


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 153/2025
Data: 09/10/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA DESCUMPRE DETERMINAÇÃO DA ANTAQ PARA REDUZIR TAXAS NO PORTO DE SANTOS	4
PORTO DE SANTOS REALIZARÁ CENSO DA DIVERSIDADE A PARTIR DE NOVEMBRO	4
LEI DOS PORTOS RECEBE SUBSTITUTIVO PARA REFORÇAR GUARDA PORTUÁRIA	6
SUPREMO LIBERA COBRANÇA NOS PORTOS DA TAXA DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA	7
CHINA RECEBE 85,4% DA SOJA ENVIADA PARA O EXTERIOR NO PORTO DE SANTOS APÓS TARIFAÇÃO DE TRUMP	9
PROPOSTA DE USAR FUNDO DA MARINHA MERCANTE EM FERROVIAS DIVIDE ESPECIALISTAS	10
EXPORTADORES DE CAFÉ TÊM PREJUÍZO DE R\$ 5,9 MILHÕES EM UM MÊS	12
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	13
IBGE: MUNICÍPIOS NORDESTINOS TÊM MENOR RENDA VINDA DO TRABALHO	13
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	15
COOPERAÇÃO ENTRE INFRA S.A. E ANTAQ AVANÇA COM VISITAS TÉCNICAS A PORTOS BRASILEIROS	15
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	16
INVESTIMENTOS NO AEROPORTO DE BELÉM AMPLIAM CAPACIDADE DE VOOS PARA O CÍRIO E A COP30	16
AMPLIAR VAI MODERNIZAR AEROPORTOS REGIONAIS E IMPULSIONAR O CRESCIMENTO ECONÔMICO EM PERNAMBUCO	18
PARÁ TEM R\$ 4,7 BILHÕES EM PROJETOS NAVAIS APROVADOS E CONTRATADOS COM RECURSOS DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE	19
CARAVANAS DA INOVAÇÃO DESEMBARCAM NO RIO DE JANEIRO	21
PRESIDENTE LULA E MINISTRO SILVIO COSTA FILHO PARTICIPAM DE ANÚNCIO DE INVESTIMENTOS NA BAHIA	22
PORTAL PORTO GENTE	22
ACONTECE EM SANTOS O 3º CONGRESSO NACIONAL INTEGRA PORTOS (CNIT)	22
AMPLIAR VAI MODERNIZAR AEROPORTOS REGIONAIS E IMPULSIONAR O CRESCIMENTO ECONÔMICO EM PERNAMBUCO	24
BE NEWS – BRASIL EXPORT	25
EDITORIAL – A FORÇA AZUL DO DESENVOLVIMENTO	25
NACIONAL - HUB – CURTAS - STF RETOMA JULGAMENTO SOBRE LEI QUE LIBERA TRAÇADO DA FERROGRÃO	26
<i>Ferrogrão</i>	26
<i>Sustentabilidade</i>	26
<i>Compensação ambiental</i>	27
<i>Suspensão</i>	27
NACIONAL - MDIC REFORÇA POLÍTICAS PARA AMPLIAR PARTICIPAÇÃO FEMININA NAS EXPORTAÇÕES	27
NACIONAL - GUERRA COMERCIAL AMPLIA ESPAÇO DA SOJA BRASILEIRA NA CHINA	28
NACIONAL - RIO DE JANEIRO SEDIA 5ª EDIÇÃO DAS CARAVANAS DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA	29
NACIONAL - INFRA S.A. E ANTAQ INICIAM VISITAS TÉCNICAS A PORTOS DE TODO O PAÍS	30
NACIONAL - SENADO INSTALA FRENTE PARLAMENTAR DA ECONOMIA DO MAR PARA FORTALECER SETOR NÁUTICO	31
NACIONAL - CNA ALERTA: MÁS CONDIÇÕES DE ESTRADAS VICINAIS GERAM PREJUÍZO DE R\$ 16 BI POR ANO	33
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS ESTUDA DESCONTOS PARA EXPORTADORES AFETADOS POR TARIFAÇÃO	33
REGIÃO SUDESTE - COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DA OAB-SP REALIZA VISITA TÉCNICA NO PORTO DE SANTOS	35
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA – PLANEJAMENTO - INOVAÇÃO NÃO É MARKETING: É GESTÃO	36
JORNAL O GLOBO – RJ	37
GOVERNO APOSTA EM TRIBUTAÇÃO DAS BETS APÓS DERROTA DE ALTERNATIVA AO IOF E ESTUDA DECRETOS E NOVO PROJETO DE LEI	37
'ACHO QUE NOSSO PROBLEMA COM OS ESTADOS UNIDOS SERÁ RESOLVIDO', DIZ LULA APÓS LIGAÇÃO COM TRUMP	40
EM CONVERSA TELEFÔNICA, RUBIO E MAURO VIEIRA COMBINAM DE SE REUNIR EM WASHINGTON	41
SETOR PRIVADO TURBINA PROJETOS DE RESTAURAÇÃO FLORESTAL, QUE GERAM MAIS QUE CRÉDITOS DE CARBONO	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	45
CPI DO INSS: PRESIDENTE DIZ QUE HÁ 'MOVIMENTO DE BLINDAGEM' DE PESSOAS PRÓXIMAS AO GOVERNO PELO STF	45
QUEM MATOU A MP 1303? OS BASTIDORES DA DERROTA DO GOVERNO NA MEDIDA QUE COMPENSAVA A ALTA DO IOF	45
SAÍDA ANTECIPADA DE BARROSO DO STF SERIA A PIOR COISA QUE PODERIA ACONTECER A LULA NESTE MOMENTO	47
COP-30: MAIOR DESAFIO NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO BRASIL É SUBSTITUIR O DIESEL, DIZ DIRETOR DA ANP	49
VALOR ECONÔMICO (SP)	50
EUA IMPÕEM SANÇÕES A REFINARIA CHINESA POR COMPRA DE PETRÓLEO DO IRÃ	50
ANÁLISE - COP30: PROCURA-SE UM BODE EXPIATÓRIO	51



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 153/2025
Página 3 de 63
Data: 09/10/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MINISTÉRIO PÚBLICO DENUNCIA A CSN POR CRIMES AMBIENTAIS NO RIO DE JANEIRO	53
AGÊNCIA BRASIL - DF	54
ITAIPU APRESENTA BARCO MOVIDO A 100% HIDROGÊNIO VERDE	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS	56
EXPORTAÇÃO DE CAFÉ CAI 18,4% E CHEGA A 3,75 MILHÕES DE SACAS EM SETEMBRO	56
ANTAQ REVISAR AGENDA REGULATÓRIA E ANTECIPA DISCUSSÃO DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES	57
ESTUDO MOSTRA PORTOS QUE OFERECEM INCENTIVOS PARA NAVIOS COM MENOS PEGADA DE CARBONO	57
SUAPE FAZ PRIMEIRA OPERAÇÃO NO CANAL EXTERNO APÓS HOMOLOGAÇÃO DA DRAGAGEM.....	58
ITAIPU APRESENTA EMBARCAÇÃO MOVIDA A HIDROGÊNIO VERDE.....	58
ZPE DO CEARÁ BUSCA INVESTIDORES NA ÁSIA	59
AMAZONAS TEM R\$ 1,25 BILHÃO EM OBRAS NAVAIS CONTRATADAS COM RECURSOS DO FMM.....	60
NA BAHIA, LULA E COSTA FILHO VÃO ANUNCIAR LIBERAÇÕES DO FMM PARA INDÚSTRIA NAVAL	60
ESTUDO APONTA FATORES QUE ATRAPALHAM SUAPE SE CONSOLIDAR COMO HUB DE CONTÊINERES.....	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	63
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	63



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUTORIDADE PORTUÁRIA DESCUMPRE DETERMINAÇÃO DA ANTAQ PARA REDUZIR TAXAS NO PORTO DE SANTOS

Sindicato dos operadores contesta inclusão de novos investimentos antes da entrega das obras previstas

Por ATribuna.com.br 9 de outubro de 2025



A determinação da Antaq, do dia 2 de setembro, foi motivada pela não realização das obras planejadas pela APS (Divulgação/APS)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) não cumpriu a determinação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para aplicar um desconto de 34,6% nas tarifas da Tabela III do Porto de Santos, cobradas dos operadores pela utilização da infraestrutura operacional ou terrestre do cais santista.

A determinação da Antaq, do dia 2 de setembro, foi motivada pela não realização das obras planejadas pela APS com os mais de R\$ 600 milhões arrecadados com essa tarifa entre 2022 e 2024.

A denúncia partiu do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), mesma entidade que entrou com a representação inicial que resultou na decisão da Antaq pelo desconto nas tarifas. A APS ingressou com recurso, que não tem efeito suspensivo. Ou seja, precisa cumprir a determinação.

O que diz a APS

Em nota, a gestora do Porto afirma que, desde que protocolou recurso, em 18 de setembro, suspendeu temporariamente a aplicação das tarifas. “Isso vai além de dar desconto: a APS não está cobrando o pagamento da tarifa neste momento, enquanto não há decisão do órgão regulador sobre o recurso”.

A denúncia, porém, informa que antes de suspender a tarifa, a APS emitiu cobranças com valor cheio aos operadores.

A nota da APS afirma, ainda, que enviou à Antaq um novo cronograma de obras, “muito mais completo e elaborado em conjunto com o Sopesp”.

O sindicato, porém, não concorda com a inclusão de outros investimentos antes que sejam entregues as obras previstas anteriormente. Além disso, o Sopesp é contra a inclusão do túnel imerso Santos-Guarujá no fluxo financeiro da tarifa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/10/2025

PORTO DE SANTOS REALIZARÁ CENSO DA DIVERSIDADE A PARTIR DE NOVEMBRO

Evento “O Porto de Santos em 360° Vai Até Você” debate ações afirmativas e inclusão no setor portuário

Por Ted Sartori 9 de outubro de 2025



Bruno Pelochs Barbino. Patricia Lia Brentano e Yara Gonçalves da Motta debateram sobre o tema, com mediação de Eliane Sammarco (Silvio Luiz/AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) irá promover, a partir de novembro, um censo da diversidade dos portos brasileiros. As outras autoridades portuárias também foram convidadas para o levantamento, bancado pelo Porto de Santos e com apoio do Ministério de Portos e Aeroportos.

“Nosso intuito é ter um cenário para que a gente consiga entender como está o cenário portuário. E com vários recortes, não só o de gênero, para que a gente comece a pensar, de fato, em ações afirmativas”, afirma o gerente de carreira e capacitação da APS, Bruno Pelochs Barbino. A contratação da empresa para fazer o censo já foi feita, segundo o profissional.

Bruno foi um dos convidados para tratar a respeito de Pluralidade no Porto, em encontro realizado ontem à noite, no Praiamar Shopping, em Santos. Foi o primeiro dos dois painéis que integram o evento O Porto de Santos em 360° Vai Até Você. O outro está marcado para hoje, às 19h, com o tema Oportunidades no Porto. Uma imersão virtual no Porto de Santos também é possível e vai até domingo.

O gerente explica que os empregados das empresas portuárias irão responder à pesquisa, trazendo recortes demográficos e do que tem sido feito. “Daí também vai ser entendido, por exemplo, se o empregado entende se o líder sabe trabalhar com a pauta de diversidade e se ele entende que a empresa está aberta para ações inclusivas, tratando todos de forma igual. Porque não é só o recorte: a gente tem que saber como isso está reverberando lá dentro e, principalmente, com as posições de liderança”.

Gerente de produtos da Norcoast, Patricia Lia Brentano, acha que o processo de pluralidade não é rápido, mas o Porto tem aberto chances tanto nas discussões quanto no mercado de trabalho. “A Norcoast tem mais mulheres do que homens, sim, e muitos cargos de liderança”, exemplifica.

Patricia também é fundadora do Instituto PORTa, plataforma que existe há um ano e quatro meses visando conectar as mulheres da área portuária para que elas tenham acesso à capacitação e a um banco de vagas. “Queremos que as mulheres tenham um lugar no qual se socorrer ou se apoiar em prol do seu desenvolvimento profissional. E estamos trazendo homens porque não queremos essa separação. Temos que aprender a trabalhar em conjunto”, explica.



