá, trazido para o Brasil.

A operação foi concluída na última sexta-feira (3) e divulgada pela estatal na segunda-feira (6). O volume, considerado pela Petrobras como um teste comercial e operacional, alcançou 100 mil metros cúbicos. Essa quantidade equivale a menos de 5% da produção do volume disponibilizado ao mercado nacional pela estatal.

A importação faz parte de um acordo da subsidiária da Petrobras na Argentina — Petrobras Operaciones SA (Posa) — e a Gas Bridge Comercializadora, comercializadora de gás natural da Pluspetrol, multinacional de origem argentina.

A Petrobras Operaciones detém 33,6% de participação não-operada no campo de Rio Neuquén, localizado nas províncias de Rio Neuquén e Rio Negro.

A estatal informou que, por contrato, pode importar até 2 milhões de metros cúbicos de gás natural, na modalidade interruptível. “Novas operações de importação ocorrerão conforme as empresas identifiquem oportunidades comerciais”, acrescenta a empresa brasileira.

Em comunicado à imprensa, a diretora de Transição Energética e Sustentabilidade da Petrobras, Angélica Laureano, classificou a operação como “marco relevante”, por causa da integração das infraestruturas da Petrobras na Argentina com a do Brasil.

“Essa solução logística e comercial abre uma nova possibilidade para importação de gás natural pelo Brasil, refletido o compromisso da Petrobras com o aumento da oferta e com o desenvolvimento sustentável do mercado de gás natural”.

A operação teste é mais uma frente para aumentar a oferta de gás natural no Brasil e endereçar uma queixa do setor industrial, que reclama do preço alto.

Segundo um estudo divulgado em abril pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), o combustível que chega à indústria é dez vezes o preço do americano e o dobro do europeu.

A presidente da companhia, Magda Chambriard, já manifestou o esforço da estatal para escoar mais gás do pré-sal brasileiro e baixar o custo à indústria consumidora.

Hub no pré-sal

Na sexta-feira, a estatal deu início à contratação da empresa que construirá a plataforma P91, que será a 12ª destinada ao campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos.

O investimento espera consolidar Búzios como maior campo produtor da Petrobras (por enquanto é o campo de Tupi, também na Bacia de Santos) e ampliar a relevância para o suprimento de gás natural no país.

A P-91, além de produzir gás, atuará como um hub (ponto de concentração), isto é, terá capacidade para receber e escoar gás produzido em outras plataformas do campo que não foram originalmente desenhadas para exportação do combustível.

O gás escoado será direcionado ao Complexo de Energias Boaventura (antigo Comperj), em Itaboraí, região metropolitana do Rio de Janeiro, por meio do gasoduto Rota 3.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2025

REGIÃO NORDESTE - MARINHA HOMOLOGA NOVA PROFUNDIDADE PARA O PORTO DE SUAPE

Homologação da dragagem do canal amplia profundidade para 20 metros, permitindo petroleiros com carga máxima

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A última etapa da dragagem do canal externo, concluída em abril de 2024, teve custo de R\$ 140 milhões e resultou na remoção de 1,7 milhão de metros cúbicos de sedimentos

A dragagem do canal externo do Porto de Suape foi homologada pela Marinha do Brasil, garantindo profundidade de 20 metros. A autorização estabelece as condições operacionais para utilização do novo canal e o período de operação, marcando um avanço

estratégico para o complexo portuário, que passa a operar sem restrições de calado e com mais eficiência.

O aprofundamento posiciona o atracadouro entre os que dispõem de maior calado do país, ampliando sua competitividade e atratividade para investidores, ressalta a Autoridade Portuária. Com o aval, Suape poderá receber embarcações de classe mundial, como o Suez max — navio-tanque com calado de 17 metros e capacidade de carga entre 140 mil e 175 mil toneladas.

Antes da homologação, 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 de calado, o que traz maior previsibilidade ao planejamento, reduz manobras ociosas e amplia o aproveitamento da janela de atracação.

A última etapa da obra de dragagem do canal externo, iniciada em 1º de dezembro de 2023 e concluída em abril de 2024, teve custo de R\$ 140 milhões e resultou na remoção de 1,7 milhão de metros cúbicos de sedimentos.

“É um divisor de águas para o nosso porto, que já ostenta a liderança nacional na 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”, destaca o diretor-presidente do complexo, Armando Monteiro Bisneto.

De acordo com o gestor da estatal portuária, a eliminação de restrições operacionais e a entrada de navios de maior porte tendem a 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”, pontua Bisneto.

Canal interno

O projeto se integra à futura dragagem do canal interno, cuja intervenção foi iniciada em 29 de agosto deste ano. Orçada em R\$ 217 milhões — sendo R\$100 milhões do Ministério de Portos e Aeroportos, via PAC3, e R\$ 117 milhões de recursos do estado, a intervenção prevê aprofundar o canal para 16,2 metros e remover 3,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos.

O contrato inclui também a dragagem da bacia de evolução e dos Píeres de Granéis Líquidos 3A e 3B, até 18,5 metros de profundidade.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/10/2025

REGIÃO SUL - APS PROJETA R\$ 844 MILHÕES EM OBRAS E MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ

Plano inclui dragagem, novos sistemas de monitoramento, ampliação da área alfandegada e terminal de cruzeiros de R\$ 300 milhões

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Pomini destacou a retomada das operações, o aumento da movimentação de cargas e o avanço de obras e projetos que somam mais de R\$ 844 milhões em investimentos previstos

A Autoridade Portuária de Santos (APS) apresentou na segunda-feira (6), na sede do Porto de Itajaí (SC), o balanço dos três primeiros trimestres de sua gestão à frente do terminal catarinense, iniciada em 1º de

janeiro deste ano, após o fim da cessão ao município. O presidente da APS, Anderson Pomini, destacou a retomada das operações, o aumento da movimentação de cargas e o avanço de obras e projetos que somam mais de R\$ 844 milhões em investimentos previstos.

Segundo Pomini, o Porto de Itajaí vive um novo ciclo de crescimento e competitividade. “O porto voltou a atrair cargas e, até julho, já tinha movimentado 2,3 milhões de toneladas, com projeção de ultrapassar a movimentação dos últimos três anos em toneladas e em número de contêineres”, afirmou. Ele também ressaltou que a nova fase inclui a retomada da dragagem, com homologação dos calados operacionais após o restabelecimento das profundidades do canal interno, externo e da bacia de evolução.

Entre as ações estruturais em andamento, a APS destaca o projeto de retirada dos destroços do navio Pallas, que afundou há cerca de um século na região. O investimento é estimado em R\$ 68 milhões e, segundo a estatal, já estão previstas as primeiras etapas de mergulho e avaliação no próximo mês, com a expectativa de concluir a retirada do casco até o primeiro semestre de 2026. As tratativas com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) já estão em andamento da embarcação.

Pomini também apresentou as principais obras e programas em desenvolvimento no porto. Entre elas estão a readequação dos molhes Norte, em Navegantes, e Sul, em Itajaí, que visam ampliar a

segurança e a capacidade de manobra de embarcações. O Sistema VTMS, tecnologia voltada ao monitoramento do tráfego aquaviário, representa investimento de R\$ 65 milhões.

Na área energética, está em execução um plano de modernização esmado em R\$ 20 milhões para readequação de subestações e iluminação, permitindo operações noturnas mais seguras. Também estão em andamento obras de adensamento e expansão da área alfandegada, com acréscimo de 60 mil metros quadrados, instalação de novos scanners no valor de R\$ 12 milhões e modernização de gates orçada em R\$ 3 milhões.

Outro projeto em implantação é o sistema rodoviário integrado, que permitirá o monitoramento em tempo real do fluxo de caminhões, reduzindo gargalos logísticos e impactos sobre o trânsito urbano. A APS também prevê a implantação do programa Smart Porto, que contará com câmeras inteligentes e monitoramento integrado de segurança, com investimento de R\$ 30 milhões.

No segmento de turismo, o plano inclui a construção de um novo terminal de cruzeiros, estimado em R\$ 300 milhões. O Master Plan do empreendimento deve ser concluído até fevereiro de 2026 e tem como objetivo consolidar Itajaí como polo de turismo marítimo.

De acordo com Pomini, o desempenho financeiro do porto também tem apresentado avanços. No primeiro semestre de 2025, a receita já superou todo o faturamento registrado em 2024. Apenas em Imposto Sobre Serviços (ISS), o Porto de Itajaí gerou R\$ 2,4 milhões para o município.

Além dos resultados operacionais e financeiros, a APS informou que vem ampliando as ações sociais e de capacitação. A estatal mantém parceria com a Fundação Cenep para oferecer cursos profissionalizantes a 50 jovens e adultos, e investe cerca de R\$ 280 mil em patrocínios culturais e esportivos ao longo de 2025.

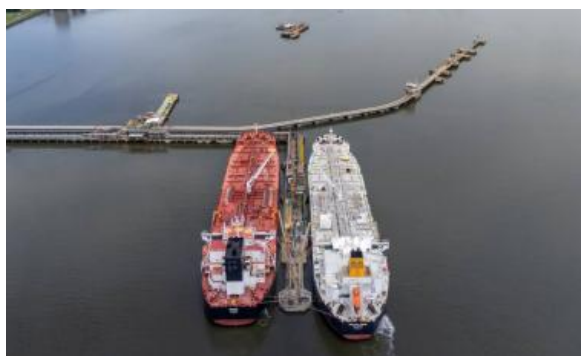
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2025

REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ INICIA OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO PÍER DE GRANÉIS LÍQUIDOS

Com investimentos de R\$ 29 milhões, ampliação e modernização da estrutura permitirá atracação de navios de maior porte no Porto de Paranaguá

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Estão sendo programadas janelas operacionais de sete a nove dias em que o Píer Público de Granéis Líquido do Porto de Paranaguá não poderá receber nenhuma embarcação

A Portos do Paraná deu início na última semana às obras de ampliação e readequação do Píer Público de Granéis Líquidos (PPGL), localizado no Porto de Paranaguá, o principal complexo portuário do estado. Serão investidos R\$ 29 milhões na obra, que permitirá atracação de navios de maior porte.

Há duas semanas, a Autoridade Portuária apresentou um cronograma das atividades, que foi estruturado com o objetivo principal de garantir a menor interferência nas operações de atracação e desatracação de navios. O encontro reuniu técnicos dos terminais que operam no píer público, representantes da construtora responsável pela obra e também da Portos do Paraná.

Os trabalhos tiveram início pela reestruturação do pavimento da ponte de acesso. Em seguida, começa o estaqueamento para a construção de um novo dolfim (estrutura portuária fixa) destinado à amarração e atracação de navios.

Também fazem parte do escopo a nova estrutura de elevação e organização de mangotes (mangueiras flexíveis para transporte de material líquido), a adequação do sistema de iluminação e das instalações elétricas, a instalação de sistema de monitoramento e atracação a laser e a substituição das defensas — estruturas responsáveis por minimizar o impacto das embarcações durante as manobras.

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

De acordo com a Autoridade Portuária, a construção do novo dolfim será realizada concomitantemente às operações de navios nos berços 141 e 142, para evitar desabastecimento no estado do Paraná.

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

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

Os berços 141 e 142 atendem a empresas como Petrobras/Transpetro, Liquipar, Cattalini, CBLe Terin, responsáveis pela movimentação de óleo bruto de petróleo, óleo diesel, metanol e outros combustíveis no Porto de Paranaguá.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2025

REGIÃO SUDESTE - PORTO HACK SANTOS CHEGA À FINAL COM RECORDE DE INSCRITOS E PROTAGONISMO FEMININO

Evento da Abtra mobiliza 260 participantes e leva dez equipes universitárias à disputa por soluções tecnológicas para o setor portuário

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Porto Hack Santos também marcou pela diversidade: entre os dez mês finalistas, 37% dos participantes são mulheres e quatro equipes são comandadas por líderes femininas

A primeira etapa do Porto Hack Santos 2025, evento de tecnologia promovido pela Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), bateu recorde de

participantes com 260 competidores. Também foram conhecidos os dez finalistas que vão participar da final presencial no próximo dia 13 de outubro.

A edição de 2025 da maratona envolveu o desafio estratégico de aplicar inteligência em um modelo simulador de Port Community System (PCS), contando com um toolkit inédito de APIs, dados simulados e interações entre players da cadeia logística portuária.

A competição reuniu 61 - mês inscritos, com participantes entre 18 e 57 anos. Do total de equipes, 58 confirmaram presença na largada. Ao longo da jornada, 45 mergulharam na plataforma e 25 chegaram até a etapa final de submissão de projetos.

O Porto Hack Santos também marcou pela diversidade: entre os dez meses finalistas, 37% dos participantes são mulheres e quatro equipes são comandadas por líderes femininas.

Os projetos que conquistaram vaga na final foram desenvolvidos por universitários de diferentes instituições de ensino. As equipes são: Al-Caisrítmicos (Fatec Santos), Cassandra (Fatec Registro), Cybernauca (Unip + Fatec Santos), Legião Dev das Docas (Fatec Santos + IFSP Cubatão), Portotech (Fiap + Unip + Anhembi Morumbi), Brainstorming (Unisanta), Codetec (Fatec Registro), Guará Vermelho (IFSP Cubatão), Piratas do Algoritmo (Unisantos) e Smartport (Senai Santos).

Marco Riveiros, fundador do Instituto AmiGU, destacou que os competidores tiveram a chance de transformar ideias em projetos reais. “Cada um chegará à final do Porto Hack Santos como prova viva de que a força da comunidade, somada à vontade de inovar, é capaz de mover até o maior dos portos”.

Final

As dez equipes finalistas vão apresentar seus protótipos no próximo dia 13, no auditório do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros (SDAS), em Santos (SP). Abanca será composta por representantes do Ministério de Portos e Aeroportos, Autoridade Portuária de Santos (APS), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), entidades setoriais, empresas do setor portuário e de tecnologia.

Neste dia, serão anunciadas as três equipes vencedoras da competição e as respectivas premiações: R\$ 10 mil (1º lugar), R\$ 7 mil (2º lugar) e R\$ 3 mil (3º lugar).

Apesar da premiação principal, todos os concorrentes serão coroados ao receber um portfólio digital com habilidades do po capacidade de liderança, desembaraço e resiliência, reveladas durante a jornada. Essas competências vão além do currículo comum e podem abrir novas portas no mercado de trabalho.

“Por isso a gente diz que no Porto Hack Santos todo mundo sai ganhando. Os competidores têm a chance de viver a inovação e se aproximar do porto, e a comunidade portuária pode se abrir para novas soluções e garimpar futuros profissionais que vão ajudar a construir o futuro dos portos”, pontuou Angelino Caputo, presidente-executivo da Abtra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2025

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP INJETA CRÉDITO PARA SUSTENTAR EXPORTAÇÕES AFETADAS POR TARIFAÇÃO

Programa Giro Exportador, da Desenvolve SP, já soma R\$ 54 milhões em liberações e amplia apoio a empresas impactadas

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O programa foi criado para apoiar empresas afetadas pela elevação das tarifas impostas pelos EUA sobre produtos brasileiros e recebeu a adesão de mais de 400 empreendedores

A linha de crédito Giro Exportador, operada pela Desenvolve SP, já liberou R\$ 54 milhões para exportadores do Estado de São Paulo, segundo informações do governo paulista. O valor inclui desembolsos, aprovações e contratos em fase de

assinatura. Lançado em caráter emergencial, o programa foi criado para apoiar empresas afetadas pela elevação das tarifas impostas pelos Estados Unidos sobre produtos brasileiros e já recebeu a adesão de mais de 400 empreendedores. Em três meses, há mais de R\$ 230 milhões em pedidos em fase avançada de análise, além de solicitações em etapa inicial.

De acordo com o governo estadual, o Giro Exportador foi lançado 15 dias após o anúncio do chamado “tarifaço”, em 23 de julho. A linha começou com R\$200 milhões disponíveis e, em menos de um mês, teve o valor ampliado para R\$ 400 milhões. O aumento foi acompanhado de outras medidas de estímulo à indústria paulista, como a liberação de R\$ 1,5 bilhão em créditos de ICMS, dentro de um pacote de proteção ao setor produtivo.