Sala com cinco metros de diâmetro foi preparada no Praiamar Shopping, em Santos, para receber público (Alexsander Ferraz/AT)

Gerente de Comunicação da Brasil Terminal Portuário (BTP), Yara Gonçalves da Motta atua há 25 anos no setor e observa a confluência nas ações ligadas ao tema. “Não existe uma política pública, mas há uma intencionalidade muito forte e muita motivação do Ministério, das autarquias e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). É a confluência: quando todo mundo quer, as coisas se ampliam e se

potencializam. Mesmo quando são ideias individuais, acabam se tornando resultados bem positivos para todos”.

Experiência imersiva no cais vai até domingo

Além dos painéis de discussão, o evento O Porto de Santos em 360° Vai Até Você tem outras atrações. A principal é permitir uma imersão virtual no complexo santista.

Com um fone de ouvido, o visitante assiste a um vídeo gravado sob perspectiva realista. Ele traz 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.

Com três minutos de duração, o filme é exibido em painéis de LED de alta resolução, com montagem em angulação que se encaixa perfeitamente na tecnologia 360°. A estrutura fica em uma sala de 5 metros de diâmetro.

A experiência imersiva pode ser visitada até domingo. Desta quinta (9) a sábado (11), funciona 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.

Em paralelo, ocorre a exposição Profissões do Porto, com totens que apresentam fotos e informações sobre ocupações no setor, cedidas por empresas portuárias. O Praiamar Shopping fica na Alameda Armênio Mendes, 143, Aparecida, em Santos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/10/2025

LEI DOS PORTOS RECEBE SUBSTITUTIVO PARA REFORÇAR GUARDA PORTUÁRIA

Trabalhadores e setor empresarial pedem manutenção da autonomia dos portos na segurança e valorização da categoria

Por Bárbara Farias 9 de outubro de 2025



Documento destaca que a Guarda Portuária exerce hoje papel essencial na proteção de pessoas, bens e operações nos portos brasileiros (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

A Comissão Especial da Câmara dos Deputados que analisa o Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão da legislação portuária brasileira, recebeu um texto substitutivo que estabelece regras para a Guarda Portuária. O documento foi entregue nesta quarta-feira (8), durante mais uma audiência pública da comissão, realizada em Brasília. O texto muda o trecho do PL que

fala sobre segurança nos portos — tema central da audiência desta quarta.

O substitutivo foi assinado pela Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph) e federações nacionais das Operações Portuárias (Fenop), dos Portuários (FNP), dos Estivadores (FNE) e dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios (Fenccovib).

No documento, ao qual A Tribuna teve acesso, as entidades explicam que a proposta é fruto de um consenso entre entidades representativas das autoridades portuárias, operadores e trabalhadores, sob a coordenação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Portos (SNP).

As discussões sobre o tema duraram cerca de um ano. O texto defende a valorização da Guarda Portuária e a preservação da autonomia das autoridades portuárias na condução da segurança nos portos.



O documento destaca que a Guarda Portuária, voltada à segurança patrimonial e institucional, exerce papel essencial na proteção de pessoas, bens e operações e na implementação das políticas de segurança definidas pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis da Polícia Federal (Conportos), reforçando ainda que a Guarda Portuária está em conformidade com as normas internacionais do ISPS Code e com o Plano Nacional de Segurança Portuária.

Durante a sessão, a diretora-executiva da Abeph, Gilmara Temóteo, reforçou que as autoridades portuárias precisam de autonomia administrativa e orçamentária para reagir rapidamente, contratar serviços, firmar parcerias e resolver problemas junto a operadores portuários e arrendatários. “Segurança não pode depender de trâmites burocráticos centralizados. Descentralizar é permitir que o porto seja ágil, eficiente e seguro”, pontuou.

O presidente da Associação dos Guardas Portuários da Bahia e representante do Conselho Nacional das Representações da Guarda Portuária (Congport), Israel Ângelo Santos de Aguiar, destacou a importância da categoria no trabalho de segurança preventiva nos portos. “Estamos falando de um trabalho preventivo, porque o porto é a porta de entrada da nossa nação. Defender os portos é latente e necessário. Nesse sentido, vimos trazer a necessidade do fortalecimento da Guarda e solicitamos que o texto seja admitido no projeto de lei”.

O diretor-presidente da Associação Nacional da Guarda Portuária do Brasil (ANGPB), Dejacy da Conceição, salientou que a segurança nos portos implica em ações integradas que envolvem vários órgãos que se complementam. “A Guarda Portuária não está ocupando o espaço de ninguém. Com a Polícia Federal e a Receita Federal, esses agentes desempenham uma ação integrada de segurança nos portos”.

Já o delegado da Polícia Federal e presidente da Conportos, Marcelo João da Silva, que representava também o Ministério da Justiça e Segurança Pública, enfatizou que não é possível a Guarda Portuária se transformar em polícia portuária federal e solicitar o apoio da Polícia Federal. “A segurança pública nos portos é atribuição da Polícia Federal”.

Silva frisou ainda que o novo marco legal portuário precisa estabelecer regras rígidas para o combate ao crime organizado e ao tráfico internacional de drogas. “Uma ameaça que não existia em 2013 (quando foi sancionada a Lei 12.815, em vigor), mas que hoje se faz presente de uma forma muito intensa nos portos e nas cidades”.

O que diz o texto

O texto substitutivo ao Projeto de Lei (PL) 733/2025, entregue ontem aos deputados da Comissão Especial, estabelece que a Autoridade Portuária será a única responsável por manter e supervisionar a Guarda Portuária, formada por agentes concursados. A proposta define as funções de segurança e fiscalização da Guarda Portuária dentro das áreas dos portos, incluindo o controle de acesso, proteção patrimonial e prevenção de ilícitos.

No documento, fica permitido o apoio complementar de vigilância privada contratada, mas sob coordenação direta da Guarda Portuária. O texto também cria a Unidade de Segurança Portuária para integrar o planejamento e a execução das ações de segurança. O objetivo é reforçar a eficiência e a autonomia das administrações portuárias.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/10/2025

SUPREMO LIBERA COBRANÇA NOS PORTOS DA TAXA DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA

Decisão do ministro Dias Toffoli restabelece validade do Serviço de Segregação e Entrega, que TCU tinha anulado

Por Maurício Martins 8 de outubro de 2025



O Serviço de Segregação e Entrega (SSE) também é chamado de Taxa de Manuseio de Terminal 2 (THC2) (Vanessa Rodrigues/ AT)

O Supremo Tribunal Federal (STF) liberou, nesta terça-feira (7), a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) nos portos, também chamado de Taxa de Manuseio de Terminal 2 (THC2). A tarifa é cobrada pelos operadores de terminais portuários na importação de contêineres para remunerar a movimentação das cargas dentro do terminal, entre o pátio e o portão, até a entrega ao importador. A decisão é do ministro Dias

Toffoli, que anulou um acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU) que havia proibido a cobrança, restabelecendo a validade da Resolução nº 72/2022 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O entendimento de Toffoli foi em mandado de segurança apresentado pela Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), que questionava a interferência do TCU sobre uma competência que, segundo a entidade, cabe exclusivamente à agência reguladora. O ministro destacou que o Tribunal de Contas “exerceu o papel de regulador que é próprio da Antaq” ao vedar a possibilidade da cobrança do SSE. “Enquanto a Antaq agiu dentro de suas competências institucionais, o TCU extrapolou as suas, invadindo as da agência reguladora e, quiçá, as do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica)”, escreveu o ministro.

Em agosto deste ano, o próprio Toffoli havia decidido de forma diferente e mantido a proibição, ao entender que a Abratec não tinha legitimidade para recorrer. No novo julgamento, ele reconsiderou o caso.

Histórico

O TCU havia determinado, por meio dos acórdãos 1.448, de 2022, e 1.825, de 2024, que a Antaq suspendesse os dispositivos que tratavam da possibilidade de cobrança do SSE. O tribunal argumentava que a taxa criava “um custo artificial de um concorrente dominante para seu rival”, configurando infração à ordem econômica e distorção concorrencial entre os terminais portuários e os recintos alfandegados terrestres. Para o TCU, a cobrança violava a Lei da Liberdade Econômica e a legislação de defesa da concorrência, mas Toffoli entendeu que essa avaliação caberia à Antaq e, eventualmente, ao Cade, e não à Corte de Contas.

O SSE, é distinto de outras tarifas portuárias. Ele não integra o Box Rate (valor pago pela companhia marítima ao terminal pela movimentação básica da carga entre o porão do navio e o pátio) e nem a THC, que cobre a movimentação entre o costado da embarcação e a pilha do terminal. O SSE remunera etapas adicionais da operação de importação, como a retirada do contêiner da pilha, o posicionamento para conferência aduaneira, a liberação de documentos e a entrega física ao caminhão do importador.

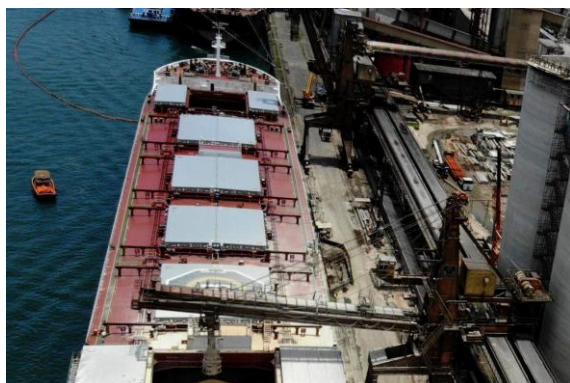
A decisão do STF restabelece a autonomia da Antaq para regulamentar o serviço e fiscalizar eventuais abusos, podendo fixar preços máximos caso identifique práticas lesivas à concorrência. Com a anulação do acórdão do TCU, os terminais portuários estão novamente autorizados a cobrar o SSE. A disputa de mais de uma década, porém, ainda não terminou. É possível ingressar com recurso contra a decisão para a avaliação do próprio ministro ou levar o caso para decisão colegiada do STF.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 08/10/2025

CHINA RECEBE 85,4% DA SOJA ENVIADA PARA O EXTERIOR NO PORTO DE SANTOS APÓS TARIFAÇÃO DE TRUMP

De janeiro a setembro, complexo exportou 30,9 milhões de toneladas, sendo 26,4 milhões apenas aos chineses

Por Bárbara Farias 8 de outubro de 2025



Movimentação de soja no Porto de Santos: mercado chinês amplia a aquisição da produção brasileira (Carlos Nogueira/AT/Arquivo)

O Porto de Santos embarcou 30,9 milhões de toneladas de soja entre janeiro e setembro deste ano, sendo a maior parte, 26,4 milhões de toneladas (85,4% do total), para a China. A quantidade exportada em nove meses já supera todo o ano de 2024, quando o cais santista escoou 28 milhões de toneladas da commodity, enviando 23,3 milhões de toneladas ao país asiático.

Os dados estatísticos são do sistema Comex Stat, do

Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

Há cinco meses, os chineses vivem um impasse com os Estados Unidos quanto à soja. Desde maio, a China parou de comprar o produto dos EUA, que era o seu principal fornecedor, em retaliação ao tarifaço imposto pelo presidente Donald Trump. Desde então, passou a recorrer de forma mais intensa ao produto brasileiro.

De acordo com um levantamento da Federação Americana de Escritórios Agrícolas, entre janeiro e agosto deste ano, a China importou 5,8 milhões de toneladas de soja dos EUA. No mesmo período do ano passado, o total foi de 26,5 milhões de toneladas, o que representa uma queda de quase 80%. De junho a agosto, segundo o levantamento, os EUA não embarcaram quase nada de soja para o mercado chinês. Por outro lado, o Brasil exportou mais de 77 milhões de toneladas do produto para a China no mesmo intervalo.

Sobre um eventual aumento de demanda de exportação de soja por Santos diante da crise comercial entre os dois países, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, declarou que “o Porto de Santos é o principal equipamento logístico do Brasil e tem mostrado, com os recordes sucessivos, que é resiliente e preparado” para eventuais demandas.

“Tudo graças à boa sinergia entre o privado e o poder público, e deve continuar assim para poder atender as demandas atuais e as que virão, seja pelo crescimento econômico do País, seja por oportunidades como a que se apresenta agora com o tarifaço”, complementou Pomini.

Cautela

Apesar disso, o diretor-geral da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), Sergio Mendes, afirmou que o melhor cenário para o exportador é o de “céu de brigadeiro”, sem sobressaltos do dólar, de política ou de mercado. “Qualquer instabilidade causa mais problema do que satisfação”. Segundo ele, guerras, embargos ou variações abruptas no dólar impactam negativamente toda a cadeia de exportação. “Você pode até ganhar em um momento, entre aspas, mas em seguida perde”.

Mendes destacou o fato de a China ser a maior compradora da soja brasileira, respondendo por mais de 70% das exportações. “Em um mês de novembro, há uns cinco ou seis anos, já chegamos a suprir 92% da demanda chinesa com soja brasileira em um mês”.

O diretor da Anec reforçou que o Brasil, para além de sua capacidade, tem a vocação de ser um grande provedor global de alimentos. “O País nasceu agrícola, essa é a nossa natureza. O que o exportador deseja é um ambiente previsível, de paz e de livre comércio”, reiterou.



Produção

De acordo com dados da associação nacional, a produção de soja deste ano deverá ser recordista em relação à safra anterior. A produção da safra 2024/25 é de 171,5 milhões de toneladas, sendo 13,6% maior sobre as 151 milhões de toneladas produzidas na safra 2023/24.

Já em relação às exportações, enquanto em 2024 foram exportadas 97,3 milhões de toneladas de soja, neste ano a expectativa é de exportar 110 milhões de toneladas, 13,1% maior do que no período anterior.

Desempenho

Chama atenção o fato de, em apenas nove meses de 2025, o Porto de Santos já ter exportado mais soja do que ao longo de todo o ano passado. Foram 30,9 milhões de toneladas enviadas ao exterior de janeiro a setembro deste ano, contra 28 milhões de toneladas da commodity de janeiro a dezembro de 2024.

Produtores devem ficar atentos à dependência excessiva

O advogado especializado em Direito Empresarial, doutor em Direito Econômico e professor da China Foreign Affairs University, Emanuel Pessoa, afirmou que o incremento da demanda chinesa por soja impulsiona as exportações brasileiras, melhora a balança comercial e gera divisas. Por outro lado, o especialista faz uma ressalva.

“A maior destinação da produção ao exterior reduz a oferta interna e encarece derivados como farelo e óleo, elevando custos na pecuária e na indústria alimentícia. O contexto de restrição de oferta norte-americana tende a provocar aumento dos preços internacionais da soja, o que aumenta a receita do Brasil, mas também o custo dos insumos agrícolas”.

Ainda de acordo com Pessoa, “a volatilidade nos contratos futuros e no câmbio cria incertezas no mercado interno. Embora o País consolide sua posição como principal fornecedor da China, a dependência excessiva de um único comprador torna o Brasil vulnerável a pressões comerciais e políticas”.

Alerta

A Associação Americana de Soja (ASA) alertou o presidente Trump que o setor está “à beira de um precipício comercial e financeiro” e pediu o fim das tarifas sobre a China. A entidade destacou que o país asiático, responsável por mais de 60% das importações globais, passou a comprar do Brasil, onde a soja é 20% mais barata que a americana.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/10/2025

PROPOSTA DE USAR FUNDO DA MARINHA MERCANTE EM FERROVIAS DIVIDE ESPECIALISTAS

Ministério de Portos avalia liberar crédito para projetos ferroviários dentro das poligonais portuárias, gerando debate sobre o uso de recursos originalmente destinados à indústria naval

Por Ted Sartori 8 de outubro de 2025

A ideia do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, de se usar recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em projetos ferroviários que operem nas poligonais dos portos brasileiros dividiu as opiniões dos especialistas consultados por A Tribuna. A proposta, ainda em elaboração, será apresentada à Casa Civil.

O ex-secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários e sócio-diretor da Agência Porto Consultoria Portuária, Fabrizio Pierdomenico, julga que essa medida está na contramão da criação original do Fundo, composto de recursos vindos da navegação.



Hoje, projetos ferroviários dentro das poligonais portuárias podem ser apresentados ao Fundo da Marinha Mercante, mas não são aprovados (Matheus Tagé/AT/Arquivo)

“Qualquer coisa diferente disso me soa um problema porque desvirtua do que é a finalidade original: fomentar uma indústria de alto valor agregado e com potencial muito maior de geração de emprego, que é a naval, por mais que o investimento em ferrovia seja dentro do porto”, afirma.

Pierdomenico analisa também que já existe uma concorrência que são as instalações portuárias. “Mas, nesse momento, eu entendo que é benéfico você poder financiar, principalmente se for para instalações em portos públicos, já que estamos falando de recurso público. Mas dividir isso com outro demandante acho temerário”, emenda.

Detalhes

O objetivo, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), é permitir que empreendimentos ferroviários voltados à logística portuária, como ramais de acesso, pátios de manobra e terminais intermodais possam acessar o crédito do FMM.

Ele já destinou cerca de R\$ 25 bilhões à indústria naval e R\$ 10 bilhões ao setor portuário e ainda dispõe de recursos. Setenta por cento do Fundo da Marinha Mercante tem destinação para a navegação.

“O Fundo da Marinha Mercante tem como finalidade principal fomentar a indústria naval e a navegação. Por essa razão, a maior parte dos recursos é direcionada a esse segmento, conforme previsto na legislação que rege o Fundo. De acordo com a Portaria MPor 424/2024, até 30% da receita anual do Fundo pode ser aplicada em projetos em infraestrutura aquaviária associada”, explica, em nota, a pasta.

O MPor acrescenta que projetos ferroviários localizados dentro das poligonais portuárias podem ser apresentados ao Fundo, mas, por se enquadrarem na mesma categoria de infraestrutura, não podem ser aprovados neste momento.

“Para ampliar a capacidade de atendimento a essas iniciativas, estão em andamento estudos voltados a aumentar o limite de recursos destinados à infraestrutura aquaviária, que abrange os segmentos portuário e hidroviário. Essa medida permitirá a análise e eventual aprovação de novos projetos ferroviários situados em áreas de poligonais portuárias”, explica.

Taxas de juros atrativas

Diretor da Graf Infra Consulting, Rodrigo Paiva observa que a questão principal é que existam mecanismos de financiamento com taxas de juros atrativas para investimentos de longa maturação. Além do FMM, ele cita como exemplos o Banco da Amazônia (BASA) e o Banco do Nordeste.

“A ampliação de linhas de financiamento que tenham essa característica ajudará o desenvolvimento de projetos de infraestrutura no País. É um movimento fundamental para que, no longo prazo, tenhamos projetos efetivamente executados à disposição para geração de emprego e renda.

A disponibilidade de recursos, taxas de juros atrativas e baixo risco regulatório tendem a fomentar esse tipo de investimento. Quando se fala em ampliar o alcance do Fundo para projetos ferroviários em portos, é isso que se está buscando”, argumenta.

Setor ferroviário

O diretor-presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Davi Barreto, elogia qualquer iniciativa que contribua para ampliar os investimentos no setor ferroviário.

“A possibilidade de utilizar recursos do Fundo da Marinha Mercante para projetos ferroviários em áreas portuárias é positiva, pois amplia as fontes incentivadas de financiamento e fortalece a intermodalidade. Investimentos em acessos ferroviários aos portos são fundamentais para aumentar a eficiência logística, reduzir custos e tornar o transporte de cargas mais competitivo no País”, defende.

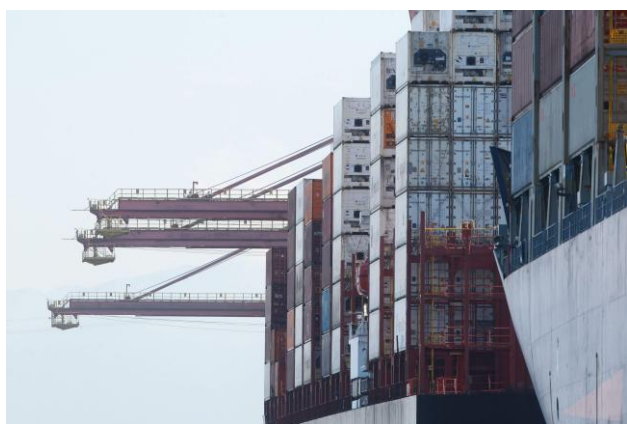
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/10/2025

EXPORTADORES DE CAFÉ TÊM PREJUÍZO DE R\$ 5,9 MILHÕES EM UM MÊS

Só no Porto de Santos, 491 mil sacas deixaram de ser embarcadas ao exterior

Por A Tribuna.com.br 8 de outubro de 2025



Diretor do Cecafé cobra maior oferta de capacidade nos portos brasileiros para exportação da commodity (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

Os exportadores de café tiveram prejuízo de R\$ 5,9 milhões em agosto devido à impossibilidade de embarque de 624.766 sacas – 1.893 contêineres – do produto, conforme levantamento realizado pelo Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) junto a seus associados. Desse montante, 491.731 sacas - 1.490 contêineres - correspondem ao Porto de Santos - 78,7% de participação.

O valor refere-se a armazenagens adicionais, pré-stacking (armazenagem da carga que possui uma data prevista para retirada) e detentions (taxa cobrada em exportações quando o contêiner é mantido pelo cliente por tempo maior do que estiver em contrato, após ser retirado do terminal para carregar a mercadoria).

Em termos financeiros, o não embarque desse volume impediu que o Brasil recebesse US\$ 221,28 milhões, ou R\$ 1,205 bilhão, como receita cambial em suas transações comerciais apenas em agosto, considerando o preço médio Free on Board (FOB) de exportação de US\$ 354,18 por saca (café verde) e a média do dólar de R\$ 5,4463 no mês passado.

“É um cenário que se repete e, infelizmente, tende a piorar nos próximos meses e anos se não houver investimentos rápidos nos portos do Brasil para aumentar a oferta de capacidade de pátio e berço”, lamenta o diretor técnico do Cecafé, Eduardo Heron. “A estrutura atual está esgotada. Precisamos de celeridade na oferta da capacidade nos portos”, emenda, defendendo agilidade no leilão do Tecon Santos 10, na Alemoa.

Heron lembra que o agronegócio cresce a taxas expressivas, mas a infraestrutura portuária e a ampliação na diversificação de modais de transporte do País não acompanham. “Isso tem gerado prejuízos constantes aos exportadores, principalmente os que trabalham com cargas que dependem de contêineres para exportação”, acrescenta.

Atrasos de navios

Em agosto, 50% dos navios - ou 168 de um total de 335 embarcações - tiveram atrasos ou alteração de escalas nos principais portos do Brasil, conforme o Boletim DTZ, elaborado pela startup ElloX Digital em parceria com o Cecafé.

O Porto de Santos, responsável por 80,2% dos embarques de café de janeiro a agosto, registrou índice de 67% de atraso ou alteração de escalas de navios, o que envolveu 122 do total de 182 porta-contêineres. O tempo mais longo de espera em agosto foi de 47 dias no complexo santista.

No mesmo mês, somente 4% dos procedimentos de embarque tiveram prazo maior do que quatro dias de gate aberto por navios no Porto de Santos. Outros 59% possuíram entre três e quatro e 38% tiveram menos de dois.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/10/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

IBGE: MUNICÍPIOS NORDESTINOS TÊM MENOR RENDA VINDA DO TRABALHO

Municípios do Nordeste concentram os menores rendimentos do trabalho no Brasil, segundo o Censo 2022 do IBGE. Em Vera Mendes (PI), apenas 23% da renda domiciliar vem do trabalho. Em 520 cidades, valor médio ficou abaixo de um salário mínimo

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Segundo o IBGE, o Nordeste segue como a região com menor rendimento médio do país, Foto: Agência IBGE/Divulgação

O módulo do Censo 2022 sobre Trabalho e Rendimento, divulgado nesta quinta-feira (9) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), confirma a persistência das desigualdades regionais na remuneração do trabalho no Brasil. Entre os 26 estados e o Distrito Federal, 18 Unidades da Federação apresentaram rendimento nominal médio mensal do trabalho inferior à média nacional de R\$

2.851. Os menores rendimentos foram observados no Maranhão (R\$ 1.855), Piauí (R\$ 1.905) e Bahia (R\$ 1.944), todos pertencentes à Região Nordeste.