A Desenvolve SP, agência de fomento do governo do Estado, é responsável pela operação da linha, que oferece juros a partir de 0,27% ao mês mais IPCA, prazo de até 60 meses e carência de até 12 meses. Segundo o governo, as condições foram definidas para aliviar o fluxo de caixa das empresas no curto prazo e sustentar o ciclo produtivo e as exportações no médio prazo. Com o reforço orçamentário, o programa passou a atender um número maior de companhias afetadas pela nova tarifa norte-americana, acelerando a análise de crédito e os desembolsos.

Entre as empresas atendidas está a Brazilian Fish, sediada em Santa Fé do Sul (SP). A companhia, considerada um dos maiores frigoríficos de tilápia da América Latina, tem presença em mais de 20 estados e atuação internacional. Com o aumento das tarifas sobre produtos brasileiros, o segundo maior mercado da empresa, os Estados Unidos, foi diretamente impactado. Segundo o governo paulista, a companhia precisou adotar medidas temporárias de contenção, como ajustes operacionais, para preservar sua base de mais de mil empregos.

A busca por suporte financeiro levou a empresa à Desenvolve SP, que, por meio da linha Giro Exportador, viabilizou recursos para atravessar o período de incerteza. O objetivo, conforme o governo estadual, é garantir solidez financeira, preservar postos de trabalho, manter as operações e estimular a diversificação de 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”, afirmou o diretor-presidente da Desenvolve SP, Ricardo Brito.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FERROGRÃO NO STF: PRIMEIRO PASSO DE UMA LONGA CAMINHADA



FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo do Ministério dos Transportes

opinião@redebeneews.com.br

Nessa decisão, provavelmente a primeira de uma série, imagina-se que o STF trate da questão da constitucionalidade da lei e, se for além, talvez recomende alguns condicionantes/diretrizes para balizarem o desenvolvimento do projeto, a modelagem e, eventualmente, também o licenciamento ambiental do empreendimento; este a ser conduzido pelo Ibama.

Após cinco anos de idas e vindas, e incidentalmente às vésperas e já no clima da COP-30, na última semana (no dia 2 de outubro), a Ferrogrão começou a ser discutida pelo Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) – como, aliás, todas as questões estrategicamente importantes para o futuro do País, da Nação, deveriam sê-lo.



Essa é a manchete; mas a lita, o processo é mais complexo: a rigor, o que está pautado, e em julgamento, não é diretamente a implantação da ferrovia, mas sim a constitucionalidade da Lei 13.452/17, que alterou os limites do Parque Nacional do Jamaxim. As discussões dos limites do parque e da implantação da Ferrogrão se mesclam porque, dos 933 km desta, entre Sinop-MT e Miritituba-PA, 49 km (5,3%) estão projetados paralelos à diretriz da BR-163 (já existente) que, por sua vez, tem diretriz mais ou menos paralela e próxima ao parque.

No primeiro dia de julgamento, o relator, min. Alexandre de Moraes, apresentou seu relatório: um sumário da tramitação da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 6553, desde 2020, com cautelar concedida em 2021. E também foram feitas oito sustentações orais. Já o voto do relator está previsto para a sessão da semana subsequente (8 de outubro, amanhã); seguindo salutar procedimento adotado em anos recentes pelo STF, na linha da Suprema Corte americana: a defasagem temporal entre as sustentações orais (das partes credenciadas) e o voto do relator (posteriormente, dos demais ministros) viabiliza, a estes, mais tempo para levarem em consideração, em seus votos, o ponderado pelo relator e os advogados sustentantes.

Decisão formal: no mérito, discute-se a possibilidade de serem alterados limites de parques por meio de medida provisória (MP); como foi este o caso (MP nº 758/16). Nesse sentido, p.ex, o representante da Articulação dos Povos Indígenas do Brasil – Apib, Ricardo Terena, invocou o art. 225, §1º, inciso III, da Constituição Federal, e o precedente da ADI nº 4.717/18. Como argumento agravante, o fato de a Lei aprovada ter “desafetado” (excluído) 862 hectares de área da unidade de conservação, previstos na MP; ainda que tenha “ampliado os limites do parque em sua porção sudoeste, com inclusão de área de aproximadamente 51.000 hectares”.

Ao final, o autor da nova postulação (dentro da mesma ADI) requer “a ampliação da medida cautelar com a suspensão de todo procedimento de licenciamento ambiental da EF-170 (em toda a administração pública federal) e da proposta de concessão em tramitação no Ministério dos Transportes (MT) e seus órgãos vinculados (ANTT e Infra S.A), incluindo a realização de Leilão da Ferrogrão em 2025”. Na prática, paralização total das ações nas diversas frentes; não é?

Implantação da ferrovia: no mérito, desde que surgiu o projeto em 2012, confrontam-se duas visões, dois conjuntos de argumentos bastante distintos:

Os que defendem a implantação da Ferrogrão destacam os impactos positivos do empreendimento, como em recente artigo do secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, tomando como referência a 5ª versão do EVTEA (AGO/24): logisticamente, agregação ao Arco Norte de capacidade de transporte de 70 Mt/ano, e redução média de 20% no frete (o que contribuiria para aumentar a competitividade das exportações brasileiras). Mas, também, impactos positivos ambientais e sociais: 3,4 Mt/ano de emissões evitadas de CO2 equivalentes, “Valor Social Presente Líquido” de mais de R\$ 60 bilhões e R\$ 800 milhões reservados para medidas socioambientais mitigatórias/compensatórias.

Já impactos negativos da redução do parque (aprovada pela Lei em tela), associada à implantação da Ferrogrão (FG), são apontados por ONGs ambientalistas e lideranças indígenas, acompanhadas pelo Ministério Público Federal (MPF) e pelo PSOL: “ameaça a biodiversidade, fragiliza a política de conservação e pode incentivar desmatamento e grilagem de terras”. Mais especificamente, segundo Raphael Sodré Cittadinho, advogado do PSOL, “a ferrovia ameaça diretamente povos indígenas, comunidades locais e espécies endêmicas da região”, acrescentando que “pelo menos 14 terras indígenas e dezenas de comunidades podem ser impactadas, além de cinco espécies de peixes encontrados somente na região”. Já para a APIB, a FG “afetaria diretamente seis terras indígenas, 17 unidades de conservação e três povos isolados, além de gerar impactos cumulativos em toda a bacia do Tapajós, atingindo também quilombolas, ribeirinhos, pescadores e extrativistas”.

Chamou atenção, e vale registro, a intervenção do min. Flávio Dino que, com um misto de surpresa e curiosidade, solicitou à representante do Instituto Kabu, Gladys Terezinha Reis do Nascimento, confirmação da informação anterior do representante da Confederação Nacional da Agricultura



(CNA), Rodrigo de Oliveira Kaufmann, de que a “ferrovia se aproxima de terras indígenas apenas da ordem de 5,8 km, e em áreas urbanas”.

Os argumentos estão postos à mesa. Um volume expressivo de dados e informações também. O que e como decidirá o STF; shakespearianamente, “eis a questão”!

Nessa decisão, provavelmente a primeira de uma série, imagina-se que o STF trate da questão da constitucionalidade da lei e, se for além, talvez recomende alguns condicionantes/diretrizes para balizarem o desenvolvimento do projeto, a modelagem e, eventualmente, também o licenciamento ambiental do empreendimento; este a ser conduzido pelo Ibama.

Uma boa notícia para o desenvolvimento sustentável

A boa notícia deste primeiro dia de julgamento é que as visões, os argumentos aparentemente inconciliáveis dos dois polos, exibiram brechas de flexibilização – não reverberando o Fla X Flu tão comum em nossos dias: por um lado, visando minimizar os impactos negativos, o Ministério dos Transportes e o promotor do projeto se esmeraram nas análises e ajustes no traçado quando da elaboração do 5º estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (Evtea). Por outro, os que arguem a inconstitucionalidade da lei e os riscos decorrentes do empreendimento não se furtaram a explicitar o reconhecimento das virtudes, da relevância e da possibilidade de implantação da Ferrogrão. Ainda que condicionada! P.ex:

A Advocacia-geral da União (AGU) mudou seu entendimento, para passar a ver a lei, agora, como inconstitucional. Porém seu advogado, Antônio Marinho Rocha Neto, fez questão de registrar na sua sustentação: “... o reconhecimento da inconstitucionalidade da Lei nº 13.452/17 não implica em posicionamento institucional contrário ao projeto de implantação da Ferrogrão. Desde que observados os requisitos legais e ambientais aplicáveis, o empreendimento poderá trazer avanço logístico para o país, com potencial de geração de empregos e ampliação da capacidade de transporte e competitividade no escoamento da produção agrícola pelo arco norte”. Mais adiante: “... a consolidação da Ferrogrão poderá reduzir o tráfego de caminhões na BR-163, com efeitos positivos sobre a malha rodoviária e sobre o meio ambiente, mediante mitigação de emissões de gases de efeito estufa, alinhando-se, portanto, aos objetivos de desenvolvimento sustentável”.

A ministra Marina Silva, até então vista como adversária do projeto, em recente entrevista, não descartou a implantação da FG. Esclareceu que “o licenciamento ambiental da obra será analisado tecnicamente, e não politicamente”. E lembrou o caso da linha de transmissão Tucuruí-Macapá-Manaus (“linhão de Tucuruí”): atribuiu a demora no licenciamento... a “descumprimentos de condições estipuladas pelos órgãos ambientais”. E concluiu: “a obra foi licenciada quando se cumpriu o dever de casa”.

Para além da discussão da constitucionalidade da lei, a questão, então, passaria a ser identificar e tratar objetivamente “os princípios legais e ambientais aplicáveis”, no condicionante mencionado pela AGU, e o “dever de casa”, no condicionante da ministra. Isso significaria, salvo melhor juízo, submeter a FG ao rito do licenciamento ambiental como qualquer outro empreendimento infraestrutural, certo?

A Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), sobre povos indígenas e tribais (OIT-169), vem sendo utilizada com frequência na discussão da FG; porém, na verdade, seu licenciamento ambiental deverá ser conduzido sob normas específicas para tanto. Evitando-se “contaminar” a discussão, introduzindo mais uma polêmica (a da recentíssima Lei nº 15.190/25, sancionada com 63 vetos ainda não votados), fiquemos com os instrumentos consolidados há várias décadas; a saber: Lei nº 6.938/81, vigente, que estabelece a “Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação”; e as Resolução Conama nº 01/86, (modificada três vezes, a última das quais pela Resolução Conama nº 237/97); normas a serem seguidas nos processos de licenciamento ambiental no País.

Sob essas balizas, os impactos negativos, mas também positivos da FG precisarão ser examinados sob a ótica ambiental, econômica e social (Lei nº 6.938/81, art. 4º, I; Conama 1/86 – Art. 6º – I e II), e cotejados, conjuntamente, de forma integrada, como um “balanço”. Nesse sentido, contribuiria sobremaneira ajustes no sentido de passar a tratar o projeto como um “corredor de desenvolvimento”, conceito difundido pelas agências internacionais (como o Banco Mundial, p.ex), ao invés de “apenas” uma ferrovia, levando em consideração, também, os cerca de 750.000 brasileiros que hoje vivem nos municípios lindeiros dela: alguns há 50, outros talvez há 100, com antepassados que chegaram à região em meados do Século XIX. Brasileiros que “não querem, apenas, ver o trem passar e nos dar adeusinho....”, como muitos verbalizaram nas audiências públicas de uns sete a oito anos atrás.

Ademais, também deverão ser cotejadas as alternativas de implantar-se X não-implantar-se o empreendimento (CONAMA 1/86 – Art. 5º – I ; Art. 9º – V); procedimento previsto na lei e nas normas, mas ao qual é dada importância secundária. A propósito, há um benchmarking a respeito: a Betuwe Line, ferrovia que liga o Porto de Rotterdam ao coração da malha ferroviária europeia. Para que as resistências à sua implantação fossem superadas, foi preciso comprovar que os impactos negativos de sua não implantação eram superiores aos da sua implantação... algo mais ou menos na linha algebrica do “menos-com-menos-dá-mais”!!

Seriam esses os marcos legais e normativos de que fala a AGU, e a tecnicidade a que se refere a ministra Marina Silva?

Last but not least!

Sendo bem-sucedida no julgamento da constitucionalidade da lei, recebendo a licença prévia – LP ambiental do Ibama a seguir, mesmo tendo demanda suficiente, a FG ainda teria mais uma etapa a percorrer e superar: sua financiabilidade!

A implantação da ferrovia exigirá investimentos entre R\$ 20 bilhões e R\$ 25 bilhões, desembolsados ao longo de um período de cinco, sete ou dez anos; desafio este hercúleo para qualquer empresa, nacional ou estrangeira. Esse desafio não é uma descoberta recente, mas ficou empanado pela discussão da constitucionalidade da lei. Ante a possibilidade, concreta, do STF eliminar os impedimentos, porém, o tema retorna à discussão; agora em caráter urgência pois, sem uma clara definição de sua engenharia financeira, não será possível levar a concessão (ou PPP) a leilão ainda este ano, como deseja o Governo.

Para tanto, o BNDES tem auxiliado o MT a construir soluções de financiabilidade para o projeto. Ainda não haveria nada de concreto, mas diversas alternativas estão à mesa sendo analisadas: a) “Como também o problema não é exatamente a rentabilidade, mas o financiamento... o Governo tem avaliado se é possível viabilizar uma cláusula de take-or-pay na concessão, estabelecendo uma espécie de garantia ao futuro operador”. b) Estruturas de garantia. c) Aporte de recursos públicos para preencher o “gap” de viabilidade.

Esta última alternativa, entretanto, é vista com ressalvas dentro do próprio Governo, considerada não aplicável à FG sob o argumento de que “o projeto é muito vinculado ao interesse específico de setores privados” (no caso, o agronegócio e as tradings agrícolas): ué, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste-Fiol (I, II e III), a Ferrovia de Integração Centro-Oeste-Fico (I e II), a EF-118 (RJ-ES), p.ex, com as quais a FG precisará “disputar” tais recursos, também não o são?

O julgamento do STF, que terá prosseguimento no próximo 8 de outubro, é apenas uma das barreiras a ser transposta (espera-se que o seja!) para implantação da chamada Ferrogrão (um nome não muito feliz; técnica e mercadologicamente!).

Mas como nos ensinou Lao Tse, há possivelmente 2.600 anos, “uma longa viagem começa com um único passo”: todas essas vicissitudes podem acabar fazendo da meritória Ferrogrão um “case” de sucesso de concepção, negociação-social, atuação institucional e implementação de projetos infraestruturais sustentáveis. Na prática, um exemplo do tal “projeto de estado”, de que tanto falam?

NESSA DECISÃO, PROVAVELMENTE A PRIMEIRA DE UMA SÉRIE, IMAGINA-SE QUE O STF TRATE DA QUESTÃO DA CONSTITUCIONALIDADE DA LEI E, SE FOR ALÉM, TALVEZ RECOMENDE ALGUNS CONDICIONANTES/DIRETRIZES PARA BALIZAREM O DESENVOLVIMENTO DO PROJETO, A MODELAGEM E, EVENTUALMENTE, TAMBÉM O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO; ESTE A SER CONDUZIDO PELO IBAMA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/10/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - CONCESSÕES DE DRAGAGEM PROMETEM REDUZIR ‘CUSTO BRASIL’, MAS PODEM PERPETUAR OLIGOPÓLIOS INTERNACIONAIS

ANDREA MICHAEL

Jornalista e bacharel em Direito

opinio@portalbenews.com.br

O embate ocorre silenciosamente no Porto de Santos, cujo resultado do programa de concessões norteará o rumo desse mercado para o domínio das gigantes internacionais.

Nesta terça-feira, 7 de outubro, a comissão de licitação irá se pronunciar acerca das propostas recebidas de forma reservada, entre players nacionais e estrangeiros.

O Ministério dos Portos e Aeroportos e a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) lançaram um moderno programa de concessões de dragagem que, se bem-sucedido, permitirá um fluxo sem restrições de calado de grandes navios de carga, barateando o custo das exportações, com impacto importante na economia nacional.