Esse recorte evidencia o desequilíbrio na distribuição da renda do trabalho entre as regiões brasileiras. Enquanto os estados nordestinos concentram os menores valores médios, o Distrito Federal lidera com R\$ 4.715, seguido por São Paulo (R\$ 3.460) e Santa Catarina (R\$ 3.391), todos com montantes superiores à média nacional. A diferença entre o maior e o menor rendimento entre as Unidades da Federação supera R\$ 2.800, o que equivale a mais de 1,5 vez o salário mínimo vigente em 2022 (R\$ 1.212).

A região Centro-Oeste supera em 16,7% a média nacional e registra o maior rendimento do país, de R\$ 3.292. Na sequência estão as regiões Sudeste (R\$ 3.154) e Sul (R\$ 3.190). Por últimos, as regiões Norte (R\$ 2.238) e Nordeste (R\$ 2.015), que estão abaixo da média nacional (R\$ 2.851).

O levantamento por estados também reforça a concentração de atividades econômicas de maior remuneração nas regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste. Já o Nordeste segue como a região com menor rendimento médio, o que reflete o perfil produtivo dos estados e o nível de formalização do mercado de trabalho.

Municípios do Nordeste concentram os menores salários do Brasil

Além dos dados por estado, o levantamento aponta que os dez municípios com os menores rendimentos médios mensais do trabalho estão localizados no Nordeste. Cachoeira Grande, no Maranhão, registrou o menor valor do país (R\$ 759), seguido por Caraúbas do Piauí (R\$ 788) e

Mulungu do Morro, na Bahia (R\$ 805). Em 520 municípios brasileiros — o equivalente a 9,3% do total — o rendimento do trabalho ficou abaixo de um salário mínimo.

Apenas 19 municípios em todo o país superaram a marca de quatro salários mínimos (R\$ 4.848), concentrados nas regiões Sul e Sudeste. Os três maiores rendimentos foram registrados em Nova Lima (MG – R\$ 6.929), São Caetano do Sul (SP – R\$ 6.167) e Santana de Parnaíba (SP – R\$ 6.081). Essa disparidade evidencia a fragmentação territorial do mercado de trabalho e o peso das atividades econômicas locais sobre os rendimentos dos trabalhadores.

No Nordeste, a baixa média salarial é reforçada pela predominância de ocupações informais, agricultura de subsistência e baixa escolarização da população ocupada. Esses fatores estruturais limitam a geração de renda e a mobilidade econômica nos municípios da região.

Trabalho representa menos de 25% da renda em municípios nordestinos

A situação é agravada pela baixa participação do rendimento do trabalho na composição da renda total das famílias em várias localidades nordestinas. Em Vera Mendes (PI), por exemplo, apenas 23% da renda domiciliar provinha de atividades laborais. O mesmo padrão foi identificado em Jurema (PI) e Venha-Ver (RN), ambos com participação de 24,8%.

De acordo com os dados do IBGE, os dez municípios com as menores proporções de rendimento do trabalho na renda domiciliar estão todos no Nordeste. Essa configuração indica uma alta dependência de outras fontes de renda, como aposentadorias, pensões e programas de transferência de renda.

Em contraste, os maiores percentuais de participação do trabalho na renda foram registrados no Centro-Oeste, como em Querência (MT – 93,7%) e Sapezal (MT – 93,5%), evidenciando uma realidade oposta àquela observada em boa parte do interior nordestino.

Nordeste também tem os menores rendimentos per capita, diz IBGE

Os dados do IBGE indicam que o rendimento domiciliar per capita médio no Brasil em 2022 foi de R\$ 1.638, mas os valores nos estados do Nordeste ficaram abaixo desse patamar. O Maranhão teve o menor desempenho entre os estados, com média de R\$ 900.

Nos municípios com os piores indicadores per capita, todos situados no Norte e no Nordeste, os valores variaram entre R\$ 289 e R\$ 389. Entre os piores colocados estão Manari (PE), Belágua (MA) e novamente Cachoeira Grande (MA). Esses rendimentos representam menos de 25% da média nacional, o que impacta diretamente os níveis de consumo e acesso a serviços básicos.

Esse indicador reflete não apenas o rendimento do trabalho, mas também a composição demográfica das famílias e o acesso a transferências públicas. Em regiões com famílias numerosas e baixa inserção formal no mercado de trabalho, a renda per capita tende a ser significativamente menor.

Diferenças salariais por sexo e raça se mantêm em todos os níveis

Além das desigualdades entre regiões e municípios, o Censo registrou diferenças nos rendimentos por sexo e cor ou raça. Em todos os níveis de escolaridade, os homens apresentaram rendimentos superiores aos das mulheres. No nível superior completo, a diferença foi de 60%: R\$ 7.347 para homens e R\$ 4.591 para mulheres.

Entre as categorias de cor ou raça, os maiores rendimentos médios foram verificados entre pessoas amarelas (R\$ 5.942) e brancas (R\$ 3.659), e os menores entre indígenas (R\$ 1.683), pretas (R\$ 2.061) e pardas (R\$ 2.186). Mesmo quando o grau de instrução é equivalente, as diferenças salariais permanecem, segundo os dados do Censo.

Essas desigualdades se refletem também nos indicadores agregados das regiões: o Nordeste, que concentra maior proporção de população parda e preta, também apresenta os piores indicadores salariais e de ocupação, reforçando o ciclo de exclusão econômica.

Fernando de Noronha tem a maior taxa de ocupação do país

Entre os indicadores produzidos pelo IBGE, destaca-se o nível de ocupação, que mede a proporção de pessoas ocupadas na população com 14 anos ou mais de idade. O maior nível de ocupação do país foi registrado em Fernando de Noronha (PE), com 82,9% da população em idade ativa ocupada. Em seguida aparecem Vila Maria (RS – 78,4%) e Serra Nova Dourada (MT – 78,2%).

Esses resultados contrastam com a média nacional de 53,5% e superam os índices observados nas cinco Grandes Regiões: Nordeste (45,6%), Norte (48,4%), Sudeste (56,0%), Centro-Oeste (59,7%) e Sul (60,3%). No Nordeste, o desempenho geral foi o mais baixo entre as regiões.

A realidade de Fernando de Noronha é considerada atípica, devido ao perfil turístico da economia local, alta formalização e pequena população residente. Mesmo assim, sua posição no topo do ranking reforça o contraste com a maior parte dos municípios nordestinos.

Ocupação é maior entre adultos e homens em todas as faixas etárias

O maior nível de ocupação por grupo etário foi registrado na faixa de 35 a 39 anos (72,8%), seguido pelas faixas de 30 a 34 anos (71,6%) e 40 a 44 anos (72,4%). Os menores índices foram verificados entre os jovens de 14 a 17 anos (11,1%) e os idosos com 65 anos ou mais (14,9%).

Em todas as faixas etárias, o nível de ocupação dos homens foi superior ao das mulheres. Entre os adultos de 35 a 39 anos, 82,6% dos homens estavam ocupados, ante 63,6% das mulheres. Essa diferença persiste ao longo das faixas etárias, indicando desigualdade de inserção no mercado de trabalho por gênero.

No recorte por raça ou cor, o nível de ocupação dos homens variou de 64,6% (pretos) a 61,3% (pardos), enquanto entre as mulheres os percentuais oscilaram entre 47,4% (brancas) e 42,1% (pardas). Entre os indígenas, os índices foram os mais baixos: 48,1% entre os homens e 30,8% entre as mulheres.

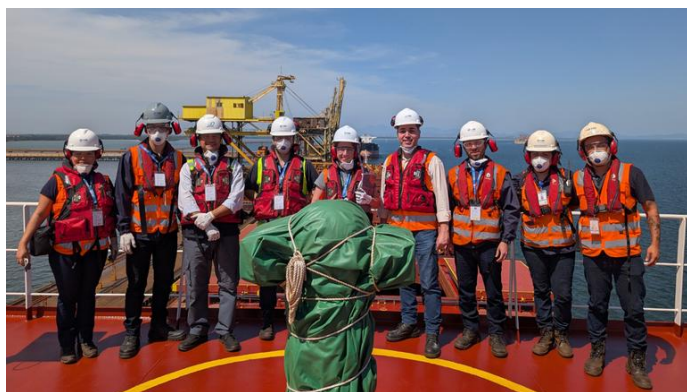
Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 09/10/2025



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

COOPERAÇÃO ENTRE INFRA S.A. E ANTAQ AVANÇA COM VISITAS TÉCNICAS A PORTOS BRASILEIROS



Coleta de dados busca mapear custos operacionais e fortalecer o planejamento logístico nacional

Brasília, 08/10/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em parceria com a Infra S.A. iniciou uma rodada estratégica de visitas a portos brasileiros que deve alcançar mais de 50 terminais em todo o país até dezembro.

A ação marca a etapa central do Acordo de Cooperação Técnica (ACT) firmado entre as instituições e tem como foco a coleta de informações detalhadas sobre a infraestrutura e operações portuárias fundamentais para subsidiar o planejamento logístico e promover a competitividade do setor.

A comitiva esteve no Rio de Janeiro e no Espírito Santo. O roteiro de visitas técnicas começou pelo Rio de Janeiro, com passagens por alguns dos principais terminais do estado.



No Complexo Portuário de Itaguaí, a equipe visitou o TECAR, especializado na movimentação de minério de ferro, e o terminal de contêineres de Sepetiba. Já no Porto do Rio de Janeiro, foram visitados o Cais da Gamboa, atualmente em obras de ampliação e modernização, e o Píer Mauá, no Porto Maravilha, voltado à movimentação de passageiros. O roteiro fluminense foi concluído no Terminal Aquaviário da Ilha d'Água, da Transpetro, na Baía de Guanabara, uma das principais bases de operação de petróleo e derivados do país.

No Espírito Santo, que se destaca pelo volume de granéis e contêineres movimentados, a visita iniciou por Vila Velha. No município, a comitiva esteve no Cais de Capuaba, essencial para o escoamento de fertilizantes, coque, malte e veículos automotores, e no Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), o único do estado com foco exclusivo em contêineres.

O roteiro incluiu ainda o Portocel, terminal privado multipropósito localizado em Aracruz, referência nacional na exportação de celulose. Na Grande Vitória, foram visitados os Terminais de Tubarão e Praia Mole. O primeiro é reconhecido como o maior exportador mundial de minério de ferro, enquanto o segundo movimenta principalmente carvão mineral.

O superintendente de Estudos e Projetos Hidroviários da ANTAQ, Eduardo Queiroz, explicou que coletar dados diretamente dos portos é uma oportunidade de entender os desafios operacionais e potenciais de cada terminal com mais precisão.

Ele continuou explicando que "essa iniciativa conjunta com a Infra S.A. representa um passo decisivo para elevarmos o patamar do planejamento logístico nacional. Além disso, o mapeamento é essencial para subsidiar políticas públicas mais eficientes, promover a competitividade e garantir que o sistema portuário brasileiro esteja à altura das demandas do comércio global".

Segundo o superintendente de Projetos Especiais e Aeroportuários da Infra S.A., Cícero Filho, "a coleta de informações atualizadas possibilita a criação de bancos de dados e simuladores de custos portuários mais precisos, fortalecendo a capacidade de planejamento e tomada de decisão".

O diretor de Planejamento da Infra S.A., Cristiano Della Giustina, reforçou que a iniciativa consolida o compromisso da estatal em propor soluções inovadoras e sustentáveis para a infraestrutura de transporte. "Nosso objetivo é ampliar a eficiência logística e aumentar a competitividade do Brasil no comércio internacional", afirmou.

A cooperação entre a ANTAQ e a Infra S.A é de longa data, com resultados já incorporados em edições anteriores do Plano Nacional de Logística (PNL). Nesta nova etapa, o acordo ganha amplitude: prevê a atualização dos dados, ferramentas de simulação, o desenvolvimento de estudos e a integração de informações estratégicas para o aprimoramento do sistema portuário e hidroviário brasileiro.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 09/10/2025



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

INVESTIMENTOS NO AEROPORTO DE BELÉM AMPLIAM CAPACIDADE DE VOOS PARA O CÍRIO E A COP30

Com R\$ 450 milhões investidos, aeroporto é modernizado para receber turistas, ampliar voos e deixar legado para a Região Norte

Belém está pronta para receber milhares de turistas e devotos que desembarcam na capital paraense para participar do Círio de Nazaré, uma das maiores manifestações religiosas do mundo. Neste ano, os visitantes encontram um Aeroporto Internacional de Belém (Val-de-Cans) mais moderno, seguro e eficiente, graças aos investimentos do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com a concessionária Norte da Amazônia Airports (NOA).



Investimentos no Aeroporto de Belém ampliam capacidade de voos para o Círio e a COP30 - Foto: Divulgação

Entre os dias 9 e 13 de outubro, estão previstos 461 voos comerciais e a movimentação de mais de 70 mil passageiros, o que representa um crescimento de 10% em relação ao mesmo período de 2024, quando o terminal registrou 63.596 viajantes. O

aumento reflete os efeitos diretos das obras de ampliação e modernização da infraestrutura aeroportuária, que proporcionam mais conforto, agilidade e segurança para quem chega à cidade durante o período do Círio.

Sob a gestão da NOA, o aeroporto recebeu R\$ 450 milhões em investimentos na Fase 1-B do contrato de concessão. As melhorias abrangeram áreas operacionais, salas de embarque e sistemas de segurança, em um plano que também contempla a preparação da cidade para a COP30, em 2025. A meta é deixar um legado de infraestrutura moderna e eficiente para Belém e toda a Região Norte.

“Os investimentos em portos e aeroportos da Região Norte representam não apenas melhorias pontuais na infraestrutura, mas um passo decisivo para o desenvolvimento integrado da Amazônia. Cada obra entregue amplia a conectividade, fortalece o turismo e cria novas oportunidades para a população. O Círio de Nazaré simboliza essa transformação: é a fé que move as pessoas, e é o investimento público que move o desenvolvimento”, afirma o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Para dar conta do aumento na demanda, 20 voos extras foram programados, com destinos para Macapá (AP), Brasília (DF), Guarulhos (SP) e Galeão (RJ), ampliando a conectividade aérea da capital paraense e facilitando o acesso de turistas e peregrinos vindos de diferentes regiões do país.

“A nossa expectativa com o novo aeroporto é, além de mais conforto e segurança, a possibilidade das rotas serem ampliadas, para que possamos viajar com mais facilidade para o Brasil e outros países e também receber as pessoas que vêm de fora para conhecer o que o Pará tem a oferecer durante o ano inteiro”, declara a moradora local Lorena Palheta.

Costa Filho conclui projetando mais oportunidades para a cidade. “Com os investimentos recentes, o aeroporto e a cidade estão prontos não apenas para receber os devotos da 233ª edição do Círio, mas também para projetar Belém como uma referência em mobilidade, sustentabilidade e hospitalidade na Amazônia”.

O Círio de Nazaré, que em 2024 atraiu mais de dois milhões de pessoas às ruas de Belém, é também um dos principais motores da economia paraense. Além de fortalecer a cultura local, o evento movimenta o turismo, gera milhares de empregos temporários e impulsiona setores como hotelaria, alimentação e comércio.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 09/10/2025

AMPLIAR VAI MODERNIZAR AEROPORTOS REGIONAIS E IMPULSIONAR O CRESCIMENTO ECONÔMICO EM PERNAMBUCO

Serra Talhada, Araripina e Garanhuns estão entre os 19 aeroportos contemplados na primeira fase do programa



Serra Talhada é um dos principais polos econômicos e turísticos do Sertão do Pajeú. Foto: Sebastião Costa/Prefeitura de Serra Talhada

Três aeroportos de Pernambuco – Serra Talhada, Araripina e Garanhuns – foram incluídos na primeira fase do AmpliAr, programa do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que aposta na aviação regional como vetor de integração e desenvolvimento socioeconômico em todas as regiões do país. A iniciativa prevê investimentos privados superiores a R\$ 5 bilhões para a modernização de até 100 aeroportos, beneficiando diretamente a conectividade do interior com as

capitais e o restante do país.

“Investir na aviação regional é garantir desenvolvimento, turismo e geração de oportunidades em todas as regiões do Brasil. Com o AmpliAr, queremos fortalecer aeroportos estratégicos como os de Pernambuco, conectando o interior ao futuro”, afirmou o ministro Silvano Costa Filho.

Nesta etapa, 19 aeroportos localizados em 11 estados do Nordeste e da Amazônia Legal serão contemplados, com leilão previsto para o dia 24 de novembro, na B3, Bolsa de Valores de São Paulo; entre eles, Serra Talhada, Araripina e Garanhuns.

Serra Talhada

Conhecida como a Capital do Xaxado e terra de Lampião, Serra Talhada é um dos principais polos econômicos e turísticos do Sertão do Pajeú. Com forte vocação para o comércio e os serviços, a cidade alia cultura, natureza e empreendedorismo como motores do desenvolvimento regional.

A instalação do Aeroporto Santa Magalhães representou um divisor de águas para o município, ao facilitar o transporte de mercadorias, atrair investidores e fortalecer áreas estratégicas como saúde, educação, turismo e logística. Localizada de forma privilegiada – praticamente a mesma distância para Recife, Teresina, Salvador e Fortaleza –, Serra Talhada consolida-se como eixo logístico no interior nordestino.

“O aeroporto tem uma importância imensa para toda a região. Hoje, Serra Talhada se consolida como uma cidade turística, contando com o apoio de municípios vizinhos como Triunfo, São José do Belmonte e Flores. Além de impulsionar o turismo, nossa localização favorece o desenvolvimento de polos médico, comercial e educacional. Com o aeroporto, o polo industrial que estamos implantando será um verdadeiro divisor de águas para toda a região”, afirmou o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo, Elyzandro Nogueira.

O turismo religioso e cultural é um dos grandes motores da economia local. Eventos como o Encontro Nordestino de Xaxado e a Procissão de Nossa Senhora da Penha atraem milhares de visitantes todos os anos, garantindo 100% de ocupação hoteleira na cidade, que conta com cerca de 1.680 leitos.

Pelo AmpliAr, estão previstos investimentos para ampliar o estacionamento de veículos, o pátio de aeronaves e o terminal de passageiros, impulsionando a eficiência das operações e o conforto dos usuários.

Araripina

Localizada no Sertão do Araripe, Araripina é reconhecida nacionalmente como a capital do gesso, responsável por cerca de 95% da produção e consumo de gesso do Brasil. O Aeroporto de Araripina é peça estratégica para o escoamento dessa produção e para a atração de novos investimentos na região.

Além da relevância econômica, Araripina preserva tradições culturais, como os festejos de São João e Natal, que mantêm viva a identidade sertaneja e aquecem o comércio local.

Em maio de 2025, o MPor assinou um protocolo de intenções para investir R\$ 1,5 milhão na instalação de sistemas PAPI (Indicadores de Percurso de Aproximação de Precisão), essenciais para reforçar a segurança em pousos e decolagens.

No âmbito do AmpliAr, estão previstos recursos para a ampliação do terminal de passageiros, a construção de áreas de segurança de fim de pista (RESA) e a expansão do estacionamento, garantindo mais conforto e segurança operacional.

Garanhuns

No Agreste pernambucano, Garanhuns destaca-se como um dos destinos mais charmosos do estado. Conhecida como “Suíça Pernambucana”, a cidade atrai turistas de todo o país por seu clima ameno, paisagens naturais e pela rede hoteleira robusta, que atinge lotação máxima durante o tradicional Festival de Inverno de Garanhuns (FIG).

A edição de 2025, considerada a maior da história, reuniu quase 500 atrações culturais em 23 polos e atraiu mais de 2 milhões de pessoas entre os dias 10 e 27 de julho. O impacto econômico estimado foi de R\$ 200 milhões, com ocupação hoteleira superior a 90%, segundo a prefeitura.

Segundo a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, turistas de 18 estados brasileiros e de outros países participaram da edição. Mais da metade dos visitantes (59,4%) permaneceu mais de três dias na cidade, com gastos diários médios entre R\$ 200 e R\$ 500. O resultado foi um crescimento de 30% a 40% no faturamento de bares e restaurantes e um aumento de 15% no comércio local.

Com o AmpliAr, o aeroporto da cidade deve receber investimentos para ampliação do pátio de aeronaves e do terminal de passageiros, além da construção de área de segurança de fim de pista, o que vai aumentar a capacidade e a segurança das operações.

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

Data: 08/10/2025

PARÁ TEM R\$ 4,7 BILHÕES EM PROJETOS NAVAIS APROVADOS E CONTRATADOS COM RECURSOS DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE

Estado lidera investimentos da região Norte, com construção de mais de 400 embarcações e geração de cerca de 4 mil empregos diretos



Pará tem R\$ 4,7 bilhões em projetos navais aprovados e contratados com recursos do Fundo da Marinha Mercante - Foto: Divulgação

O Pará lidera os investimentos da região Norte com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). São R\$ 4,7 bilhões priorizados para a construção de 414 embarcações, entre balsas, empurradores, rebocadores, navios e plataformas flutuantes. Os aportes reforçam a posição do estado como o principal polo da



indústria naval da Amazônia e ampliam a capacidade logística dos corredores do Arco Norte, fundamentais para o escoamento de grãos, combustíveis e contêineres.

Administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o FMM é um fundo contábil voltado ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval no Brasil. Os recursos aprovados movimentam a cadeia produtiva local, gerando emprego, renda e desenvolvimento tecnológico, além de fortalecer a navegação fluvial; modal essencial para o transporte de cargas e passageiros na região.

“O Pará tem um papel estratégico para a indústria naval brasileira e para a logística do Norte do país. Esse volume expressivo de investimentos demonstra a força dos estaleiros da região e o compromisso do governo federal com o desenvolvimento sustentável da Amazônia”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho.

Principais empreendimentos

O maior contrato é da LHG Logística Ltda, no valor de R\$ 1,43 bilhão, para a construção de 128 balsas graneleiras padrão Mississippi 64 (64 do modelo Box e 64 Racked), além de oito empurradores fluviais com propulsão azimuthal de 2.400 kW. Com prazo de quatro anos, o projeto deve gerar 950 empregos diretos.

Outro empreendimento de destaque é o da Plataforma Logística do Amapá SPE Ltda, de R\$ 1,47 bilhão, que prevê a construção de 116 embarcações e uma Instalação de Transbordo Flutuante (ITF Santana). A execução ficará a cargo dos estaleiros Velar e EASA, ambos sediados em Belém, com previsão de 790 empregos diretos.

Outros contratos reforçam o crescimento do setor naval no estado:

- Portoagil Logística SPE Ltda: R\$ 602,7 milhões para a construção de 67 embarcações, entre balsas graneleiras, empurradores, uma balsa guindaste e um terminal flutuante para transbordo de grãos.
- Navegações Unidas Tapajós S.A.: R\$ 402,7 milhões para 63 embarcações, sendo 60 barcas e 3 empurradores fluviais.
- Oceânica Engenharia e Consultoria S.A.: R\$ 309,6 milhões para uma embarcação de apoio marítimo multipropósito.
- Sulnorte Serviços Marítimos Ltda: R\$ 280,2 milhões para seis rebocadores portuários modelo ASD Ramparts 2300SN.
- Petrocity Navegação Ltda: R\$ 247,5 milhões para quatro rebocadores Rastar 2800W, que atuarão no Terminal de Urussuquara.
- BR8 Shipping Company Ltda: R\$ 202,2 milhões para dois navios-tanque de 8 mil DWT.
- Hermasa Navegação da Amazônia S.A.: R\$ 101,5 milhões para 20 balsas graneleiras.
- Navegação Guarita S.A.: R\$ 68,8 milhões para três balsas petroleiras, com capacidade individual de 4 mil m³.

Todos os projetos têm o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) como agente financeiro e prazos de execução de até quatro anos.

Os empreendimentos contratados já somam mais de 4 mil empregos diretos e fortalecem a atuação de estaleiros como Rio Maguari, EASA e Velar, sediados em Belém. Com mais de três décadas de experiência, essas empresas respondem por uma parte significativa da produção nacional de embarcações fluviais e oceânicas.

Com os novos investimentos, o Pará consolida-se como centro estratégico da indústria naval brasileira, ampliando a oferta de transporte fluvial, com impacto direto na competitividade logística, na sustentabilidade e no desenvolvimento econômico da região Norte.