A exigência de valores elevados da outorga, principalmente a parte antecipada das receitas, no entanto, podem acabar favorecendo as gigantes internacionais do segmento, que conseguem se financiar no exterior com custo de capital menor. São empresas que impõem preços e são acusadas de cartel e de práticas desleais em vários países.

O embate ocorre silenciosamente no Porto de Santos, cujo resultado do programa de concessões norteará o rumo desse mercado para o domínio das gigantes internacionais.

Nesta terça-feira, 7 de outubro, a comissão de licitação irá se pronunciar acerca das propostas recebidas de forma reservada, entre players nacionais e estrangeiros.

Dragagem

Anualmente, a grande maioria dos portos sofre um processo de assoreamento em seus canais de acesso e berços de atracação no cais. O assoreamento é o acúmulo de sedimentos como areia, lodo e demais matérias que fluem através de corpos d’água para o mar e de correntes marítimas que concentram esses materiais, reduzindo a profundidade de áreas de navegação e atracamento. Isso impede o acesso de navios de maior capacidade de carga e calado mais profundo aos locais assoreados, que atingem os principais portos brasileiros.

Para remover esses sedimentos e aprofundar os canais e berços as autoridades portuárias contratam grandes embarcações com potentes bombas de sucção que dragam, ou seja, fazem o desassoreamento e a desobstrução, além da escavação dos fundos das áreas afetadas e o transporte dessa “lama” para regiões distantes descarregando nos denominados “bota-fora” em mar aberto. Por serem embarcações de alta tecnologia e grande porte, as dragas requerem grandes investimentos.



Por conta disso, os principais portos de Brasil gastam valores relevantes nesses serviços. Porém, devido a restrições orçamentárias e burocracia intensa, frequentemente, o serviço de dragagem atrasa e os portos e a cadeia exportadora sofrem com essa situação.

Daí a importância de ter um serviço permanente, contratado mediante investimentos planejados no curso de 30 anos, para que a dragagem seja executada de forma sistemática e sem interrupções.

Licitação do Porto de Santos

As condições dessas concessões nos portos brasileiros, em especial o de Santos, são vistas com grande ceticismo, pois vão contra a própria finalidade do programa de reduzir os custos de exportação, além de favorecer empresas internacionais com capital mais barato.

Para ampliar o acesso ao Porto de Santos a embarcações que circulam nos maiores portos internacionais a dragagem é fundamental. E é justamente o que está em disputa neste momento.

Histórico

No passado, na segunda metade do século 20 em diante, havia um número considerável de empresas de dragagem portuária no Brasil, inclusive a estatal CBD (Companhia Brasileira de Dragagem), o que não impedia a concorrência e o consequente investimento de empresas nacionais em equipamentos de dragagem que davam ao Brasil soberania tecnológica no setor.

No entanto, houve uma transformação do mercado nos anos 90, quando do término da CBD e do modelo de contratação adotado pela maioria dos portos no Brasil. O curto prazo das contratações e o aumento significativo de contratações emergenciais permitiram que somente grandes empresas internacionais concentradas, principalmente, na Holanda e na Bélgica, com equipamentos de grande porte, atuaram no mercado brasileiro. As empresas brasileiras devido ao alto custo de capital no País não conseguiram competir contra financiamentos muito favoráveis dos países de origem dessas grandes empresas. As poucas empresas brasileiras que restaram atuam com dragas de empresas internacionais, sem tripulação nacional. Consequentemente, no aspecto tecnológico e de preparo de mão de obra nacionais, houve um impacto negativo para o Brasil, em um setor tão estratégico.

Comércio internacional

O programa da Antaq chega em meio a um cenário complexo no comércio internacional, afetado por novas políticas tarifárias que atuam como fatores geopolíticos, elevando preços e reduzindo a concorrência.

Especialistas advertem que é fundamental acompanhar essa questão de muito perto, para que o setor inteiro não caia nas mãos das quatro gigantes internacionais – holandesas e belgas – acusadas em registros internacionais de cartelizar esse mercado em diferentes países.

Sem condições mais justas, o que seria uma disputa para trazer competitividade e reduzir o custo pode acabar com o gosto amargo do que aconteceu no leilão do túnel Santos-Guarujá, quando nenhuma empresa brasileira sequer participou da disputa – apesar das pressões sobre o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) pelo maior suporte financeiro às licitantes nacionais.

O EMBATE OCORRE SILENCIOSAMENTE NO PORTO DE SANTOS, CUJO RESULTADO DO PROGRAMA DE CONCESSÕES NORTEARÁ O RUMO DESSE MERCADO PARA O DOMÍNIO DAS GIGANTES INTERNACIONAIS. NESTA TERÇA-FEIRA, 7 DE OUTUBRO, A COMISSÃO DE LICITAÇÃO IRÁ SE PRONUNCIAR ACERCA DAS PROPOSTAS RECEBIDAS DE FORMA RESERVADA, ENTRE PLAYERS NACIONAIS E ESTRANGEIROS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/10/2025

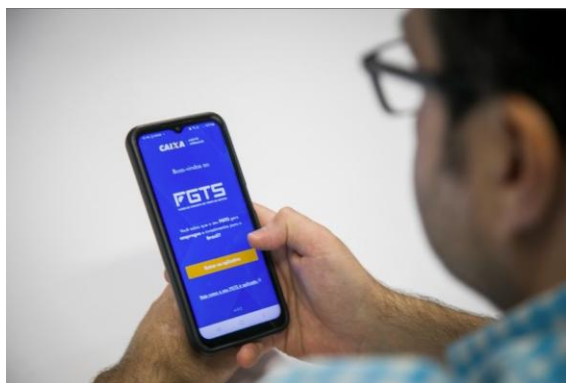


JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO LIMITA ANTECIPAÇÃO DO SAQUE-ANIVERSÁRIO DO FGTS; NO PRIMEIRO ANO, TETO SERÁ DE R\$ 2.500

A projeção é que restrição retenha no FGTS R\$ 84,6 bilhões até 2030

Por Geralda Doca — Brasília



FGTS: trabalhador consulta saldo em aplicativo do Fundo de Garantia — Foto: Guito Moreto/Agência O Globo

O Conselho Curador do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) aprovou nesta terça-feira uma resolução que restringe a antecipação do saque-aniversário, modalidade na qual os trabalhadores tomam empréstimo em banco antecipando valores a receber do Fundo no futuro.

Será permitida apenas uma operação de antecipação de recursos a cada 12 meses, em um valor que, somado, chegará no máximo a R\$ 2.500 no primeiro ano de vigência da medida.

Atualmente, não há restrições para valores por operação nem para o montante que pode ser antecipado de saques futuros. Agora, o limite será de R\$ 2.500, que serão debitados dos valores que o trabalhador teria a receber nos cinco anos seguintes ao pedido, com o limite de bloqueio de R\$ 500 por ano.

No segundo ano de vigência da regra, será possível antecipar até R\$ 1.500, relativos a três bloqueios de R\$ 500 dos anos seguintes (ou seja, que seriam resgatados no saque-aniversário do FGTS).

Para se ter uma ideia do quanto isso vai restringir de oferta de financiamento nesta modalidade, hoje em média o trabalhador antecipa até oito saques futuros nos contratos de crédito, em valores de R\$ 1.300 por operação.

A medida precisa ser publicada no Diário Oficial da União e deve entrar em vigor em 1º de novembro.

Outra exigência é a fixação de um prazo de 90 dias, a partir da adesão ao saque-aniversário, para que os trabalhadores possam antecipar as retiradas. Hoje, é possível fazer isso no mesmo dia.

As mudanças afetam as antecipações de saque aniversário, na forma de empréstimos bancários, semelhante à antecipação da restituição do IR (Imposto de Renda).

A modalidade de saque-aniversário permite que o trabalhador resgate, uma vez por ano, parte do saldo do seu Fundo de Garantia. Em contrapartida, em caso de demissão sem justa causa, o saldo fica retido. Além disso, quem adere ao saque-aniversário pode antecipar valores futuros de resgates anuais por meio de operações de crédito.

Atualmente, não existe qualquer tipo de restrição a esse tipo de crédito. Os cotistas podem antecipar vários saques e em valores que o saldo da conta vinculada ao FGTS comportar. A cada operação



desse tipo, o montante antecipado fica bloqueado na conta para pagamento das parcelas do empréstimo aos bancos credores.

É comum redes varejistas oferecerem venda de produtos com base na adesão imediata ao saque-aniversário e via antecipação de saques, até para itens de baixo valor, como ovos de páscoa, ou serviços, como viagens de turismo.

A restrição à antecipação do saque-aniversário atende pleito do setor da construção civil e foi encampada pelo Ministério do Trabalho. Recursos do FGTS são usados para financiar crédito imobiliário e os empresários da construção civil alegavam que os saques-aniversários e as antecipações estavam drenando recursos do setor.

Aprovada no primeiro ano do governo do ex-presidente Jair Bolsonaro, a lei que criou o saque-aniversário fixou uma carência de 24 meses para quem aderiu à modalidade poder voltar ao saque tradicional, no caso de rescisão.

O saque-aniversário permite ao trabalhador fazer uma retirada anual do Fundo no seu mês de nascimento. Confira, abaixo, qual o valor pode ser resgatado de acordo com o saldo atual do seu Fundo:

Antecipações de saque-aniversário já somam R\$ 102,9 bilhões

De acordo com dados do Ministério do Trabalho, o universo de trabalhadores que aderiram à modalidade de saque de aniversário já supera o contingente que se mantém no saque rescisão: 20,462 milhões estão no sistema tradicional e 21,5 milhões optaram pelo saque aniversário.

Segundo dados oficiais do FGTS, o saque-aniversário injetou na economia R\$ 75 bilhões entre 2019, quando a modalidade foi criada, até outubro de 2025. Foram realizadas 135,9 milhões de operações.

Já as antecipações de saque-aniversário alcançaram R\$ 102,9 bilhões em 334 milhões de operações.

O argumento do governo para restringir as antecipações do saque aniversário é assegurar a sustentabilidade das contas do FGTS para financiar políticas públicas de habitação, sobretudo, o programa Minha Casa Minha Vida, além de obras de saneamento básico, duas funções do Fundo, estabelecidas em lei.

A projeção é que as medidas de restrição das operações de antecipação de saque -aniversário retenham no FGTS R\$ 84,6 bilhões até 2030.

O ministro do Trabalho, Luiz Marinho, tentou acabar com o saque aniversário, mas enfrentou resistência dos bancos, com apoio do Ministério da Fazenda por se tratar de uma medida de crédito em condições facilitadas. O teto dos juros nas operações de antecipação dos recursos é de 1,80% ao mês.

No início deste ano, o ministro conseguiu liberar R\$ 12 bilhões que estavam retidos nas contas vinculadas de 12 milhões de trabalhadores que aderiram ao saque aniversário e não puderam sacar todo o saldo porque ainda estavam no período da carência, quando houve a rescisão do contrato de trabalho.

— O saque aniversário se transformou em uma verdadeira armadilha para os trabalhadores. As medidas aprovadas pelo Conselho Curador representam um passo para a preservação dos recursos para os trabalhadores e para a estabilidade das contas do Fundo — disse o ministro.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/10/2025

OS FATORES POR TRÁS DA QUARTA QUEDA SEGUIDA NO FATURAMENTO DA INDÚSTRIA, SEGUNDO A CNI

Por Ana Carolina Diniz



Indústria textil em Santa Catarina — Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo

A alta taxa de juros, o aumento das importações e a queda do dólar são apontados como os motivos para a retração no faturamento industrial em agosto, que caiu 5,3% em comparação a julho. Os dados são dos Indicadores Industriais, da Confederação Nacional da Indústria (CNI). Esta é a quarta queda do índice nos últimos seis meses.

- O patamar elevado dos juros impacta o crédito e o crescimento econômico como um todo. Um segundo elemento é o aumento das importações, especialmente de bens de consumo, que vêm capturando parte do mercado interno da indústria nacional. Além disso, a valorização do real torna os produtos brasileiros mais caros lá fora, afetando as exportações - explica Larissa Nocko, especialista em Políticas e Indústria da CNI, .

Segundo a CNI, o acumulado do ano caiu de 5,1% até julho para 2,9% em agosto em comparação ao mesmo período de 2024.

Outros números do indicador: as horas trabalhadas na produção tiveram uma leve queda de 0,3% entre julho e agosto. No acumulado de 2025, o indicador ainda mostra alta de 1,6% em relação ao mesmo período do ano passado. O emprego industrial manteve-se estável pelo quarto mês consecutivo e acumula alta de 2,2% entre janeiro e agosto.

A massa salarial recuou 0,5% entre julho e agosto e acumula queda de 2% no ano, em comparação com o mesmo período de 2024. O rendimento médio dos trabalhadores também diminuiu, com retração de 0,6% no mês e de 4,1% no acumulado de janeiro a agosto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/10/2025

'VAMOS AGUARDAR OS PRÓXIMOS PASSOS', DIZ ALCKMIN SOBRE CONVERSA ENTRE LULA E TRUMP

Segundo o vice-presidente, telefonema entre os dois mandatários 'foi muito bom'

Por Eliane Oliveira — Brasília



Geraldo Alckmin, vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, afirmou, nesta terça-feira, que é preciso aguardar “um pouquinho” para saber quais serão os próximos passos para que o Brasil e os Estados Unidos iniciem uma negociação que elimine o tarifaço e as sanções aplicadas contra produtos e cidadãos brasileiros.

Ao lado do chanceler Mauro Vieira e do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, Alckmin esteve presente no Palácio da Alvorada, na manhã de segunda-feira, quando os presidentes Luiz Inácio

Lula da Silva e Donald Trump conversaram por telefone durante meia hora. Com isso, os dois mandatários abriram caminho para uma negociação em busca de um acordo comercial.

— Olha, vamos aguardar um pouquinho. O telefonema do presidente Lula e do presidente Trump foi ontem e foi muito bom. Vamos aguardar agora os próximos passos — afirmou Alckmin, depois de se reunir com o ministro da Saúde, Alexandre Padilha.

A conversa animou o governo Lula, que vem tentando contatos com autoridades americanas desde o início do tarifaço, no início deste ano. A Casa Branca condicionava uma negociação em torno da sobretaxa de 50% sobre produtos brasileiros à suspensão do processo contra o ex-presidente Jair Bolsonaro, condenado a 27 anos por tentativa de golpe de Estado pelo Supremo Tribunal Federal (STF). No telefonema, o nome de Bolsonaro não foi citado, pois Trump falou apenas sobre comércio e economia.

Momentos depois de deixar o Palácio da Alvorada, na segunda-feira, Geraldo Alckmin declarou que o diálogo havia sido melhor do que se esperava.

Ele destacou que o governo Lula viu de forma positiva a indicação do secretário de Estado americano, Marco Rubio, como interlocutor dos EUA para uma negociação com o Brasil.

— Estamos muito otimistas de que a gente vai avançar. O presidente Lula destacou a disposição do Brasil para o diálogo e para a negociação — disse ele.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/10/2025

LULA DISSE A TRUMP QUE BUSH, TAMBÉM REPUBLICANO, FOI O PRESIDENTE DOS EUA COM QUEM TEVE MELHOR RELAÇÃO

Boa relação bilateral com Bush não impediu que Lula discordasse do Republicano em momentos delicados como o da Guerra do Iraque

Por Jeniffer Gularte — Brasília



Lula e Trump deram o primeiro passo para resolver o impasse do tarifaço — Foto: AFP

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse ao presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que o líder americano com quem teve melhor relação foi George W. Bush, republicano como o atual ocupante do cargo. Os dois se falaram por telefone na manhã de segunda-feira. Com a referência, segundo interlocutores, Lula quis mostrar a Trump que foi com um presidente do seu partido que ele construiu o melhor vínculo diplomático enquanto foi presidente do

Brasil.

Em dezembro de 2002, Lula foi recebido por Bush no Salão Oval da Casa Branca para uma conversa antes mesmo de tomar posse. A partir do encontro, Lula teve acesso ao telefone de Bush. Ainda que em campos ideológicos distintos, os presidentes voltaram a se encontrar em outras ocasiões. Em 2007, Lula foi o primeiro latino recebido pelo republicano na casa de veraneio de Camp David.

A boa relação bilateral não impediu que Lula discordasse de Bush em momentos delicados da gestão Republicana como o da Guerra do Iraque. Na época, Lula deu declarações públicas de que o conflito era um erro americano.

O entorno de Lula afirma que o petista sempre preferiu tratar com os Republicanos por uma questão de estilo e jeito de trabalhar, apesar das diferenças ideológicas. Bush comandou a Casa Branca entre 2001 e 2009, maior parte dos dois primeiros mandatos de Lula à frente do Palácio do Planalto.

Agora, auxiliares presidenciais avaliam que a negociação sobre o tarifaço americano sobre importação de produtos brasileiros também parte de uma questão pessoal de Trump, do líder que faz negócio com quem ele simpatiza e que "pessoaliza" questões institucionais entre dois países. Dentro desse cenário, Lula tem feito gestos para cativar o americano e usou a ligação para mostrar que poderá ter a simpatia do americano.

Durante os 30 minutos de ligação, a estratégia do brasileiro foi dar a largada na conversa citando o que Trump afirmou em seu discurso na ONU, quando o americano mencionou a "boa química" com o petista, buscando quebrar o gelo logo no início do contato. O entorno petista vê que o primeiro gesto que baixou a temperatura entre Casa Branca e Palácio do Planalto foi dado pelo americano na ONU.

A partir daí, Lula e Trump conduziram uma conversa em tom amistoso e com elogios mútuos. Como mostrou a colunista Bela Megale, Lula comentou que completaria 80 anos em outubro e que é alguns meses mais velho que Trump, que fará 80 anos em junho do ano que vem. Trump respondeu que se sentia em melhor forma agora, como um "garoto de 40 anos". Disse ainda que ambos pareciam ter 40 anos.

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, optou por não citar 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 teve boa relação com o democrata Barack Obama, lembram auxiliares. Em abril de 2009, o então presidente dos EUA disse que o brasileiro era "o cara", em frase que foi explorada pelos petistas na ocasião.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/10/2025

POR QUE MARCO RUBIO ERA A ESCOLHA NATURAL E COMO DEVE SE COMPORTAR

Por Míriam Leitão



Secretário de Estado da Casa Branca, Marco Rubio, durante evento na Casa Branca — Foto: ANDREW CABALLERO-REYNOLDS / AFP

Marco Rubio pode ser considerado a escolha natural para a interlocução com o Brasil, afinal, é o secretário de Estado dos Estados Unidos. Se o presidente Donald Trump dissesse que ele não poderia assumir esse papel, estaria desautorizando o próprio titular da política externa americana. Caso optasse por Howard Lutnick, secretário do Comércio, por exemplo, o gesto seria interpretado como um sinal de enfraquecimento da

diplomacia dos EUA.

O roteiro certo em hora difícil: Conversa entre Lula e Trump foi da forma que a diplomacia desejava: diálogo à distância, clima sereno e possível encontro em terreno neutro
Diálogo: Haddad diz que pode encontrar com Scott Bessent em viagem a Nova York



A nomeação de Rubio, no entanto, causou apreensão no Brasil. Ele é visto como um aliado da extrema direita brasileira e já fez declarações duras e agressivas em relação ao país. Mas é importante lembrar que Rubio atua como uma espécie de estação repetidora de Trump. Se o presidente americano decidiu adotar um tom mais amistoso nas relações com o Brasil, é improvável que Rubio venha a sabotar esse novo momento.

Embora não seja um diplomata de carreira, Rubio conta com o apoio da experiente máquina diplomática americana, o que deve ajudá-lo a conduzir esse papel com o mínimo de profissionalismo e previsibilidade

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/10/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO DESISTE DE TRIBUTAR BETS PARA SALVAR MP QUE DÁ QUASE R\$ 20 BI A LULA EM ANO ELEITORAL; VEJA

Ministério da Fazenda e relator do texto no Congresso, deputado Carlos Zarattini (PT-SP), negociam alterações para que medida provisória seja aprovada até esta quarta-feira, 8

Por Mariana Carneiro e Alvaro Gribel

BRASÍLIA - O governo abriu mão de aumentar a tributação sobre os sites de apostas esportivas, as chamadas bets, para viabilizar a votação da Medida Provisória 1303, lançada em junho com medidas para compensar a perda de arrecadação na tentativa frustrada de elevar o IOF (Imposto sobre Operações Financeiras).

A MP tem validade até esta quarta-feira, 8, e para não expirar, precisa ser votada na Câmara e no Senado e sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva até lá.

A proposta original da Fazenda gerava cerca de R\$ 10 bilhões em arrecadação ao governo neste ano e R\$ 20 bilhões em 2026, ano em que o presidente deve concorrer à reeleição.

Nesta terça-feira, 7, o relator da MP no Congresso, deputado Carlos Zarattini (PT-SP), atualizou a previsão com as alterações dos últimos dias. Para 2026, a estimativa de arrecadação é de R\$ 17 bilhões - uma redução de R\$ 3 bilhões em relação à previsão anterior.

"[As mudanças] reduzem, mais ou menos, R\$ 3 bilhões. [Ficam] R\$ 17 bilhões", disse a jornalistas após o adiamento da votação na comissão especial.

A análise da MP estava prevista para as 9h, mas foi postergada a pedido do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), que quer debater pontos do texto com líderes da Casa.

A MP tem sofrido desidratações. Hoje, na sua complementação de seu voto, Zarattini informou que desistiu do aumento de 12% para 18% na tributação das bets. Ao mesmo tempo, criou o Regime Virtual de Regularização de Ativos Virtuais, para que empresas que operaram antes do período de regulamentação, de 2014 a 2024, recolham tributo sobre este período.

Na última sexta-feira, 3, o relator afirmou que havia desistido da tributação de títulos incentivados do agronegócio e do setor de infraestrutura, como as Letras de Crédito do Agronegócio (LCAs), Letras de Crédito Imobiliário (LCIs) e Letras de Crédito de Desenvolvimento (LCDs), para negociar uma saída para a votação da MP.

Hoje, esses títulos são isentos (zerados) de Imposto de Renda para pessoas físicas. A Fazenda queria tributá-los em 5%. Zarattini chegou a propor uma taxa de 7,5%, para compensar a retirada da tributação dos demais títulos. Com a pressão dos setores, principalmente da bancada ruralista, ele foi obrigado a recuar, sob risco de toda a MP cair sem votação no Congresso dentro do prazo limite.

O governo também sinalizou a deputados que abrirá mão da tributação sobre Fundos de Investimentos Imobiliários (FIIs) e Fundos de Investimento nas Cadeias Produtivas do Agronegócio (Fiagros), cuja taxa foi zerada em projeto de lei aprovado pelo Congresso, mas vetado por Lula. A promessa é o governo não trabalhar pela manutenção do veto presidencial.

As medidas que constam da MP (veja mais abaixo) são consideradas fundamentais pela equipe econômica para tentar cumprir o piso da meta fiscal nestes dois anos e, assim, evitar mais congelamentos de despesas no Orçamento, principalmente no ano das eleições presidenciais.

Na segunda-feira à noite, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, foi até a residência oficial da Câmara para falar sobre o assunto com o presidente da Casa, Hugo Motta. O líder do PT na Câmara, Lindbergh Farias (PT-RJ), que acompanhou o ministro, reconheceu que o governo terá de ceder, mas tenta salvar parte do projeto.

“Nós estamos falando em R\$ 35 bi, na parte de arrecadação, R\$ 20 bi. O governo está tentando agora salvar a maior parte disso. Salvar R\$ 15 bi ou R\$ 17 bi. O governo vai ter que fazer concessões, isso está claro para todo mundo”, afirmou.

A MP foi a alternativa apresentada pelo governo para compensar a desidratação do projeto que aumentou as alíquotas do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF). Inicialmente, a Fazenda esperava arrecadar R\$ 40 bilhões por ano com o IOF, mas o impacto foi reduzido à metade, por pressões de setores atingidos e por decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes.



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, durante audiência pública da Comissão Mista que analisa a MP 1303, no Senado Federal, em Brasília Foto: Wilton Junior/Estadão

Como mostrado pelo Estadão/Broadcast, líderes de bancadas na Câmara dos Deputados avaliavam que a medida provisória havia subido “no telhado”, em meio a várias divergências.

O Centrão trabalha para que a proposta caduque, ou seja, perca a validade, alegando não querer entregar

um caixa a Lula às vésperas da eleição.

Nesta segunda-feira, 7, Haddad disse que o governo vê espaço para negociar. “Sempre temos que ter espaço para negociar, porque senão fica uma coisa do fato consumado”, afirmou. Haddad disse que está disposto a conversar e que há espaço para falar sobre mudanças nessa MP, que a missão da Fazenda é pensar em alternativas caso haja redução na expectativa de receitas, mas que está confiante na atual negociação com o Congresso.

O economista Tiago Sbardelotto, da XP Investimentos, lembra que a maior parte das receitas da MP estão na compensação tributária e no aumento das alíquotas de IR e sobre os Juros sobre Capital Próprio (JCP) (veja abaixo). Mesmo com os recuos anunciados até agora, a proposta ajudaria a reduzir riscos para o cumprimento da meta no ano que vem.

Impacto estimado preliminar

Medidas de arrecadação da MP alternativa ao IOF | em R\$ bilhões

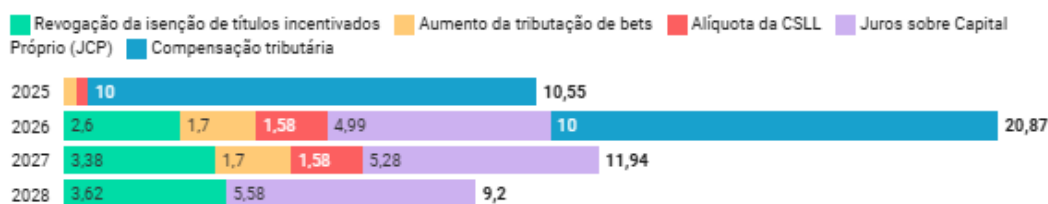


Gráfico: Estadão • Fonte: Ministério da Fazenda • [Obter dados](#)

“Se o governo ceder nos títulos isentos mas aprovar o restante, ainda conseguiria manter boa parte do ganho da MP — o que, a meu ver, representaria uma vitória e reduziria riscos em relação à meta do ano que vem”, afirmou.

O deputado Joaquim Passarinho (PL-PA), que preside a Frente Parlamentar do Empreendedorismo (FPE), afirma que a MP tem um problema de origem, uma vez que nasceu da tentativa do governo em elevar a tributação do IOF — o que foi rejeitado pelo Congresso.

“Essa MP não tem razão de existir porque trata de um excesso de arrecadação”, afirma.

Ele diz ainda que o texto virou um “saco de gatos”, uma vez que traz medidas como a tributação de criptomoedas, de fintechs e também mudanças em aplicações financeiras (para além das letras de crédito).

Outro membro da oposição afirma, sob reserva, que o governo pode conseguir aprovar a MP, desde que abra mão da tributação sobre as aplicações e chegue a um acordo com a bancada ruralista.

Confira abaixo as principais medidas da proposta:

Arrecadação

Compensações tributárias

Pelos cálculos da equipe econômica, essa medida terá capacidade de arrecadar R\$ 10 bilhões em 2026, sendo a que mais trará receitas para o governo com a MP. A proposta endurece as regras para que empresas possam fazer compensações tributárias, ou seja, quando elas usam um crédito tributário para abater uma dívida tributária com o próprio governo.

Duas medidas foram implementadas. Uma diz que o crédito de PIS/Cofins só poderá ser usado se tiver relação com a atividade econômica da própria empresa. Nesse caso, por exemplo, se uma companhia que atua num determinado segmento econômico comprar outra empresa de outro ramo, ela não poderá usar o crédito da empresa adquirida. Além disso, proíbe a compensação quando o documento do pagamento do tributo é inexistente.

No setor privado, contudo, há dúvidas sobre esse efeito arrecadatório, pelas dificuldades de se prever os efeitos da medida. Estudo elaborado pela Consultoria de Orçamento do Senado (Conorf) afirmou que “não há dados públicos que permitam fazer estimativas razoáveis”.

Juros sobre capital próprio (JCP)

A segunda medida com maior arrecadação da MP, de R\$ 5 bilhões pelas contas da equipe econômica, é a que aumenta de 15% para 20% a cobrança de Imposto de Renda (IR) sobre os Juros sobre Capital Próprio (JCP). O JCP é uma forma de as empresas distribuírem lucros aos seus acionistas, quando eles usam recursos próprios para investir na empresa. Diferentemente dos dividendos, o IR, nesse caso, é retido na fonte.



Bets

O governo propôs aumentar a tributação sobre as bets, subindo de 12% para 18% a cobrança sobre os ganhos das empresas. Para o apostador, nada muda. Esse era o percentual da proposta original da Fazenda, quando regulamentou o setor. Segundo as contas da equipe econômica, a previsão de arrecadação é de R\$ 1,7 bilhão em 2026. Zarattini desistiu da alteração em seu relatório, porém, e criou um regime especial de regularização para cobras das bets pelo período em que as apostas foram legalizadas mas ainda não pagavam impostos (de 2014 a 2024).

Títulos incentivados

A proposta do governo era acabar com a isenção de aplicações financeiras populares no mercado e taxar com 5% de Imposto de Renda o rendimento obtido pelo investidor com elas. O alvo eram principalmente as Letras de Crédito Imobiliárias (LCI) e do Agronegócio (LCA), além de outros instrumentos de captação de recursos por meio de dívida privada, como Certificados de Recebíveis Imobiliários (CRI) e do Agronegócio (CRA).

Durante a tramitação, o relator da MP no Congresso, Carlos Zarattini, negociou com a bancada ruralista preservar a isenção de todas as demais aplicações, com exceção das letras, inclusive as do Desenvolvimento (LCD), a Hipotecária (LH) e as Imobiliárias Garantidas (LIG), que seriam tributadas em 7,5%. Mas a proposta desagradou não apenas os ruralistas, mas também os deputados ligados às frentes empresariais. Na última sexta, 3, Zarattini afirmou que voltaria atrás e concederia isenção a todas as aplicações, reduzindo a arrecadação prevista pelo Ministério da Fazenda, que gira em torno de R\$ 2,6 bilhões em 2026.

O relator introduziu outra inovação em seu relatório, alterar as regras de vinculação das LCIs e LCAs, com o argumento de restringir o uso dos recursos captados e canalizá-los para a atividade produtiva. No caso das LCAs, a vinculação deverá subir de 60% para um intervalo entre 65% e 80%, como revelou o Estadão. No caso das LCIs, são alterações em regras jurídicas com o mesmo propósito.

Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL)

A Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) cobrada de instituições financeiras terá alíquota elevada de 15% para 20%, e das sociedades de crédito e empresas de capitalização teria de 15% para 20%. Já empresas não financeiras teriam o percentual mantido em 9%. A previsão da Fazenda é de arrecadação de R\$ 1,58 bilhão em 2026.

Criptomoedas

A MP também cria as regras para tributar ganhos obtidos com investimentos em criptomoedas. A proposta da equipe econômica é que o rendimento delas passe a recolher 17,5% de Imposto de Renda, como os demais ativos financeiros que não têm isenção.

Uniformização de alíquotas de IR

Na versão original da MP, mantida pelo relator, Carlos Zarattini, o governo acaba com a tributação diferenciada nas aplicações financeiras seguindo o prazo de permanência do investidor. A intenção é tributar com alíquota de 17,5% de Imposto de Renda o rendimento das aplicações independentemente do prazo de permanência. Hoje, o sistema é assim:

- Até 180 dias - 22,5%
- De 181 dias a 360 dias - 20%
- De 361 dias a 720 dias - 17,5%
- A partir de 721 dias - 15%

A medida foi criada para estimular o investimento de longo prazo, mas hoje a equipe econômica afirma que a estratégia não teve sucesso. Além disso, investidores de menor renda são os mais penalizados porque não conseguem manter o investimento além de dois anos.

Controle de gastos

Seguro-defeso

O governo quer restringir os gastos com seguro-desfeso, um tipo de seguro-desemprego voltado para pescadores artesanais, limitando essa despesa ao que está previsto no Orçamento. Além disso, pela proposta original, os pescadores seriam obrigados a homologar o registro de trabalho nas prefeituras, comprovando que exercem a profissão. Zarattini alterou esse ponto para que a homologação seja feita pelo Ministério do Emprego e Trabalho.