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

Data: 08/10/2025

CARAVANAS DA INOVAÇÃO DESEMBARCAM NO RIO DE JANEIRO



A 5ª edição da iniciativa busca sensibilizar sobre a importância estratégica e das melhores práticas da inovação para o futuro do desenvolvimento do setor portuário

Caravanas da Inovação

desembarcam no Rio de Janeiro

Com o objetivo de promover uma revolução na cultura e na gestão da inovação do setor portuário, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) em parceria com Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) leva ao Rio de Janeiro a 5ª edição das Caravanas da Inovação Portuária 2025. O evento, marcado para o dia 15 de outubro no Píer Mauá, vai reunir entidades públicas e privadas e a academia em uma jornada dedicada a apresentações técnicas e debates sobre todos os tipos de inovação aplicáveis aos portos e terminais portuários do país.

A Caravana da Inovação é um evento itinerante organizado pelo MPor em parceria com a Antaq e o Hub de Inovação Brasil Export.

A iniciativa é um chamado à ação para troca de experiências entre gestores, profissionais, especialistas, entidades de ensino e pesquisa, startups, grandes empresas e órgãos públicos visando a promoção e o desenvolvimento da inovação como ativo estratégico do sistema portuário nacional.

Eixos de Atividades:

As Caravanas da Inovação Portuária contemplarão atividades conforme os seguintes eixos:

- Inspirar: se refere às atividades de comunicação, difusão e orientação ou mentoria. Por exemplo: palestras, oficinas, seminários, publicações em redes sociais, artigos em jornais, entrevistas, análise de modelos, preparação de planos de ação, aconselhamento e assessoria institucional etc.
- Compartilhar: se refere às atividades de troca de informações e experiências; e
- Conectar: se refere às atividades de articulação, interlocução, criação de redes e arranjos locais físicos com atores nacionais e locais, e arranjos virtuais, com atores de outras regiões e países, dentro da lógica de "Inovação Aberta".
- Dentre os temas a serem abordados estão:
- Cultura organizacional para inovação;
- Inovação na segurança pública portuária e seus impactos na relação porto-cidade
- Instrumentos para financiamento da inovação portuária
- Portos, Carbono e Energia de Fontes Renováveis, entre outros.

O diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do MPor, Tetsu Koike, reforçou a importância da cultura, do fomento e das tecnologias para inovar o setor portuário:


"As Caravanas são uma oportunidade única para reunir gestores públicos, pesquisadores e especialistas do setor privado com o objetivo de refletir sobre inovação setorial, fazer networking, firmar parcerias e gerar ideias e melhorias efetivas nos portos e terminais brasileiros, garantindo maiores capacidades para competitividade no cenário internacional." disse

Serviço:



CARAVANAS DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA

 15 de outubro

 Pier Space, Armazém 1 - Pier Mauá, Rio de Janeiro

Se inscreva no formulário: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScTc0tZ-t08LJLMqQuBT1p7FFJqhPXjgvztWgTegyWh4YvgnQ/viewform?usp=dialog>

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

Data: 08/10/2025

PRESIDENTE LULA E MINISTRO SILVIO COSTA FILHO PARTICIPAM DE ANÚNCIO DE INVESTIMENTOS NA BAHIA

Cerimônia será a partir das 15h desta quinta-feira, 9 de outubro, no Estaleiro Enseada, em Maragogipe (BA)

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participam nesta quinta-feira, 9 de outubro, de evento que marca a retomada de investimentos nas indústrias naval e portuária da Bahia.

A cerimônia será a partir das 15h, no Estaleiro Enseada, em Maragogipe (BA). Por lá, serão anunciados investimentos da ordem de R\$ 611,7 milhões para a construção de 80 embarcações destinadas à expansão das atividades nos setores naval e aquaviário.

Desse total, R\$ 550,5 milhões serão recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). O financiamento tem potencial de gerar mais de 2 mil empregos diretos. Até o momento, foram construídas quatro embarcações e outras três estão em fabricação.

Outro anúncio previsto é a reabertura da Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados (Fafen). Ao todo, serão mais de R\$ 2,6 bilhões investidos no estado.

Atendimento à imprensa

A solicitação de credenciamento deve ser realizada até as 19h do dia 8 de outubro de 2025 (horário de Brasília), pelo Sistema de Credenciamento de Imprensa no site do Palácio do Planalto. Os profissionais com credenciamento anual devem solicitar a participação no evento.

Atenção: Os profissionais com credenciamento aprovado deverão retirar as credenciais no local do evento, entre 13h e 14h.

Serviço

O quê: Anúncio de investimentos da Petrobras e do Ministério de Portos e Aeroportos na Bahia

Data: quinta-feira, 9 de outubro

Horário: 15h

Local: Estaleiro Enseada, Maragogipe (BA)

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

Data: 08/10/2025



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

ACONTECE EM SANTOS O 3º CONGRESSO NACIONAL INTEGRA PORTOS (CNIT)

Redação Portogente

 Evento acontece entre quarta (8) e sexta-feira (10) e terá palestras, painéis e premiações



⚓ No contexto da modernização do setor portuário e da necessidade de qualificação de mão de obra, será realizado nesta semana o 3º Congresso Nacional Integra Portos (CNIT), em Santos. O evento é promovido pela Fundação do Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), pela Autoridade Portuária de Santos (APS) e pela Prefeitura Municipal de Santos.

📅 Entre quarta (08/10) e sexta-feira (10/10), palestras, painéis e apresentações de trabalhos — entre outras atividades — permitirão a integração e a transmissão de conhecimento entre especialistas, representantes do

poder público e das comunidades portuária e acadêmica.

💡 O tema deste ano é “Educação para a Empregabilidade”, abrangendo áreas como gestão, logística, sustentabilidade, tecnologia e outros assuntos relacionados ao setor portuário. O evento é uma oportunidade de aproximar academia e mercado. Haverá transmissão das plenárias ao vivo pela página da APS no YouTube 📺.

🏆 Prêmios

🌟 Um dos destaques será a entrega de prêmios para os melhores artigos e e-pôsteres. Concorrem os trabalhos de estudantes de ensino técnico, graduação e pós-graduação que submeteram seus projetos até 14 de setembro à organização.

🏆 Também será concedido o prêmio “Valorização de Práticas de Gestão de Pessoas nos Portos”. O reconhecimento valoriza contribuições para o desenvolvimento humano e organizacional no setor portuário, sendo concedido a entidades públicas ou privadas pela Fundação Cenep e pela ABRH-SP (Regional Baixada Santista).

📋 Evento e inscrições

✍️ As inscrições para participar como congressista (ouvinte) podem ser feitas no site do evento. O congresso ocorrerá no hotel Sheraton, em Santos (Alameda Armênio Mendes, 70, bairro Aparecida). No local, empresas e instituições de ensino terão stands para divulgar seus projetos.

📺 Haverá também minicursos na sede da Fundação Cenep, na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, 56, no Macuco. A programação contará ainda com visitas técnicas aos cais e aos terminais BTP e Eldorado. Toda a programação está disponível na página do CNIT.

⚙️ Sobre a Autoridade Portuária de Santos

🏢 A Autoridade Portuária de Santos (APS) é uma empresa pública vinculada ao Ministério dos Portos e Aeroportos. É responsável pelo planejamento logístico e pela administração da infraestrutura do Porto Organizado de Santos — o maior da América Latina —, por onde passam aproximadamente 30% das trocas comerciais brasileiras.

📍 O complexo portuário está localizado a 70 quilômetros da Grande São Paulo e possui 53 terminais: 39 arrendamentos, 8 retroportuários e 6 terminais de uso privado (TUPs), distribuídos entre as margens de Santos (direita) e Guarujá (esquerda).

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/10/2025

AMPLIAR VAI MODERNIZAR AEROPORTOS REGIONAIS E IMPULSIONAR O CRESCIMENTO ECONÔMICO EM PERNAMBUCO

Redação Portogente

✈ Serra Talhada, Araripina e Garanhuns estão entre os 19 aeroportos contemplados na primeira fase do programa AmpliAr.



📍 **Serra Talhada é um dos principais polos econômicos e turísticos do Sertão do Pajeú.**
Foto: Sebastião Costa / Prefeitura de Serra Talhada

✈ Três aeroportos de Pernambuco – Serra Talhada, Araripina e Garanhuns – foram incluídos na primeira fase do AmpliAr, programa do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que aposta na aviação regional como vetor de integração e desenvolvimento socioeconômico em

todas as regiões do país. A iniciativa prevê investimentos privados superiores a R\$ 5 bilhões para a modernização de até 100 aeroportos, beneficiando diretamente a conectividade do interior com as capitais e o restante do Brasil.

💬 “Investir na aviação regional é garantir desenvolvimento, turismo e geração de oportunidades em todas as regiões do Brasil. Com o AmpliAr, queremos fortalecer aeroportos estratégicos como os de Pernambuco, conectando o interior ao futuro”, afirmou o ministro Silvano Costa Filho.

📅 Nesta etapa, 19 aeroportos localizados em 11 estados do Nordeste e da Amazônia Legal serão contemplados, com leilão previsto para o dia 24 de novembro, na B3, Bolsa de Valores de São Paulo — entre eles, Serra Talhada, Araripina e Garanhuns.

📍 Serra Talhada

Conhecida como a Capital do Xaxado e terra de Lampião, Serra Talhada é um dos principais polos econômicos e turísticos do Sertão do Pajeú. Com forte vocação para o comércio e os serviços, a cidade alia cultura, natureza e empreendedorismo como motores do desenvolvimento regional.

✈ A instalação do Aeroporto Santa Magalhães representou um divisor de águas para o município, ao facilitar o transporte de mercadorias, atrair investidores e fortalecer áreas estratégicas como saúde, educação, turismo e logística. Localizada de forma privilegiada — praticamente à mesma distância de Recife, Teresina, Salvador e Fortaleza —, Serra Talhada consolida-se como eixo logístico do interior nordestino.

💬 “O aeroporto tem uma importância imensa para toda a região. Hoje, Serra Talhada se consolida como uma cidade turística, contando com o apoio de municípios vizinhos como Triunfo, São José do Belmonte e Flores. Além de impulsionar o turismo, nossa localização favorece o desenvolvimento de polos médico, comercial e educacional. Com o aeroporto, o polo industrial que estamos implantando será um verdadeiro divisor de águas para toda a região”, afirmou Elyzandro Nogueira, secretário municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo.


🏡 O turismo religioso e cultural é um dos grandes motores da economia local. Eventos como o Encontro Nordestino de Xaxado e a Procissão de Nossa Senhora da Penha atraem milhares de visitantes todos os anos, garantindo 100% de ocupação hoteleira na cidade, que conta com cerca de 1.680 leitos.





Pelo AmpliAr, estão previstos investimentos para ampliar o estacionamento de veículos, o pátio de aeronaves e o terminal de passageiros, impulsionando a eficiência das operações e o conforto dos usuários.

Araripina

Localizada no Sertão do Araripe, Araripina é reconhecida nacionalmente como a capital do gesso, responsável por cerca de 95% da produção e consumo de gesso do Brasil. O Aeroporto de Araripina é peça estratégica para o escoamento dessa produção e para a atração de novos investimentos na região.


 Além da relevância econômica, Araripina preserva tradições culturais, como os festejos de São João e Natal, que mantêm viva a identidade sertaneja e aquecem o comércio local.


 Em maio de 2025, o MPor assinou um protocolo de intenções para investir R\$ 1,5 milhão na instalação de sistemas PAPI (Indicadores de Percurso de Aproximação de Precisão), essenciais para reforçar a segurança em pousos e decolagens.



 No âmbito do AmpliAr, estão previstos recursos para a ampliação do terminal de passageiros, a construção de áreas de segurança de fim de pista (RESA) e a expansão do estacionamento, garantindo mais conforto e segurança operacional.

Garanhuns

No Agreste pernambucano, Garanhuns destaca-se como um dos destinos mais charmosos do estado. Conhecida como a “Suíça Pernambucana”, a cidade atrai turistas de todo o país por seu clima ameno, paisagens naturais e rede hoteleira robusta, que atinge lotação máxima durante o tradicional Festival de Inverno de Garanhuns (FIG).