Pé-de-Meia

O projeto inclui os gastos com o programa Pé-de-Meia, para combater a evasão escolar do ensino médio por meio de bolsas de incentivo, no rol dos gastos que compõem o cálculo do piso da educação.

Auxílio-doença (Atestmed)

O governo alterou regras para a concessão de benefício por incapacidade temporária por meio do Atestmed. A medida estabelece um limite máximo de 30 dias para o auxílio-doença (ou auxílio por incapacidade temporária) quando o benefício é concedido sem a realização de um exame médico pericial.

Compensação entre regimes previdenciários

O governo também limitou ao Orçamento os gastos com compensações previdenciárias entre o Regime Geral da Previdência Social (RGPS) e os Regimes Próprios de Previdência Social (RPPS) dos estados e municípios.

A compensação acontece quando um segurado utiliza o tempo de contribuição de um regime para se aposentar em outro e visa equilibrar o custo dos benefícios, garantindo que o regime que concedeu a aposentadoria receba os recursos referentes ao tempo de contribuição de outros regimes. A estimativa do governo é deixar de gastar cerca de R\$ 1,6 bilhão com a medida em 2026.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/10/2025

COMO O PREÇO DO PETRÓLEO EM QUEDA DEVE AFETAR O PLANO DE INVESTIMENTOS DA PETROBRAS

Orçamento para os próximos anos toma como base um petróleo mais caro, o que, segundo especialistas, leva a estatal ao dilema de se endividar ou reduzir investimentos em época de eleição

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A estabilização do preço do petróleo na casa dos US\$ 60 o barril do tipo Brent, com possibilidade de uma queda maior, trouxe um dilema para a Petrobras na elaboração do seu Plano de Negócios 2026-2030. O mais recente orçamento foi formulado para os próximos anos tomando



como base um petróleo bem mais elevado, em torno de US\$ 80 o barril. Diante desse cenário, especialistas acreditam que a estatal terá de optar entre se endividar ou reduzir investimentos em pleno ano eleitoral.

Navio-plataforma de petróleo (FPSO) Almirante Tamandaré, da Petrobras, no Campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos Foto: SBM/Divulgação

investimentos diante de uma drástica queda de receita. Na cúpula da empresa, apurou o Estadão/Broadcast, a disposição é manter o portfólio, mas, ao mesmo tempo, reduzir um pouco o valor de US\$ 111 bilhões previstos no plano anterior, para um nível mais próximo dos US\$ 100 bilhões. O martelo, porém, ainda não foi batido pela petroleira.



Em ano eleitoral, a percepção do mercado é de que dificilmente projetos sejam totalmente abandonados, mas sim adiados, com aumento de projetos em avaliação — hoje da ordem de US\$ 16 bilhões —, assim como é esperada a otimização de custos, como tem propagado a própria presidente da companhia, Magda Chambriard. Aumentar o endividamento, o que poderia reduzir dividendos, não é uma opção, na avaliação de alguns analistas, já que o patamar da dívida é um dos pilares do Plano da estatal.

Um analista, pedindo anonimato, observa que o plano é autofinanciado, ou seja, não requer tomar dívida, e um pilar importante é não mexer na política de dividendos. Com isso, a geração de caixa menor por conta de um preço de petróleo mais baixo precisa ser compensada de outra forma. Ele ressalta que um fator positivo, que compensa parcialmente o preço em baixa, é a produção, que está crescendo.

E se o petróleo cair para US\$ 50?

De alguma maneira, será necessário ajustar o novo plano, de acordo com Adriano Pires, o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (Cbie) e colunista do Estadão. Conforme Pires, que por pouco não foi presidente da estatal, os mais otimistas preveem a commodity (matéria-prima cotada em dólar) operando no ano que vem abaixo dos US\$ 60 o barril — entre US\$ 55 e US\$ 58 —, enquanto os mais pessimistas já projetam barril de US\$ 50. Apesar de o plano da estatal ser quinquenal, por conta das eleições os olhos do mercado estarão voltados mais para 2026 do que para o fim da década.

“Está tendo uma oferta de petróleo maior do que a demanda. A Rússia continua vendendo petróleo por causa da guerra, o Brasil está com a produção crescente, a Guiana está produzindo, o shale americano (petróleo não convencional) está produzindo, e o mundo não está crescendo”, avalia Pires. “É preciso reduzir o preço (do petróleo) para voltar a ter o equilíbrio entre a oferta e a demanda”, explica.

Ele prevê que no próximo ano, as petroleiras, de maneira geral, terão de ter muita disciplina de capital, e é possível ver novamente um movimento de fusões e aquisições, onde as empresas mais endividadas serão compradas. No caso da Petrobras, os acionistas podem ser prejudicados pela queda de receita, que pode reduzir dividendos, e devem ficar atentos por se tratar de um ano eleitoral.

“Não interessa quem está sentado na cadeira, mas a Petrobras é um instrumento importante para ajudar a ganhar a eleição. Mas usar a empresa em um momento de petróleo baixo pode prejudicar os resultados”, alerta. Por outro lado, destaca Pires, o preço baixo do petróleo pode ajudar o governo, à medida que será possível reduzir o preço dos combustíveis em um ano eleitoral.

Nas contas do analista de energia da Ativa Investimentos, Ilan Arbetman, a diferença de US\$ 15 do barril do Brent de um plano para outro pesa na receita da companhia, e as perdas podem chegar à casa dos bilhões de reais. Ele espera que a empresa combine no próximo plano o crescimento da produção, gestão de custos e disciplina na aprovação de projetos.

“Um ponto crítico sempre é a sensibilidade da receita ao preço do petróleo: uma redução de US\$ 15 por barril ao longo de 2025-2029 (US\$ 80 para US\$ 65 barril) poderia gerar uma diferença de aproximadamente R\$ 362 bilhões em receitas em cinco anos, considerando produção diária crescente de 2,3 a 2,5 milhões de barris e câmbio médio de R\$/US\$ 5,5”, calcula.

‘O céu está bem nublado’

Outro ponto relevante, destaca Arbetman, poderá ser a revisão do teto de endividamento bruto, atualmente em R\$ 75 bilhões, com dívida líquida de cerca de R\$ 68 bilhões. “É possível que esse limite seja estendido, aumentando a flexibilidade financeira para investimentos estratégicos sem comprometer a solidez da companhia. Com essas medidas, o Plano Estratégico da Petrobras deve reforçar sua resiliência operacional e financeira, permitindo enfrentar volatilidade no preço do petróleo e mantendo geração de valor para acionistas”, diz.

Já para o professor e pesquisador no Instituto de Energia da PUC-RJ Edmar Almeida, desde o início do governo Trump foi dado o sinal para preços menores do petróleo, com um certo alinhamento entre a Casa Branca e a Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep +).

Do lado do governo norte-americano, a preocupação é com a inflação. Da parte da Opep, um preço menor da commodity dá um freio na produção de petróleo não convencional (shale) nos Estados Unidos.

Almeida destaca que a retração da economia global tem ajudado a manter a demanda por petróleo em baixa, ao mesmo tempo que conflitos geopolíticos não deixam o preço ceder demais. No caso do fim dos conflitos, como da guerra entre Israel e o Hamas, que vem sendo costurado, a tendência é de que o preço caia ainda mais. “Você mira US\$ 60, US\$ 70, e isso escorrega para US\$ 40, US\$ 50”, explica, lembrando que no choque do petróleo em 2014, os preços saíram de US\$ 100 para US\$ 30 o barril.

“A Petrobras dispõe de caminhos diversos para se ajustar. A escolha dependerá das prioridades da companhia em meio a um 2026 eleitoral e de elevada incerteza econômica. Nós estamos num momento de mudança do cenário macroeconômico, não é um bom momento para o setor de petróleo, o céu está bem nublado”, diz Almeida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/10/2025

EMPRESAS INTERESSADAS NO LEILÃO DO TECON 10 DE SANTOS JÁ SE ARMAM PARA IR À JUSTIÇA

Certame do terminal está previsto para dezembro, mas o formato final segue sem definição

Por Luiz Araújo (Broadcast)



Com início de operação previsto para 2027, o Tecon 10 deve receber R\$ 6,45 bilhões em investimentos Foto: Divulgação/Porto de Santos

O leilão do Tecon 10, novo terminal de contêineres do Porto de Santos, segue sem definição sobre o formato final. O certame, previsto para dezembro, depende de aval do Tribunal de Contas da União (TCU) e enfrenta divergências sobre a limitação da participação de operadores já instalados no porto. As diferentes avaliações técnicas servem de base para planos dos dois lados sobre como tratarão o caso na Justiça, apurou a Coluna.

A proposta da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), apoiada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), prevê que empresas como Maersk e MSC fiquem impedidas de disputar a primeira fase. A participação só seria admitida se não houver interessados e, em caso de vitória, haveria obrigação de desinvestimento em ativos já controlados. A medida é defendida como forma de reduzir a concentração, que hoje supera 80% do mercado de contêineres cheios e cabotagem.

Na visão da Secretaria de Acompanhamento Econômico (Seae), do Ministério da Fazenda, e da área técnica do TCU, a restrição é excessivamente gravosa. Ambas defendem que a competição ocorra em etapa única, com a possibilidade de participação dos incumbentes mediante desinvestimento parcial. Para elas, a exclusão pode afastar propostas mais competitivas, reduzir a atratividade para operadores globais e abrir espaço para ações judiciais.

Entrantes defendem barreira



As empresas interessadas em entrar no mercado defendem a manutenção da vedação. Argumentam que os atuais líderes têm capacidade financeira ilimitada e, ao dominarem cabotagem e terminais, concentram poder sobre rotas e preços. Destacam que, nos últimos anos, MSC e Maersk ampliaram a fatia de mercado de 74% para 82%. Para esses grupos, a restrição é necessária para atrair novos operadores internacionais e transformar Santos em polo portuário. A judicialização, nesse caso, seria um risco a ser evitado.

Já as empresas que operam em Santos afirmam que a proposta da Antaq é anticompetitiva e transforma o certame em um “leilão ilustrativo”, no qual já se presume a existência de vencedores na primeira fase, excluindo os grandes operadores do mercado. Para elas, a exclusão inviabiliza lances mais agressivos em preço e afasta a possibilidade de maior arrecadação para o governo. Se a restrição for mantida, esses grupos planejam recorrer ao Judiciário para garantir o direito de disputar desde o início.

As disputas já são uma realidade no trâmite burocrático. O Ministério Público junto ao TCU tentou suspender o processo, mas o pedido liminar foi negado. Em maio, o relator Antonio Anastasia admitiu a possibilidade de cláusulas restritivas, mas ainda não decidiu sobre o mérito.

Na Justiça Federal, pedidos de anulação do edital foram rejeitados em julho e setembro. Ainda assim, especialistas avaliam que o conflito de posições entre Antaq, Fazenda, Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e TCU abre espaço para novos recursos que podem chegar ao Supremo Tribunal Federal (STF) e atrasar o cronograma.

O maior do País

O Tecon 10 será o maior terminal de contêineres do País e exigirá R\$ 6,45 bilhões em investimentos, com início de operações previsto para 2027. O projeto é considerado estratégico para ampliar a capacidade de movimentação do Porto de Santos, que concentra cerca de 30% do comércio exterior brasileiro.

Pelo desenho proposto pela Antaq, operadores já presentes no porto, como Maersk e MSC, ficam impedidos de disputar na primeira fase do certame. Caso participem em rodadas subsequentes e vençam, terão de se desfazer de ativos atualmente existentes no complexo, como forma de evitar concentração horizontal no segmento de contêineres, que hoje ultrapassa 60% no complexo santista.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/10/2025

COMO O PREÇO DO PETRÓLEO EM QUEDA DEVE AFETAR O PLANO DE INVESTIMENTOS DA PETROBRAS

Orçamento para os próximos anos toma como base um petróleo mais caro, o que, segundo especialistas, leva a estatal ao dilema de se endividar ou reduzir investimentos em época de eleição

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A estabilização do preço do petróleo na casa dos US\$ 60 o barril do tipo Brent, com possibilidade de uma queda maior, trouxe um dilema para a Petrobras na elaboração do seu Plano de Negócios 2026-2030. O mais recente orçamento foi formulado para os próximos anos tomando como base um petróleo bem mais elevado, em torno de US\$ 80 o barril. Diante desse cenário, especialistas acreditam que a estatal terá de optar entre se endividar ou reduzir investimentos em pleno ano eleitoral.

Se não quiser se endividar ou cortar projetos, a companhia teria de, no mínimo, adiar alguns investimentos diante de uma drástica queda de receita. Na cúpula da empresa, apurou o Estadão/Broadcast, a disposição é manter o portfólio, mas, ao mesmo tempo, reduzir um pouco o valor de US\$ 111 bilhões previstos no plano anterior, para um nível mais próximo dos US\$ 100 bilhões. O martelo, porém, ainda não foi batido pela petroleira.



Navio-plataforma de petróleo (FPSO) Almirante Tamandaré, da Petrobras, no Campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos Foto: SBM/Divulgação

Em ano eleitoral, a percepção do mercado é de que dificilmente projetos sejam totalmente abandonados, mas sim adiados, com aumento de projetos em avaliação — hoje da ordem de US\$ 16 bilhões —, assim como é esperada a otimização de custos, como tem propagado a própria presidente da companhia, Magda

Chambriard. Aumentar o endividamento, o que poderia reduzir dividendos, não é uma opção, na avaliação de alguns analistas, já que o patamar da dívida é um dos pilares do Plano da estatal.

Um analista, pedindo anonimato, observa que o plano é autofinanciado, ou seja, não requer tomar dívida, e um pilar importante é não mexer na política de dividendos. Com isso, a geração de caixa menor por conta de um preço de petróleo mais baixo precisa ser compensada de outra forma. Ele ressalta que um fator positivo, que compensa parcialmente o preço em baixa, é a produção, que está crescendo.

E se o petróleo cair para US\$ 50?

De alguma maneira, será necessário ajustar o novo plano, de acordo com Adriano Pires, o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (Cbie) e colunista do Estadão. Conforme Pires, que por pouco não foi presidente da estatal, os mais otimistas preveem a commodity (matéria-prima cotada em dólar) operando no ano que vem abaixo dos US\$ 60 o barril — entre US\$ 55 e US\$ 58 —, enquanto os mais pessimistas já projetam barril de US\$ 50. Apesar de o plano da estatal ser quinquenal, por conta das eleições os olhos do mercado estarão voltados mais para 2026 do que para o fim da década.

“Está tendo uma oferta de petróleo maior do que a demanda. A Rússia continua vendendo petróleo por causa da guerra, o Brasil está com a produção crescente, a Guiana está produzindo, o shale americano (petróleo não convencional) está produzindo, e o mundo não está crescendo”, avalia Pires. “É preciso reduzir o preço (do petróleo) para voltar a ter o equilíbrio entre a oferta e a demanda”, explica.

Ele prevê que no próximo ano, as petroleiras, de maneira geral, terão de ter muita disciplina de capital, e é possível ver novamente um movimento de fusões e aquisições, onde as empresas mais endividadas serão compradas. No caso da Petrobras, os acionistas podem ser prejudicados pela queda de receita, que pode reduzir dividendos, e devem ficar atentos por se tratar de um ano eleitoral.

“Não interessa quem está sentado na cadeira, mas a Petrobras é um instrumento importante para ajudar a ganhar a eleição. Mas usar a empresa em um momento de petróleo baixo pode prejudicar os resultados”, alerta. Por outro lado, destaca Pires, o preço baixo do petróleo pode ajudar o governo, à medida que será possível reduzir o preço dos combustíveis em um ano eleitoral.

Nas contas do analista de energia da Ativa Investimentos, Ilan Arbetman, a diferença de US\$ 15 do barril do Brent de um plano para outro pesa na receita da companhia, e as perdas podem chegar à casa dos bilhões de reais. Ele espera que a empresa combine no próximo plano o crescimento da produção, gestão de custos e disciplina na aprovação de projetos.

“Um ponto crítico sempre é a sensibilidade da receita ao preço do petróleo: uma redução de US\$ 15 por barril ao longo de 2025-2029 (US\$ 80 para US\$ 65 barril) poderia gerar uma diferença de aproximadamente R\$ 362 bilhões em receitas em cinco anos, considerando produção diária crescente de 2,3 a 2,5 milhões de barris e câmbio médio de R\$/US\$ 5,5”, calcula.



‘O céu está bem nublado’

Outro ponto relevante, destaca Arbetman, poderá ser a revisão do teto de endividamento bruto, atualmente em R\$ 75 bilhões, com dívida líquida de cerca de R\$ 68 bilhões. “É possível que esse limite seja estendido, aumentando a flexibilidade financeira para investimentos estratégicos sem comprometer a solidez da companhia. Com essas medidas, o Plano Estratégico da Petrobras deve reforçar sua resiliência operacional e financeira, permitindo enfrentar volatilidade no preço do petróleo e mantendo geração de valor para acionistas”, diz.

Já para o professor e pesquisador no Instituto de Energia da PUC-RJ Edmar Almeida, desde o início do governo Trump foi dado o sinal para preços menores do petróleo, com um certo alinhamento entre a Casa Branca e a Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep +).

Do lado do governo norte-americano, a preocupação é com a inflação. Da parte da Opep, um preço menor da commodity dá um freio na produção de petróleo não convencional (shale) nos Estados Unidos.

Almeida destaca que a retração da economia global tem ajudado a manter a demanda por petróleo em baixa, ao mesmo tempo que conflitos geopolíticos não deixam o preço ceder demais. No caso do fim dos conflitos, como da guerra entre Israel e o Hamas, que vem sendo costurado, a tendência é de que o preço caia ainda mais. “Você mira US\$ 60, US\$ 70, e isso escorrega para US\$ 40, US\$ 50”, explica, lembrando que no choque do petróleo em 2014, os preços saíram de US\$ 100 para US\$ 30 o barril.

“A Petrobras dispõe de caminhos diversos para se ajustar. A escolha dependerá das prioridades da companhia em meio a um 2026 eleitoral e de elevada incerteza econômica. Nós estamos num momento de mudança do cenário macroeconômico, não é um bom momento para o setor de petróleo, o céu está bem nublado”, diz Almeida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/10/2025

OMC ELEVAA PROJEÇÃO PARA COMÉRCIO GLOBAL EM 2025, MAS CORTA A DE 2026 POR EFEITO DAS TARIFAS

Segundo estimativa, comércio global de mercadorias crescerá 2,4% neste ano, acima do previsto em agosto (0,9%); OMC espera desaceleração de 0,5% no próximo ano

Por Laís Adriana (Broadcast)

A Organização Mundial do Comércio (OMC) elevou as projeções para o crescimento do comércio global de mercadorias neste ano, mas cortou a do próximo, em relatório divulgado nesta terça-feira, 7. Segundo a organização, o ajuste reflete que o impacto completo das tarifas dos Estados Unidos será sentido apenas em 2026.

O comércio global de mercadorias crescerá 2,4% em 2025, estima a OMC, nível bem acima do previsto em agosto, de 0,9%, e distante da contração de 0,2% apontada no relatório original, de abril. Em 2026, contudo, a organização espera desaceleração a 0,5%, abaixo do estimado em agosto (1,8%) e em abril (2,5%).

Segundo a OMC, esta “inversão de cenários” ocorre após o comércio global de mercadorias crescer mais rápido que o esperado no primeiro semestre de 2025, conforme importadores americanos tentavam se antecipar aos aumentos de tarifas. O comércio também teve apoio de condições macroeconômicas “favoráveis”: a desinflação, política fiscal expansiva e mercados de trabalho apertados impulsionaram a renda e os gastos nas maiores economias.

Avanço do comércio de mercadorias irá desacelerar em 2026, segundo a OMC Foto: Anderson Coelho/Estadão

“O avanço do comércio de mercadorias irá desacelerar em 2026, à medida que a economia global arrefece e o impacto completo das tarifas seja sentido por um ano inteiro”, destaca o relatório.

Já o comércio global de serviços crescerá 4,6% em 2025 e 4,4% em 2026, segundo a OMC, desacelerando em relação ao avanço de 6,8% em 2024. A projeção também foi revisada em comparação ao levantamento de abril, que considerava a influência de tarifas dos EUA, levemente mais forte que os 4% e 4,1% previstos, respectivamente.

Apesar do primeiro semestre forte e da melhora nas perspectivas, os fluxos de comércio da América do Norte ainda devem cair 3,1% em 2025 e 1% em 2026, contribuindo negativamente para os números globais. Já a Ásia deve ter a maior contribuição positiva em 2025, de 5,3%, mas ficará estável em 2026. A América do Sul terá alta de 2,4% no comércio neste ano, contudo, deve registrar contração de 1,9% no próximo ano.

Os gastos com produtos relacionados a inteligência artificial saltaram no primeiro semestre, particularmente na Ásia e na América do Norte. A OMC projeta que o setor continuará apoiando o crescimento do comércio global e nota que, na América do Sul, o Brasil e o Chile estão se destacando na importação de equipamentos de computação para montar hubs regionais de serviços em nuvem.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/10/2025

FATURAMENTO DA INDÚSTRIA CAI 5,3% EM AGOSTO E EMPREGO FICA ESTAGNADO

Queda no faturamento é consequência de juros elevados, entrada de bens importados no País e valorização do real, segundo a CNI

Por Eduardo Rodrigues (Broadcast)

BRASÍLIA - O faturamento das fábricas brasileiras caiu 5,3% em agosto, segundo os Indicadores Industriais divulgados nesta terça-feira, 7, pela Confederação Nacional da Indústria (CNI). O desempenho negativo em relação a julho já considera os dados dessazonalizados.

Na comparação com agosto do ano passado, a queda nas vendas do setor foi de 7,6%. Mesmo com a quarta queda no indicador em seis meses, o desempenho de janeiro a agosto deste ano ainda é 2,9% melhor que o registrado nos primeiros oito meses de 2024.

Segundo a especialista em Políticas e Indústria da CNI, Larissa Nocko, a tendência de queda no faturamento industrial é consequência de vários fatores.



Emprego industrial ficou estagnado pelo quarto mês consecutivo, segundo a CNI Foto: Gabriela Biló/Estadão

“O primeiro deles é o patamar elevado dos juros, que impacta o crédito e o crescimento econômico, como um todo. Um segundo elemento é a entrada de bens importados, especialmente de bens de consumo, capturando boa parte do mercado consumidor da indústria nacional e prejudicando o setor. Além disso, a valorização do real torna os produtos brasileiros mais caros lá fora, impactando as empresas exportadoras”,

afirmou, em nota.

As horas trabalhadas na indústria caíram 0,3% na passagem de julho para agosto, com queda de 1,2% na comparação com o mesmo mês do ano passado. No acumulado de 2025, ainda há

crescimento de 1,6% no tempo gasto na produção. A Utilização da Capacidade Instalada no setor aumentou 0,2 ponto porcentual em agosto, para 78,7%. No oitavo mês de 2024, estava 79,0%.

Já o emprego industrial ficou estagnado pelo quarto mês consecutivo. Na comparação com agosto do ano passado, o crescimento é de 1,5%, com alta de 2,2% no acumulado de 2025 em relação ao mesmo período de 2024. Em paralelo, a massa salarial real na indústria caiu 0,5% no mês e recua 2,0% no ano, enquanto o rendimento médio real dos trabalhadores do setor tem quedas de 0,6% e 4,1%, respectivamente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/10/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

REVISÃO TARIFÁRIA AMEAÇA ENCARECER GÁS NATURAL

Consulta da ANP sobre tarifas de transporte divide empresas e consumidores e pode atrapalhar os esforços do governo para reduzir custos do insumo

Por Fábio Couto e Robson Rodrigues — Do Rio e de São Paulo



Parte do mercado esperava queda nas tarifas de transporte do gás natural após a revisão, mas cálculos apresentados por duas empresas geraram repercussão por representar alta mais expressiva — Foto: Divulgação

Um processo em curso na Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para rever as tarifas das empresas transportadoras de gás natural se tornou um ponto de tensão no mercado, diante da

possibilidade de alta nos valores cobrados pelas companhias nos próximos anos.

Parte do mercado esperava queda nos custos dos gasodutos de longa distância. Porém, cálculos apresentados por pelo menos duas das cinco empresas que terão as tarifas revisitadas para o período 2026-2030 geraram repercussão, por indicar uma expressiva alta.

A ANP abriu duas consultas públicas: uma sobre metodologia e outra sobre a revisão tarifária, já encerradas, mas ainda com audiências previstas. A tarifária terminou em 25 de setembro e terá audiência pública nesta quarta-feira (8). Já a de metodologia se encerra no mesmo dia, mas não terá audiência.

Caso as propostas sejam aprovadas pela agência, as novas tarifas podem elevar os custos dos gasodutos que levam o gás das regiões produtoras até os consumidores industriais e distribuidoras locais, e afetar a competitividade de alguns setores da economia.

As empresas com tarifas a serem revistas são: Transportadora Associada de Gás (TAG), Nova Transportadora do Sudeste (NTS), Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia Brasil (TBG), Gás Ocidente e Transportadora Sulbrasileira de Gás (TSB). TAG, NTS e TBG respondem por mais de 90% da extensão total da malha no país.

Em nota, a ANP afirmou que, após a consulta pública, vai estipular a receita máxima permitida (RMP) de transporte, bem como os critérios de reajuste, revisão periódica e revisão extraordinária, nos termos da regulação, o que deve ser concluído até dezembro. “Em seguida, as transportadoras devem realizar os respectivos Processos de Oferta e Contratação de Capacidade de modo a definir as tarifas vigentes nos contratos firmes em 2026.”

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), que integra o Conselho de Usuários de Transporte de Gás, pediu o adiamento da consulta pública da revisão e sugere a adoção de uma tarifa provisória, até que todos os temas tenham uma decisão da ANP. “Defendemos a adoção de uma tarifa extraordinária até a análise desses pontos”, disse Sylvie D’Apote, diretora executiva de gás natural do instituto.

“Há estudos em andamento para redução das tarifas com racionalidade econômica e setorial”

— MME

A Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás) considera necessário concatenar as duas consultas públicas para que se tenha uma sequência lógica no tratamento do tema. “Somos o último elo da cadeia e qualquer impacto é repassado para o consumidor”, disse Marcelo Mendonça, presidente-executivo da entidade.

O pedido de nova consulta pública foi feito pelo Fórum do Gás, que reúne representantes de toda a cadeia de valor do setor. Em carta enviada ao Ministério de Minas e Energia (MME) e à ANP, o grupo manifestou preocupação com a falta de clareza e o curto prazo para análise das propostas. “Estima-se que o impacto total da metodologia proposta seja de R\$ 8,8 bilhões para a NTS e de R\$ 9,6 bilhões para a TAG, considerando todos os ativos dos contratos legados.”

A reportagem procurou o ministro Alexandre Silveira, do MME, já que um eventual aumento contrasta com os objetivos do governo que defende o barateamento do gás para aumentar a competitividade da indústria brasileira.

“No contexto dessa política pública, encontram-se em andamento estudos visando à redução das tarifas de transporte de gás natural com racionalidade econômica e setorial, para que o consumidor pague uma tarifa justa e adequada associada ao risco do negócio”, disse o ministério, em nota.

O mercado de gás natural no Brasil começou a mudar em 2009, quando entrou em vigor a Lei 11.909, que fixou regras para a atividade de transporte. Com base nela, a ANP editou em 2014 a Resolução nº 15, estabelecendo critérios para o cálculo das tarifas, prevendo revisões periódicas a cada cinco anos. Em 2021, entrou em vigor a Nova Lei do Gás (Lei 14.134), que incluiu novas regras tarifárias.

Entre as duas leis, em meados da década de 2010, a Petrobras se desfez dos gasodutos, como parte de um programa de desinvestimentos. Compradores desses ativos, TAG e NTS herdaram contratos firmados com a estatal, que foram se encerrando ao longo dos anos. São os chamados “contratos legados”.

Segundo a ANP, TAG e NTS passarão por revisão tarifária com os primeiros contratos legados se encerrando ainda em 2025. Em contribuição à consulta pública sobre revisão tarifária, a Petrobras afirmou que a NTS tem cinco contratos legados que se encerram nos próximos anos, ao passo que a TAG terá quatro. A estatal estima que até 2033, com o fim de todos esses contratos, o impacto sobre as tarifas pode ser superior a R\$ 20 bilhões. Procurada, a Petrobras não comentou o tema.

O receio do mercado está em mais uma onda de judicialização. Duas abordagens principais estão em debate: o custo histórico corrigido pela inflação com depreciação contábil e o valor residual definido nas planilhas dos contratos legados.

Esses contratos asseguravam capacidade firme, tarifas definidas e regras próprias de depreciação e remuneração de investimentos. Para consumidores e especialistas, muitos desses ativos já foram amortizados, o que não justificaria novas cobranças. As empresas, por sua vez, alegam que a malha passou por melhorias, exige manutenção e que a revisão é indispensável.

O cálculo da revisão tarifária dos gasodutos usa como critério a base de remuneração de ativos, que considera o quanto já foi amortizado e os investimentos previstos em manutenção, expansão ou modernização. As transportadoras pedem que esses investimentos entrem na base de remuneração ou nas receitas tarifárias.

Se a ANP acatar, esses custos serão repassados ao consumidor. Em contribuição à consulta pública da revisão tarifária, a Petrobras estimou que mais de 90% dos ativos das malhas Sudeste e Nordeste, detidas por NTS e TAG, respectivamente, já foram amortizados.

A revisão tarifária também considera o WACC, que mede o retorno do investimento. Se ele subir com o ambiente macroeconômico, mesmo ativos já amortizados vão gerar retorno mais alto, elevando as tarifas.

Um ponto em aberto envolve termelétricas cujos contratos de gás natural encerraram-se a partir de 2023. A expectativa era a realização do leilão de reserva de capacidade, no qual as usinas descontratadas fechariam contratos de disponibilidade com o sistema elétrico. O leilão está previsto para 2026.

Gás sob pressão

Tema em consulta na ANP gera debate sobre custos do energético

Tarifa (R\$/MMBtu)

	2025	2026	Var. %	2030	Var. %
NTS (cenário com térmicas)	8,1619	7,8271	-4	9,6479	18
NTS (cenário sem térmicas)	8,1619	9,9663	22	13,4165	64
TBG	4,8778	7,9342	63	7,8505	61
TAG (cenário com térmicas)	8,8900	11,2527	27	11,6058	31
TAG (cenário sem térmicas)	8,8900	14,3200	61	15,1850	71
TSB	1,5654	1,7481	12	1,7481	12
Gás Ocidente	3,9466	3,9824	1	3,9824	1

Fonte: TAG, NTS, TBG, TSB, Gás Ocidente e ANP

9,5 mil km

Extensão da malha nacional de gasodutos

5 é o número de transportadoras que operam no país

Se não firmarem contratos no leilão, usinas podem ser desativadas ou buscar alternativas como contratar gás fora da rede. Isso levaria a um aumento nas tarifas de transporte. Sem térmicas, o custo do transporte passa a ser rateado por menos usuários da rede. Esse risco está presente nos cenários apresentados pelas transportadoras (ver tabela acima).

Ainda não está claro se o risco de menor demanda ficará com o transportador, com o carregador (aquele que contratou capacidade de transporte) ou será socializado entre todos os usuários remanescentes. Cada escolha altera o preço do gás. Com a incerteza, NTS e TAG fizeram contas para uma revisão pela qual passarão pela primeira vez. A TBG já passou pela revisão entre 2019 e 2020 e terá suas tarifas novamente revistas, desta vez para o ciclo 2026-2030.

O presidente da TBG, Jorge Hijjar, afirma que a empresa opera em condições estáveis. “Nossos resultados são atrelados diretamente aos nossos ativos (dutos, estações) e aos investimentos que foram e vêm sendo feitos”, disse Hijjar. A fala do executivo expõe a diferença de contexto: enquanto TAG e NTS enfrentam sua primeira revisão, a TBG já conhece os efeitos práticos do modelo regulatório.