 A edição de 2025, considerada a maior da história, reuniu quase 500 atrações culturais em 23 polos e atraiu mais de 2 milhões de pessoas entre os dias 10 e 27 de julho. O impacto econômico estimado foi de R\$ 200 milhões, com ocupação hoteleira superior a 90%, segundo a prefeitura.

 Segundo a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, turistas de 18 estados brasileiros e de outros países participaram da edição. Mais da metade dos visitantes (59,4%) permaneceu mais de três dias na cidade, com gastos diários médios entre R\$ 200 e R\$ 500. O resultado foi um crescimento de 30% a 40% no faturamento de bares e restaurantes e um aumento de 15% no comércio local.

 Com o AmpliAr, o aeroporto da cidade deve receber investimentos para ampliação do pátio de aeronaves e do terminal de passageiros, além da construção de área de segurança de fim de pista, o que vai aumentar a capacidade e a segurança das operações. 

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/10/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A FORÇA AZUL DO DESENVOLVIMENTO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A instalação da Frente Parlamentar da Economia do Mar – Setor Náutico no Senado representa um avanço importante para o Brasil. Mais do que uma nova instância de debate, o colegiado nasce com a missão de recolocar o mar e os rios no centro da agenda econômica nacional, em sintonia com as potencialidades de um país que possui 7,4 mil quilômetros de costa e uma das maiores redes hidrográficas do mundo.

Por décadas, o Brasil olhou para o mar de forma fragmentada. Ora como rota de transporte, ora como cenário de lazer, mas raramente como vetor de desenvolvimento. A nova frente, de iniciativa do senador Esperidião Amin (PP-SC), surge para integrar essas dimensões. O setor náutico reúne desde a construção e manutenção de embarcações até o turismo e os esportes aquáticos, passando pelo transporte de cargas e passageiros. Em todos esses segmentos há oportunidades de geração de renda, inovação e sustentabilidade.

A reportagem do BE News sobre a instalação do novo grupo traz números da Associação Náutica Brasileira (Acatmar) que ajudam a dimensionar esse impacto. Cada embarcação em operação no país gera, em média, quatro empregos diretos e oito indiretos. Trata-se de um setor que estimula o desenvolvimento regional, movimenta cadeias produtivas e pode contribuir de forma expressiva para a chamada economia azul, um conceito que associa crescimento econômico à preservação dos ecossistemas marinhos e fluviais.

A frente parlamentar também nasce com o compromisso de fortalecer políticas ambientais. Entre as propostas em discussão estão a ampliação do selo internacional Bandeira Azul para marinas brasileiras e a replicação de iniciativas de conscientização, como o projeto Limpeza dos Mares, responsável pela retirada de mais de 180 toneladas de resíduos do litoral nacional.

Ao reunir parlamentares de diferentes partidos e regiões, o novo colegiado se propõe a ser um espaço de articulação entre o setor público e o privado, promovendo o diálogo com empresários, entidades e comunidades que vivem da economia do mar. Essa integração é fundamental para que o Brasil avance na formulação de políticas consistentes voltadas à infraestrutura náutica, ao turismo sustentável e à formação de mão de obra especializada.

A criação da Frente Parlamentar da Economia do Mar sinaliza o reconhecimento de que o desenvolvimento brasileiro também passa pelas águas. O país tem diante de si um vasto território azul, ainda subaproveitado, que pode se transformar em fonte permanente de prosperidade, inovação e equilíbrio ambiental.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/10/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - STF RETOMA JULGAMENTO SOBRE LEI QUE LIBERA TRAÇADO DA FERROGRÃO

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

FERROGRÃO

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), votou na quarta-feira (8) pela rejeição da ação movida pelo PSOL contra a lei que alterou o traçado do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, para viabilizar a construção da Ferrogrão. Relator do caso, Moraes afirmou que a Medida Provisória (MP) que deu origem à norma questionada não reduziu a proteção ambiental, pois previa a compensação da área do parque. O ministro Flávio Dino apresentou pedido de vista, o que suspende o julgamento. Mesmo com a paralisação, outros ministros ainda podem antecipar seus votos no plenário.

SUSTENTABILIDADE

Em seu voto, Alexandre de Moraes ressaltou que o atual traçado da Ferrogrão, ainda em fase de estudos, depende de licenciamento ambiental prévio e de novas avaliações de viabilidade. “Se o novo traçado sair do polígono desafetado, será necessária nova lei. Por isso não estamos aqui tratando da implantação da ferrovia”, afirmou. Ele citou análises incluídas no processo segundo as quais a ferrovia representará uma alternativa menos poluente em relação ao transporte rodoviário. “A ferrovia vai poluir muito menos o meio ambiente do que centenas de caminhões”, disse. O ministro também destacou que o traçado não passa por terras indígenas. A mais próxima fica a cerca de 4 quilômetros.

COMPENSAÇÃO AMBIENTAL

Alexandre de Moraes explicou que a redução da unidade de conservação corresponde a 0,054% da área original do Parque Nacional do Jamanxim, sendo que cerca de 60% desse trecho já está sem vegetação devido à BR-163. Por sugestão do ministro Luís Roberto Barroso, Moraes informou que incluirá em seu voto a previsão de que o Poder Executivo possa definir, por decreto, a compensação da área desafetada.

SUSPENSÃO

Em 2021, Moraes havia concedido liminar ao PSOL para suspender a lei e interromper o avanço da estruturação da Ferrogrão. Dois anos depois, em 2023, o ministro autorizou o governo a retomar apenas os estudos técnicos da ferrovia, mantendo a execução pendente de nova deliberação do STF.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/10/2025

NACIONAL - MDIC REFORÇA POLÍTICAS PARA AMPLIAR PARTICIPAÇÃO FEMININA NAS EXPORTAÇÕES

Durante encontro do Mercosul, secretária defende inclusão da pauta de gênero nos acordos comerciais e destaca avanços de programas voltados a mulheres exportadoras

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



As pautas de gênero tanto no comércio internacional como nos acordos comerciais foram debatidas durante o 11º Encontro da Convergência Empresarial de Mulheres do Mercosul

A secretária em exercício de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), Daniela Matos, defendeu o fortalecimento da participação feminina no comércio internacional e a incorporação da pauta de gênero nos acordos comerciais durante o 11º Encontro da Convergência Empresarial de Mulheres do Mercosul

(CEMM), realizado na quarta-feira (8), em Brasília (DF).

Segundo Daniela, aumentar a presença de mulheres no comércio exterior é uma das prioridades da Secretaria de Comércio Exterior (Secex). Ela destacou que, desde 2023, o governo federal vem estruturando políticas e ações voltadas ao protagonismo feminino nas exportações, a partir de um diagnóstico inédito elaborado pela própria Secex.

O estudo, conduzido em 2023, revelou que apenas 14% das empresas exportadoras brasileiras têm liderança feminina em sua composição societária — um índice que, segundo a secretária, escancara a necessidade de políticas de estímulo e qualificação. Um novo levantamento, publicado em 2025, indicou melhora nos indicadores, mas também mostrou que os desafios persistem.

“Foi um diagnóstico importante que nos mostrou o tamanho do desafio. As mulheres ainda são minoria entre as exportadoras e, em muitos casos, enfrentam barreiras mais altas que os homens. A partir desse estudo, o MDIC passou a tratar o tema como prioridade — tanto na promoção de exportações, com programas como o Elas Exportam, quanto na incorporação da perspectiva de gênero nos acordos comerciais, como o Acordo Mercosul–União Europeia”, afirmou Daniela.

A secretária destacou ainda a inclusão de uma seção específica sobre comércio e empoderamento feminino no Acordo Mercosul–União Europeia, com foco em cooperação, troca de experiências e políticas voltadas à ampliação da presença das mulheres no comércio internacional.

“Esses dispositivos têm um papel importante na implementação do acordo, para garantir que os benefícios sejam bem aproveitados pelas empresas brasileiras, em especial as lideradas por mulheres. O comércio internacional precisa refletir a diversidade da nossa sociedade e gerar oportunidades mais justas e inclusivas. Além disso, a maior inclusão fortalece as empresas que participam do comércio internacional, tornando-as mais inovadoras e resilientes no longo prazo”, completou.

Caráter histórico

A coordenadora executiva da Convergência Empresarial de Mulheres do Mercosul, Laura Velásquez, também participou do encontro e reforçou o caráter histórico da inclusão do tema de gênero nas negociações entre o bloco sul-americano e a União Europeia.

“As mulheres empresárias fazem muito pela economia dos nossos países. É essencial que elas tenham um lugar de protagonismo também nos acordos comerciais. O novo capítulo sobre comércio e empoderamento feminino é um passo histórico. Ele prevê políticas para ampliar a participação das mulheres no comércio internacional e promover o intercâmbio de boas práticas entre o Mercosul e a União Europeia”, afirmou Laura.

O embaixador da Argentina no Brasil, Guillermo Daniel Raimondi, elogiou o avanço das negociações e ressaltou o momento de convergência entre os países. Segundo ele, o entendimento alcançado representa um marco para o Mercosul.

“Hoje estamos com as negociações concluídas e as disciplinas jurídicas compatibilizadas. Do lado do Mercosul, há total disposição em ver o acordo se tornar realidade. Esperamos que sua assinatura ocorra ainda durante a presidência brasileira do bloco, para que entre em vigor o quanto antes e gere oportunidades concretas para os nossos países”, concluiu Raimondi.

O primeiro painel do 11º Encontro CEMM, mediado pela diretora executiva da Convergência Empresarial de Mulheres do Brasil, Lilian Schiavo, teve como tema “Atualizações sobre o Acordo Mercosul-União Europeia”.

Promovido pela Convergência Empresarial de Mulheres Brasileiras (CEM Brasil), o evento reuniu lideranças femininas da Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, além de representantes de governos, instituições financeiras e entidades do setor produtivo, para debater políticas de gênero e integração econômica no Mercosul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/10/2025

NACIONAL - GUERRA COMERCIAL AMPLIA ESPAÇO DA SOJA BRASILEIRA NA CHINA

Após suspensão das compras dos Estados Unidos, importações chinesas do grão brasileiro superaram 77 milhões de toneladas entre janeiro e agosto

Da Agência Brasil



De junho a agosto, os EUA não embarcaram “virtualmente nada” de soja para a China. Já o Brasil exportou mais de 77 milhões de toneladas do produto para o país no mesmo intervalo

A guerra comercial entre Estados Unidos e China impulsionou a soja brasileira no país asiático. De junho a agosto, o país asiático suspendeu a compra do grão norte-americano, dando preferência a outros fornecedores, como



o Brasil e a Argentina.

A conclusão está em um levantamento da American Farm Bureau Federation (Federação Americana de Escritórios Agrícolas, em inglês). Maior entidade representativa do setor agrícola no país, a federação engloba 6 milhões de produtores rurais estadunidenses.

Segundo o levantamento, divulgado na página da entidade, as importações chinesas de soja norte-americana despencaram para o menor nível histórico em 2025. Em contrapartida, o Brasil virou o principal fornecedor do grão ao gigante asiático.

Entre janeiro e agosto de 2025, a China importou apenas 5,8 milhões de toneladas de soja americana, contra 26,5 milhões no mesmo período do ano passado, queda de quase 80%. De junho a agosto, apontou o relatório, os Estados Unidos não embarcaram “virtualmente nada” de soja para a China, e o país asiático não comprou nenhuma nova colheita para a safra do próximo ano.

Em contrapartida, o Brasil exportou mais de 77 milhões de toneladas do produto para o mercado chinês no mesmo intervalo. No mesmo período, a Argentina ampliou as vendas de soja após suspender o imposto de exportação, restituindo o tributo após o valor exportado ultrapassar US\$ 7 bilhões.

Segundo a Federação Americana de Escritórios Agrícolas, a retração não é pontual e resulta da política de diversificação de fornecedores implementada há anos pela China. Desde 2018, quando o primeiro governo de Donald Trump iniciou a guerra comercial, o país asiático deixou de dar prioridade aos agricultores estadunidenses, mesmo com a demanda interna chinesa em níveis recordes.

Os impactos dessa reconfiguração comercial, aponta a entidade estadunidense, são profundos. Além da soja, as exportações norte-americanas de milho, trigo e sorgo para a China caíram a zero em 2025, e as vendas de carne suína e algodão seguem em ritmo reduzido.