Em nota, a TAG diz que os riscos de aumento tarifário associado a cenários com e sem térmicas decorrem de evasão de volume de contratação de capacidade atual na rede e não do aumento da remuneração do transportador.

“Práticas de ‘by-pass’ do sistema de transporte [quando consumidores buscam rotas alternativas de suprimento, sem usar a rede regulada], falta de visão integrada do planejamento energético (gás e eletricidade) e a eventual descontração de térmicas conectadas que não tenham renovação de contratos no próximo leilão põem em risco os fundamentos do sistema, afetando a segurança de abastecimento e a percepção de custo para os usuários”, diz a nota.

A empresa aponta ainda que, entre 2022 e 2025, as tarifas de transporte caíram cerca de 17% diante de uma inflação da ordem de 20% no mesmo período.

A NTS afirmou, também em nota, que a proposta para o ciclo tarifário 2026-2030 inclui investimentos voltados para a garantia das condições operacionais, a preservação da integridade, segurança, confiabilidade e a continuidade da prestação do serviço de transporte. Apresenta também a realização de novos projetos voltados à expansão e garantia de suprimento da malha dutoviária.

A proposta, diz a NTS, prevê também a remuneração do valor residual de ativos legados vencidos mas não totalmente depreciados e investimentos realizados para a garantia das condições operacionais. Tais investimentos, informa a NTS, foram feitos desde a privatização da rede e ainda não foram recuperados.

A NTS considerou na proposta à ANP dois cenários que variam em função da contratação das térmicas. Se considerada a contratação anual das térmicas prevê-se uma redução tarifária da ordem de 4% no ano de 2026. Sem a contratação, a NTS estima aumento de 22% em 2026.

Procurada, a Gás Ocidente não comentou até o fechamento desta edição. O diretor da TSB, Walter Farioli, diz que a condição da empresa é diferente, já que ela não tem contratos legados e tem pouca relevância em fatores que podem influenciar o cálculo das tarifas. “No caso da TBS, a conta é simples e pragmática e conforme estabelece a portaria da ANP que orienta a formação das tarifas”, explica.

A visão das transportadoras, no entanto, contrasta com a preocupação dos consumidores. Para a Abrace, associação que representa os grandes consumidores livres de energia, o aumento proposto pode comprometer o desenvolvimento do mercado de gás no país.

“A proposta de revisão tarifária dos transportadores vai na contramão de todos os esforços feitos até aqui para desenvolver o mercado, desde antes da aprovação da Lei do Gás em 2021. O custo atual está destruindo a demanda industrial, principal consumidora do gás. O aumento proposto só reforça esse movimento e o resultado será menos produção, menos emprego, renda e desenvolvimento”, diz Adrianno Lorenzon, diretor de gás natural da Abrace.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/10/2025

BRASIL APOSTA EM ESTADO FORTE RUMO À COP30

Fortalecimento do multilateralismo e da capacidade estatal são eixos centrais da preparação do país para a cúpula

Por Victoria Netto — Do Rio 07/10/2025

O fortalecimento do multilateralismo e da capacidade estatal são eixos centrais da preparação do Brasil para a COP30, marcada para novembro em Belém, afirmaram representantes do governo federal na segunda-feira (6). Para eles, é necessário combinar democracia, implementação de políticas climáticas e modernização do Estado para enfrentar a crise do clima e promover um futuro sustentável e inclusivo.

Na abertura do evento “States of the Future: Rumo à COP30”, realizado pelo Ministério de Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) no Rio, a ministra Esther Dweck afirmou que o Brasil precisa de um Estado eficiente e tecnológico para transformar compromissos em ações concretas.



Para Esther Dweck, é importante levar à COP30 reflexões e instrumentos para que Estados sejam democráticos, inovadores, inclusivos e sustentáveis — Foto: Alexandre Cassiano/Agência O Globo

Para ela, o fortalecimento da capacidade estatal é indispensável para enfrentar a emergência climática. “Queremos levar à cúpula reflexões e instrumentos práticos para que os Estados do futuro sejam democráticos, inovadores, inclusivos e sustentáveis”, disse.

O evento reuniu representantes de governos, academia e organismos para discutir o papel do Estado na transição ecológica e digital. Dweck destacou ações do governo para modernizar o setor público, com ênfase na transformação digital, integração de dados e valorização dos servidores.

Como exemplo, citou a resposta rápida às enchentes no Rio Grande do Sul em maio de 2024: “Uma parte dos benefícios pagos no Estado não exigiu que a população fizesse quase nada. O governo cruzou os dados e enviou uma mensagem: ‘é você mesma, essa é sua família, posso confirmar o pagamento?’”.

Também no evento, o presidente da COP30, embaixador André Corrêa do Lago, afirmou que uma das prioridades é preservar o sistema multilateral, em um contexto de “unilateralismo” predominante.

“Fortalecer o multilateralismo quer dizer que você precisa das organizações internacionais funcionando como um Estado, elas representam a democracia internacional”, disse. “Um país como uma pequena ilha ou um país em desenvolvimento só têm voz no multilateralismo, e estamos vendo agora um unilateralismo muito intenso”, completou.

Além de fortalecer o multilateralismo, segundo o embaixador, a conferência climática da ONU em Belém deve priorizar outros dois eixos, a pedido do presidente Luiz Inácio Lula da Silva: traduzir o Acordo de Paris em impactos concretos na economia e envolver todos os atores internacionais na implementação dos compromissos climáticos.

“O Acordo de Paris, como a convenção do clima, é uma estrutura criada para negociar, mas não é boa para implementar”, afirmou Corrêa do Lago, ao defender maior participação de instituições financeiras internacionais, como Banco Mundial e Fundo Monetário Internacional (FMI) e outros bancos multilaterais.

O embaixador também destacou a importância da adaptação às mudanças climáticas para além dos esforços de mitigação, que se refere aos esforços de redução das emissões de gases de efeito-estufa, citando enchentes no Rio Grande do Sul como exemplo da urgência de planejamento e infraestrutura.

“Durante anos, a maioria dos negociadores de mudança do clima, eu incluído, achava a adaptação menos importante, porque era admitir que desistiu. No entanto, a aceleração da mudança do clima e também do conhecimento científico permitiram observar o quanto os eventos extremos se aceleraram e se acentuaram”, afirmou.

O presidente da COP apontou ainda que o Brasil está bem posicionado na nova economia verde. “O clima será central na nova fase da economia mundial, e o Brasil é provavelmente o país em desenvolvimento melhor posicionado.”

Corrêa do Lago também reforçou que a COP30 será uma conferência de implementação. Como exemplo de iniciativas, destacou o Círculo de Ministros da Fazenda, que reúne 37 países para transformar decisões climáticas em políticas econômicas efetivas.

“Desde a criação da Convenção, muita coisa já foi decidida, o que precisamos agora é implementar e falta os Estados incorporarem isso”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/10/2025

TRIUNFO DIZ QUE AINDA NÃO FOI NOTIFICADA SOBRE DECISÃO DO CARF POR AUTUAÇÃO FISCAL

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



Pedágio em rodovia explorada pela Triunfo — Foto: Divulgação/Triunfo

A Triunfo disse, nesta segunda-feira (6), que ainda não foi notificada da decisão do Conselho de Administração de Recursos Fiscais (Carf) que manteve, por maioria, uma autuação fiscal no valor de R\$ 1 bilhão.

“A Triunfo destaca que o acórdão da referida decisão ainda não foi publicado e nem mesmo disponibilizado à companhia, o que se aguarda para avaliar as providências necessárias”, afirma, em comunicado.

A companhia do setor de infraestrutura adianta que adotará todas as medidas cabíveis para o reconhecimento do seu direito, tão logo tenha conhecimento do inteiro teor da decisão.

Segundo reportagem do Valor publicada nesta segunda-feira, a Triunfo tentava abater do Imposto de Renda e da CSLL investimentos feitos na concessionária por conta de pedido de relicitação.

Fonte: Valor Econômico - SP

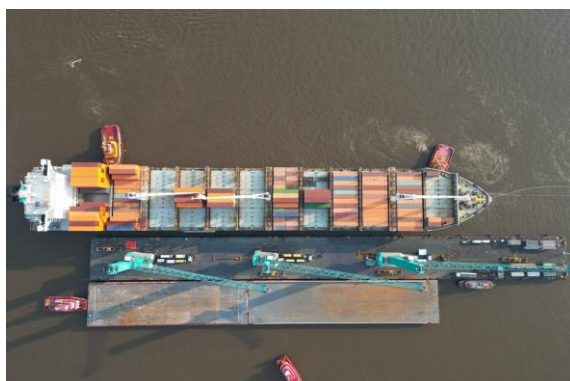
Data: 07/10/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - DO PULSO NATURAL AO NOVO NORMAL: ENTENDA COMO O CLIMA REDEFINE A AMAZÔNIA

Por Otavio Cabral Opinião 07/10/2025 - 17:07



Os extremos climáticos na Amazônia se intensificaram nas últimas décadas com cheias mais frequentes e volumosas, além de secas mais severas e prolongadas. O que antes parecia apenas uma particularidade local, restrito à região Norte, despertou o interesse do mundo todo, ao passo que atingiu níveis sem precedentes, com a bacia amazônica ocupando uma posição central nas discussões referentes ao aquecimento do planeta. O impacto desses eventos já afetam o país a nível econômico, ambiental e social.

Na década de 1950, o escritor nortista Leandro

Tocantins cunhou uma frase que segue atual: “O rio comanda a vida”. Hoje, é exatamente isso que vemos na Amazônia, ao passo que o ciclo natural de cheias e vazantes molda a rotina das comunidades ribeirinhas. Quando o rio sobe, fertiliza a terra com húmus, favorece a agricultura, multiplica os peixes e garante a navegação. Já a seca, embora limite deslocamentos, abre espaço para a agricultura de várzea (versus vazante) e concentra cardumes, aumentando a oferta de pescado, por exemplo.

Em condições normais de “temperatura e pressão”, essa dinâmica chamada de “pulso de inundação” segue, historicamente, um ritmo quase matemático: seis meses de subida e seis de descida, tomando como referência as cotas do rio Negro em Manaus. Isto fez com que a população se adaptasse ao movimento, aproveitando suas oportunidades e enfrentando suas limitações.

No entanto, esse equilíbrio foi abalado nos últimos anos, impondo um novo normal. Fenômenos como El Niño e o aquecimento global, alteraram essa dinâmica natural, tornando as secas tão severas, que levaram os serviços básicos ao colapso em 2023. O que vimos foram municípios em calamidade, comunidades isoladas, falta de água potável, queimadas, mortalidade de peixes e até inviabilidade de navegação em trechos importantes.

Em 2024, mesmo com níveis de rio ainda mais baixos, a logística conseguiu minimizar tais perdas, principalmente por meio da instalação de um píer flutuante em Itacoatiara, a 270 km de Manaus. Este possibilitou o transbordo de contêineres para balsas, garantindo assim o abastecimento da capital e o escoamento dos produtos do pólo industrial de Manaus.

Há dados do Serviço Geológico do Brasil (SGB), que comprovam este cenário de maior incidência de eventos extremos no Rio Negro, visto que mais de 50% das grandes cheias e 40% das secas severas ocorreram ao longo dos últimos 20 anos, fazendo com que pensar em soluções logísticas resilientes e adaptáveis não seja apenas uma escolha, mas uma necessidade estratégica.

Neste cenário, a cabotagem se torna protagonista, buscando soluções viáveis para conectar os principais portos do país ao Norte do Brasil, assegurando o fluxo de cargas de forma contínua e mitigando os impactos da seca.

Vai ter seca este ano?

Vale lembrar que a seca sempre existiu. Desde a formação da bacia, há milhões de anos, o ciclo de cheia e vazante se repete ano após ano. A questão atual não é se haverá seca, mas sim o quanto ela irá impactar.

Na navegação, os navios de contêineres podem enfrentar restrições a partir de 20 metros de cota no rio Negro em Manaus. Trechos críticos, como a foz do Madeira e a passagem do Tabocal, por exemplo, tornam-se gargalos naturais, elevando custos de praticagem e forçando a adoção da chamada taxa da seca, que considera a perda de capacidade de carga e funciona como uma espécie de compensação financeira.

Hoje, as condições climáticas atuais no Pacífico e no Atlântico são consideradas favoráveis, apontando para uma estiagem dentro da normalidade. Isso significa que pode haver restrições de carga, mas sem a gravidade dos últimos dois anos. Porém, previsões são apenas probabilidades. Devemos acompanhar o dia a dia para avaliação, sem considerar nenhuma afirmação. Afinal, a Amazônia exige monitoramento constante e o rio continua comandando a vida, refletindo diariamente as escolhas que fazemos para o futuro do planeta.



Portanto, investir em multimodalidade - união de vários modais de transporte - é uma opção viável para a logística nacional, sobretudo, em um cenário futuro de extremos climáticos. Ao permitir que cada modal atue de forma complementar, explorando seus pontos fortes e compensando fragilidades operacionais, o setor terá mais margem de manobra estratégica para garantir resiliência, continuidade e eficiência diante do imprevisível.

Otávio Cabral é gerente geral para as regiões Norte & Nordeste da Norcoast
[divulgacao-norcoast.png](#)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2025

ORIENTAÇÕES DE CONTEÚDO LOCAL ESTIMULAM CADEIA PRODUTIVA NACIONAL, AVALIA CSENO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 07/10/2025 - 16:51



Câmara da Abimaq espera que índices de até 60% e regras equilibradas para embarcações com tecnologias inovadoras e sustentáveis reforcem compromisso do governo com fortalecimento da indústria local. Segundo Petrobras, definições incentivam empresas construtoras a terem direito à depreciação acelerada

Fornecedores avaliam que as orientações de conteúdo local do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) para navios-tanque, gaseiros e embarcações de apoio offshore, aprovadas na semana passada, vão incentivar a cadeia produtiva nacional. Para a Câmara

Setorial de Equipamentos Navais e Offshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq), essa medida representa um marco na retomada da construção naval e no estímulo à cadeia de máquinas, equipamentos e sistemas de alta complexidade tecnológica.

A avaliação da câmara setorial é que as definições — que fixam índices de até 60% de conteúdo local e regras equilibradas para embarcações com tecnologias inovadoras e sustentáveis — reforçam o compromisso do governo com o fortalecimento da indústria nacional e com a geração de valor no país, desde empregos qualificados ao desenvolvimento de fornecedores brasileiros.

“A CSENO recebe com grande satisfação as recentes resoluções do CNPE, que estabelecem índices mínimos de conteúdo local para a construção de navios-tanque, gaseiros e embarcações de apoio marítimo no Brasil”, comentou o presidente da CSENO, Leandro Pinto. Ele acrescentou que a câmara reconhece ainda a relevância de se manter uma política de conteúdo local previsível e estável, capaz de garantir competitividade, fomentar inovação e promover a sustentabilidade industrial no setor naval e offshore brasileiro.

Na última quarta-feira (1º), o CNPE definiu os índices mínimos de conteúdo local para a construção de navios-tanque acima de 15.000 toneladas de porte bruto (TPB), destinados ao transporte de petróleo e derivados e para navios gaseiros empregados nas atividades de cabotagem no Brasil. A medida estabeleceu índice mínimo global de conteúdo local de 50%, com subdivisão por grupos de investimentos.

Já as embarcações de apoio marítimo deverão atender a, no mínimo, 60% de índice de conteúdo local global, além de 50% em pelo menos dois dos três grupos de investimentos: engenharia; máquinas, equipamentos e materiais; e construção e montagem. O texto prevê exceção para embarcações inovadoras, como as com motorização híbrida plug-in ou com tecnologias sustentáveis equivalentes. Nesses casos, o índice mínimo global será de 50%, e de 40% em pelo menos dois dos três grupos de investimentos.

A Petrobras informou à Portos e Navios que as orientações do CNPE referem-se ao incentivo para que os armadores que desejem construir embarcações de apoio marítimo possam usufruir da depreciação acelerada, conforme previsto no Decreto 12.240/2024.

A companhia acrescentou que, no que diz respeito aos editais de licitação de afretamento de barcos de apoio, atualmente em andamento e futuros, tais orientações não implicam alterações nos processos, uma vez que já contemplam os requisitos de conteúdo local em conformidade com os compromissos estabelecidos junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

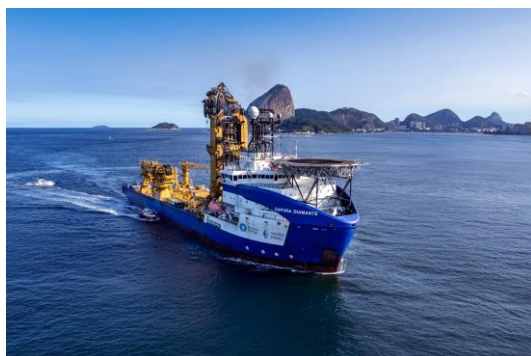
Já a Transpetro informou à reportagem que não comenta processos licitatórios em andamento. No final de setembro, a holding obteve a habilitação prévia de 16 navios da frota da Transpetro para depreciação acelerada. O programa de renovação e ampliação da frota da subsidiária da Petrobras tem como objetivo a construção de um total de 25 navios, entre petroleiros e gaseiros. “A Transpetro acompanha as discussões em curso e seguirá integralmente a resolução vigente”, afirmou em nota.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2025

SEAGEMS RENOVA ACORDO COM A WÄRTSILÄ PARA MANUTENÇÃO DE SUA FROTA

Da Redação Offshore 07/10/2025 - 17:09



O grupo de tecnologia Wärtsilä e a Seagems, operadora offshore brasileira anteriormente conhecida como Sapura, anunciaram nesta terça-feira (7) a renovação e a ampliação do contrato de ciclo de vida de embarcações de apoio offshore. O acordo visa aumentar a confiabilidade e reduzir a pegada de carbono das embarcações, especializadas em operações de suporte a plataformas, de abastecimento e serviços submarinos.

Segundo as empresas, o novo acordo reflete a mudança da indústria marítima em direção a parcerias mais colaborativas e de longo prazo, modelos de serviço baseados em resultados e um futuro descarbonizado. As companhias acrescentam que as operadoras do segmento de apoio offshore estão se adaptando a formas mais modernas de trabalhar, com uso de ferramentas digitais, manutenção preventiva e parcerias para otimizar o desempenho e reduzir custos operacionais gerais.

Ricardo Bicudo, COO da Seagems, disse que a Wärtsilä tem prestado a sua empresa serviços de qualidade e agregado valor às embarcações de apoio offshore, o que justifica a extensão do acordo. “A renovação e a expansão do contrato apoiarão nossos objetivos operacionais de longo prazo para essas embarcações, especialmente no que diz respeito ao aumento da eficiência, confiabilidade e sustentabilidade”, afirmou.

A ampliação do contrato inclui o acesso da Seagems a software de gerenciamento de energia e controle atualizado, a Unidade de Coleta de Dados da Wärtsilä. Ele oferece serviços baseados em nuvem e monitoramento remoto para controle do desempenho das embarcações e permitirá o gerenciamento proativo das necessidades de manutenção.

Além disso, com o Expert Insight, programa de manutenção preventiva que usa dados da embarcação em tempo real, será possível identificar potenciais problemas antes que afetem as operações, reduzindo o tempo de inatividade e a realização de reparos inesperados. Dentro do escopo do acordo, a Seagems poderá se beneficiar também de serviços de campo personalizados para motores e sistemas de propulsão, garantindo que suas embarcações operem de forma tranquila, segura e sustentável durante todo o seu ciclo de vida.

Henrik Wilhelms, diretor de vendas de contratos da Wärtsilä Marine, explicou que o objetivo da empresa é oferecer mais eficiência operacional, reduzir o tempo de inatividade e dar maior previsibilidade aos serviços, além de apoiar os clientes em ações de sua jornada rumo à de

descarbonização. "Esse contrato fortalece nossa parceria de longa data com a Seagems, refletindo a confiança em nosso compromisso compartilhado com a excelência operacional e o crescimento sustentável no setor marítimo", disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2025

ICTSI APRESENTA AO MPTCU ARGUMENTOS PARA LEILÃO COM RESTRIÇÕES

Por Danilo Oliveira Portos e logística 06/10/2025 - 23:23



Grupo filipino defende modelagem proposta pela Antaq para Tecon Santos 10, que prevê certame em duas etapas, sendo a primeira delas sem participação de terminais e armadores que já operam atualmente no complexo santista

A ICTSI (International Container Terminal Services) protocolou, nesta segunda-feira (6), no Ministério Público Junto ao Tribunal de Contas da União (MPTCU), uma manifestação em defesa das regras do edital do leilão do Tecon Santos 10 propostas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que preveem o certame

em duas etapas, sendo a primeira com participação vedada às empresas que hoje já operam no complexo portuário. O grupo filipino, que hoje opera terminais de contêineres em Suape (PE) e no Rio de Janeiro (RJ), alega que as manifestações de interessados contrários ao leilão bifásico não se sustentam tecnicamente e reforçam sua superioridade técnica para fomentar a concorrência no mercado.

A empresa argumenta que o encaminhamento da Antaq pela realização de um certame em duas fases está bem fundamentada em suas competências legais, e justificada por meio da análise jurídica e econômica do projeto do novo terminal de contêineres do maior porto da América Latina. O documento ressalta que, diferentemente das alegações contrárias, a realização do leilão em uma única fase é uma solução 'ilegal, incompatível e insuficiente' para endereçar as preocupações concorrenciais em torno do debate do Tecon Santos 10 e da concentração no Porto de Santos.

Na manifestação ao MPTCU, a ICTSI anexou parecer jurídico elaborado por Carlos Ari Sundfeld, professor titular da Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (FGV Direito SP) e presidente da Sociedade Brasileira de Direito Público (SBDP). Sundfeld apontou legalidade do modelo bifásico proposto pela Antaq. A conclusão desse trabalho foi que essa modelagem favorável ao certame em duas etapas, com restrição à incumbentes na primeira fase, endereçou as preocupações concorrenciais levantadas em consulta pública, assim como as preocupações manifestadas pela Superintendência Geral do Cade e pela Secretaria de Acompanhamento econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda em 2021.

"O leilão bifásico ora sugerido pela Antaq tornou irrelevante as discussões sobre verticalização no Porto de Santos trazidas à tona novamente pelas manifestantes, uma vez que foca diretamente no principal problema do certame: garantir a entrada de um novo player em um cenário pós-licitação, assegurando maior nível de desconcentração e um ambiente pró-competitivo pós-leilão", diz o documento.

A ICTSI justificou que o argumento exposto pela SEAE/MF, pela auditoria do TCU e por empresas interessadas, de que um certame bifásico traria maiores riscos de judicialização e de consequentes atrasos ao certame, é questão alheia à sua competência. Os filipinos salientaram que o TCU já permitiu no setor portuário a adoção de modelos bifásicos com cláusulas restritivas para endereçar situações de elevado poder de mercado em processos licitatório, entre os quais: STS13A, STA08, STS14, e 14A, IQI11, 12 e 13, MAC12, ITG02 e IQI16.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2025

COMEÇAM DRAGAGENS EM TRECHOS ENTRE MANAUS E ITACOATIARA

Da Redação Navegação 06/10/2025 - 23:04



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou, nesta segunda-feira (6), que foram iniciadas dragagens de manutenção em rios do trecho entre Manaus e Itacoatiara, na Região Amazônica, para garantir condições de navegação e o transporte de insumos à região. Segundo a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), na semana passada foram feitas pré-dragagens nos trechos Coari–Codajás e São Paulo de Olivença–Benjamin Constant, na região oeste do estado do Amazonas.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, informou que o nível dos rios da região está bem acima do registrado no mesmo período do ano em 2024. E disse que, mesmo assim, foram antecipadas as obras de desassoreamento e dragagem preventiva, com objetivo de dar segurança de navegabilidade a pequenas, médias e grandes embarcações e permitir o transporte de insumos estratégicos e o abastecimento da região.

Em anos recentes, têm sido registradas fortes oscilações nos níveis dos rios da Amazônia. Em 2024, a situação tornou-se crítica por causa da falta de chuvas e, no início de outubro, a régua fluviométrica marcava 1.287 centímetros no Rio Negro, em Manaus. No Rio Solimões, estava 44 centímetros abaixo da média em Coari e 218 centímetros abaixo em Tabatinga.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2025

TIDEWISE LANÇA NOVAS EMBARCAÇÕES AUTÔNOMAS

Da Redação Indústria naval 06/10/2025 - 20:18



A TideWise, empresa que opera em robótica marítima e operações com embarcações não tripuladas (USVs), lançou e batizou na sexta-feira (3) duas novas embarcações: os USVs Tupan II e Tupan III, robôs para apoio em operações marítimas em exploração de óleo e gás. Segundo a empresa, elas foram projetadas para operações complexas, com operação remota e sem exposição humana a risco.

De acordo com a TideWise, as novas embarcações derivam do Tupan I e são uma versão aprimorada da pioneira da empresa, com ganhos em autonomia, redundância de sistemas e integração de payloads. Rafael Coelho, CEO da companhia, disse que, além de garantir a realização de operações seguras, os robôs reduzem a emissão de gases do efeito estufa. “O Tupan I já provou o impacto positivo dessa tecnologia, reduzindo 456 toneladas de CO₂ em uma única operação no pré-sal. Com os Tupans II e III, ampliamos nossa capacidade operacional”, afirmou.

No evento, a empresa anunciou a construção, em colaboração com a Petrobras, de um USV de 18 metros, projetado para operações complexas em águas profundas e ultraprofundas. Já o Tupan IV, atualmente em fase de adequação às normas europeias, permitirá o início das atividades da TideWise Europe, nova filial sediada em Antuérpia, na Bélgica.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2025

PETROBRAS INICIA CONTRATAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DO FPSO BÚZIOS 12

Da Redação Offshore 06/10/2025 - 20:09



A Petrobras iniciou, na última sexta-feira (3), o processo para a seleção da empresa responsável pela construção da plataforma FPSO Búzios 12, que será instalada na Bacia de Santos, no estado do Rio de Janeiro. As interessadas terão 180 dias, a partir da publicação da Solicitação de Envio de Propostas (SEP), para submeterem suas proposições. A SEP estabelece que o equipamento terá que ter percentual mínimo de 25% de conteúdo fabricado no Brasil. Para a contratação, a Petrobras adotará o modelo Build-Operate-Transfer, pelo qual a contratada é responsável pelo projeto, construção, montagem e operação do

ativo por período definido em contrato. Depois, a operação será transferida para a estatal.

A plataforma, a P-91, será a 12ª do campo de Búzios, e será usada como hub para exportação do gás produzido. Além de sistemas para processar e separar a produção própria, ela será capaz de exportar gás produzido em outras plataformas do campo que não foram originalmente desenhadas para exportação. Segundo a Petrobras, com essa unidade, será aproveitado o gás do campo e aumentada a oferta de gás natural ao mercado brasileiro. De acordo com a empresa, a Búzios 12 tem como objetivo ampliar a produção da jazida, em parceria com a China National Petroleum Corporation (CNPC) e CNOOC a China National Offshore Oil Corp (CNOOC), tendo a estatal como operadora.

A plataforma será interligada a 16 poços, oito produtores e oito injetores alternados de água e gás, com capacidade para produzir 180 mil barris de petróleo e 12 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia. O gás será levado ao Complexo de Energias Boaventura, em Itaboraí (RJ), pelo gasoduto Rota 3, até à costa.

A Petrobras informou que o campo de Búzios já caminha para superar Tupi como o maior produtor da companhia e que a nova unidade reforçará o crescimento da produção. “Essa nova unidade amplia a oferta de gás natural para o mercado brasileiro, garantindo energia segura, competitiva e indispensável para a transição energética justa”, afirmou em nota a presidente da companhia, Magda Chambriard.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/10/2025

TECON 10: ABTP VÊ SEGURANÇA JURÍDICA EM RECOMENDAÇÕES DA ANTAQ PARA LEILÃO

Por Danilo Oliveira Portos e logística 06/10/2025 - 20:19



Associação evita entrar em discussão técnica, mas acredita que critérios propostos pela agência, que preveem leilão em duas fases e restrição a players já estabelecidos na etapa inicial do certame, seguiram pareceres consistentes

A Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) acredita que as recomendações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para o modelo do leilão do Tecon Santos 10 estão alinhadas a regras adotadas em outros certames, o que oferece mais segurança jurídica ao setor e contribui para evitar

concentração de mercado. A ABTP afirma que não entra na discussão dos detalhes técnicos, mas



considera que a decisão da agência reguladora em relação ao projeto está amparada em pareceres consistentes, além de ter sido tomada de forma unânime.

Em seu parecer, a Antaq defendeu que o leilão seja realizado em duas etapas, sendo a primeira delas com restrição à participação de operadores que já atuam no Porto de Santos. Nesse modelo, somente caso não haja propostas na etapa inicial, todos poderão participar na segunda fase. Caso o vencedor já seja operador do complexo, ele terá de vender os ativos e ficar somente com o Tecon Santos 10.

Para a associação, os órgãos competentes, baseados em relatórios técnicos consistentes, estão entendendo que, para o bem da concorrência, devem usar determinadas regras que, pelo bem da segurança jurídica do setor, têm que ser seguidas. “Não se pode, a cada licitação, ter uma regra diferente. É essa a preocupação que temos. A ABTP se manifesta porque vemos unanimidade entre Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a autoridade portuária (APS) e a Antaq. Entendemos que a decisão deles tem que ser respeitada pela segurança jurídica do setor”, afirmou o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, à Portos e Navios.

Ao longo do processo, atualmente com a minuta do edital em tramitação no Tribunal de Contas da União (TCU), houve manifestações contrárias às regras sugeridas pela Antaq de leilão em duas fases e restrições à participação de players já estabelecidos no complexo. Em setembro, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) apontou potenciais riscos ao modelo proposto pela agência e o MPor, mas não se aprofundou sobre a restrição dos incumbentes. Na semana passada, a área técnica do TCU emitiu parecer recomendando o leilão em etapa única.

A ABTP defende a manutenção da decisão da diretoria colegiada da Antaq e da Secretaria Nacional de Portos por considerar indispensável o respeito às instituições, a garantia da segurança jurídica e a preservação de um ambiente de negócios estável e transparente ao longo de toda a vigência dos arrendamentos para garantir a atratividade de investimentos privados.

“Essa política de evitar a concentração já é uma política do setor. Eles já fizeram isso, teve incumbente que não pôde participar de outras licitações, justamente seguindo essa mesma metodologia que eles estão usando agora. (...) Se eles estão fazendo a mesma coisa agora, não há por que ser diferente nesta licitação de contêineres. Porque eles sendo diferentes, eles trazem uma resposta para o mercado de insegurança jurídica”, alegou Silva.

O diretor-presidente da ABTP destacou que essa licitação é necessária para o Porto de Santos e lembrou que, no segmento de contêineres, existem projetos de novos terminais, como o terminal de uso privado (TUP) da Maersk em Suape (PE), além de iniciativas de aumento de capacidade instalada dos principais terminais no principal porto do país: Tecon Santos (Santos Brasil), BTP e DP World. “Esse terminal de contêiner (Tecon 10) vai aumentar em 50% a capacidade do Porto de Santos e é importante que ele saia o mais rápido possível. Quanto mais rápido ele sair, mais o Brasil tem condições de absorver essas oportunidades que vão estar no mercado aí já a partir de 2026”, projetou Silva.

O projeto do Tecon Santos 10 prevê o arrendamento de uma área total de aproximadamente 622.000 metros quadrados (m²), com cerca de 1.500 metros de cais, e poderá movimentar até 3,25 milhões de TEUs, sendo considerado estratégico para a ampliação da capacidade do Porto de Santos. Segundo o MPor, o leilão deve atrair mais de R\$ 5 bilhões em investimentos privados, contribuindo para a ampliação da infraestrutura e com o aumento da competitividade no complexo portuário. Enquanto aguarda manifestação do plenário do TCU sobre o edital, governo vem reiterando que pretende realizar o leilão em dezembro deste ano, em data a ser definida.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2025



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 151/2025
Página 63 de 63
Data: 07/10/2025
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.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS
Data: 07/10/2025