Segundo o levantamento, o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos projeta que o valor total das exportações agrícolas para a China cairá para US\$ 17 bilhões neste ano — 30% inferior a 2024 e mais de 50% abaixo de 2022. Para 2026, a estimativa é ainda menor: apenas US\$ 9 bilhões, o menor patamar desde 2018.

O governo Donald Trump prepara um novo pacote de ajuda financeira aos produtores rurais, semelhante ao concedido em 2019, quando mais de US\$ 22 bilhões foram destinados ao setor durante a primeira guerra comercial com a China. “Usaremos os recursos das tarifas para apoiar nossos agricultores”, afirmou Trump em sua rede Truth Social. Paralelamente, o Tesouro norte-americano estuda medidas emergenciais para conter o déficit comercial agrícola.

Além da guerra comercial, os agricultores estadunidenses sofrem com a queda do preço das commodities (bens primários com cotação internacional) e o aumento de custos logísticos, agravado pelo baixo nível das águas do Rio Mississippi. O próprio Departamento de Agricultura dos Estados Unidos estima que a renda agrícola do país caia 2,5% em 2025, atingindo o menor valor desde 2007.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/10/2025

NACIONAL - RIO DE JANEIRO SEDIA 5ª EDIÇÃO DAS CARAVANAS DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA

Iniciativa do MPor, da Antaq e do HUB Brasil Export, evento será realizado no próximo dia 15 reunindo gestores, especialistas e pesquisadores

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Para Tetsu Koike, as Caravanas são uma oportunidade para refletir sobre inovação setorial, fazer networking, firmar parcerias e gerar ideias e melhorias efetivas nos portos e terminais

A quinta edição das Caravanas da Inovação Portuária será realizada no próximo dia 15 de outubro, no Pier Mauá, no Rio de Janeiro, reunindo representantes do poder público, da iniciativa privada e do meio acadêmico para discutir soluções tecnológicas e novas práticas de gestão aplicáveis ao setor portuário brasileiro.

Promovido pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o HUB Brasil Export, o evento integra uma série itinerante que percorre diferentes estados com o objetivo de estimular a cultura da inovação e fortalecer a competitividade dos portos e terminais do país.

A iniciativa tem como propósito promover uma transformação na forma como a inovação é incorporada ao cotidiano das operações portuárias, ampliando o diálogo entre gestores públicos, empresas, startups e centros de pesquisa. O formato das caravanas privilegia a troca de experiências, o compartilhamento de boas práticas e a criação de redes de colaboração voltadas ao desenvolvimento tecnológico e à modernização da infraestrutura logística nacional.

As atividades são estruturadas em três eixos principais. O primeiro, Inspirar, abrange ações de comunicação, capacitação e difusão de conhecimento, como palestras, oficinas, seminários e mentorias. O segundo, Compartilhar, é voltado à troca de informações e experiências entre os diversos atores do setor. Já o terceiro, Conectar, busca articular redes e arranjos locais e virtuais, aproximando profissionais e instituições de diferentes regiões e países dentro da lógica da inovação aberta.

Durante a etapa carioca, o público poderá acompanhar apresentações técnicas e debates sobre temas como cultura organizacional voltada à inovação, instrumentos de financiamento de projetos tecnológicos, segurança pública portuária e seus impactos na relação porto-cidade, além de transição energética e uso de fontes renováveis nos portos.

O diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos, Tetsu Koike, destacou que as Caravanas da Inovação Portuária representam um espaço de integração e construção coletiva de soluções. “As Caravanas são uma oportunidade única para reunir gestores públicos, pesquisadores e especialistas do setor privado com o objetivo de refletir sobre inovação setorial, fazer networking, firmar parcerias e gerar ideias e melhorias efetivas nos portos e terminais brasileiros, garantindo maiores capacidades para competitividade no cenário internacional”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/10/2025

NACIONAL - INFRA S.A. E ANTAQ INICIAM VISITAS TÉCNICAS A PORTOS DE TODO O PAÍS

Ação conjunta busca atualizar dados sobre infraestrutura e operações portuárias para aprimorar o planejamento logístico e fortalecer a competitividade do setor

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Senado instalou na quarta-feira (8) a Frente Parlamentar da Economia do Mar – Setor Náutico, iniciativa voltada ao fortalecimento das atividades econômicas relacionadas ao mar e aos rios brasileiros. A proposta reúne temas que vão da construção e manutenção de embarcações ao transporte aquaviário, passando por turismo e esportes náuticos. A criação da frente partiu do Projeto de Resolução nº 3 de 2025, de autoria do senador Esperidião Amin (PP-SC), aprovado pelo Senado no início do mês. O texto teve relatoria favorável do senador Lucas Barreto (PSD-AP).



No Complexo Portuário de Itaguaí, no Rio de Janeiro, a equipe visitou o terminal de contêineres de Sepetiba e o Tecar, especializado na movimentação de minério de ferro

Na cerimônia de instalação, foi definida a composição da diretoria provisória. Esperidião Amin assumiu interinamente a presidência, com a previsão de alternância entre deputados e senadores na condução dos trabalhos. Também integram o grupo o deputado Cláudio Cajado

(PP-BA), o senador Jorge Seif (PL-SC), o deputado Valdir Cobalchini (MDB-SC), a senadora Damares Alves (Republicanos-DF), o senador Plínio Valério (PSDB-AM), o senador Laércio Oliveira (PP-SE) e o deputado Luiz Fernando Vampiro (MDB-SC).

“A instalação da frente nos permite acreditar num futuro de muita atuação, de abertura dos horizontes e ampliação da nossa visão sobre o que o mar representa para a nossa gente e as imensas perspectivas que nós temos de desenvolvimento econômico, social, em todos os níveis, sob todos os aspectos, com sustentabilidade. Acho que foi um início muito efusivo e agora vamos trabalhar”, disse ao BE News o senador Esperidião Amin.

“Estamos muito felizes. Foi uma sessão muito prestigiada. São mais de 30 deputados e mais de 30 senadores que foram signatários da abertura dessa frente parlamentar pela economia do mar. Estamos aqui à disposição de todos os setores para buscarmos sim, ser fonte de solução, de resolução e de diálogo com os diversos entes envolvidos nas atividades da economia do mar”, declarou o senador Jorge Seif.

A frente tem como objetivo ampliar o debate sobre o potencial econômico e estratégico do mar, da navegação e do turismo no país que possui 7,4 mil quilômetros de costa e uma das maiores redes hidrográficas do mundo. Segundo a Associação Náutica Brasileira (Acatmar), cada embarcação gera, em média, quatro empregos diretos e oito indiretos, o que reforça o impacto do setor na geração de renda e no desenvolvimento regional.

Além de discutir incentivos econômicos, a Frente Parlamentar da Economia do Mar pretende estimular políticas de sustentabilidade, como a ampliação do selo internacional Bandeira Azul para marinas e a replicação de projetos ambientais, a exemplo do Limpeza dos Mares, que já recolheu mais de 180 toneladas de resíduos do litoral brasileiro. O novo colegiado representa um espaço de articulação entre o setor público e o privado, com foco em transformar o potencial marítimo brasileiro em crescimento econômico, social e ambiental.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/10/2025

NACIONAL - SENADO INSTALA FRENTE PARLAMENTAR DA ECONOMIA DO MAR PARA FORTALECER SETOR NÁUTICO

Nova frente busca integrar ações entre o Congresso e o setor produtivo para impulsionar atividades ligadas ao mar e aos rios

Por ALINE BECKETTY redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Senado instalou na quarta-feira (8) a Frente Parlamentar da Economia do Mar – Setor Náutico, iniciava voltada ao fortalecimento das atividades econômicas relacionadas ao mar e aos rios brasileiros. A proposta reúne temas que vão da construção e manutenção de embarcações ao transporte aquaviário, passando por turismo e esportes náuticos. A criação da frente partiu do Projeto

de Resolução nº 3 de 2025, de autoria do senador Esperidião Amin (PP-SC), aprovado pelo Senado no início do mês. O texto teve relatoria favorável do senador Lucas Barreto (PSD-AP).



A Frente Parlamentar da Economia do Mar, que teve definida sua diretoria provisória, tem como objetivos discutir incentivos econômicos e estimular políticas de sustentabilidade

Na cerimônia de instalação, foi definida a composição da diretoria provisória. Esperidião Amin assumiu interina mente a presidência, com a previsão de alternância entre deputados e senadores na condução dos trabalhos. Também integram o grupo o deputado Cláudio Cajado (PP-BA), o senador Jorge Seif (PL-SC), o deputado Valdir Cobalchini (MDB-SC), a senadora Damares Alves (Republicanos-DF), o senador Plínio Valério (PSDB-AM), o senador Laércio Oliveira (PP-SE) e o deputado Luiz Fernando Vampiro (MDB-SC).

“A instalação da frente nos permite acreditar num futuro de muita atuação, de abertura dos horizontes e ampliação da nossa visão sobre o que o mar representa para a nossa gente e as imensas perspectivas que nós temos de desenvolvimento econômico, social, em todos os níveis, sob todos os aspectos, com sustentabilidade. Acho que foi um início muito efusivo e agora vamos trabalhar”, disse ao BE News o senador Esperidião Amin.

“Estamos muito felizes. Foi uma sessão muito prestigiada. São mais de 30 deputados e mais de 30 senadores que foram signatários da abertura dessa frente parlamentar pela economia do mar. Estamos aqui à disposição de todos os setores para buscarmos sim, ser fonte de solução, de resolução e de diálogo com os diversos entes envolvidos nas atividades da economia do mar”, declarou o senador Jorge Seif.

A frente tem como objetivo ampliar o debate sobre o potencial econômico e estratégico do mar, da navegação e do turismo no país que possui 7,4 mil quilômetros de costa e uma das maiores redes



hidrográficas do mundo. Segundo a Associação Náutica Brasileira (Acatmar), cada embarcação gera, em média, quatro empregos diretos e oito indiretos, o que reforça o impacto do setor na geração de renda e no desenvolvimento regional.

O presidente interino da frente parlamentar, senador Esperidião Amin, acredita que a implantação do grupo vai possibilitar a ampliação da visão sobre o que o mar representa

Além de discutir incentivos econômicos, a Frente Parlamentar da Economia do Mar pretende estimular políticas de sustentabilidade, como a ampliação do selo internacional Bandeira Azul para marinas e a replicação de projetos ambientais, a exemplo do Limpeza dos Mares, que já recolheu mais de 180 toneladas de resíduos do litoral brasileiro. O novo colegiado representa um espaço de articulação entre o setor público e o privado, com foco em transformar o potencial marítimo brasileiro em crescimento econômico, social e ambiental.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/10/2025

NACIONAL - CNA ALERTA: MÁS CONDIÇÕES DE ESTRADAS VICINAIS GERAM PREJUÍZO DE R\$ 16 BI POR ANO

Levantamento inédito estima que o país poderia reduzir perdas operacionais e emissões de gases com investimentos anuais de R\$ 4,9 bilhões em vias rurais

Por **ALINE BECKETTY** redacao.jornal@redebenews.com.br

Um estudo inédito da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), em parceria com a Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq/USP), estimou que o país perde cerca de R\$ 16,2 bilhões por ano em custos operacionais devido às más condições das estradas vicinais — vias que conectam áreas rurais aos centros urbanos. O relatório Panorama das Estradas Vicinais no Brasil indica que, com um investimento anual de R\$ 4,9 bilhões, seria possível adequar 177 mil quilômetros de rodovias consideradas prioritárias.

“Estamos falando de um valor que representa menos de um terço do prejuízo anual, de R\$ 16,2 bilhões, causado pelas más condições dessas vias, apenas em custos operacionais. Com esse aporte, seria possível melhorar a qualidade de vida da população rural e garantir o escoamento de alimentos com mais segurança e eficiência”, explicou Elisangela Pereira Lopes, assessora técnica da Comissão Nacional de Logística e Infraestrutura da CNA.

Além dos ganhos econômicos, o relatório projeta benefícios ambientais: com estradas em melhores condições, o Brasil poderia reduzir em até 1 milhão de toneladas por ano as emissões de gases de efeito estufa.

Abandono

Aos 84 anos, o presidente da CNA, João Martins, conhece de perto a realidade do abandono das estradas vicinais brasileiras. “O meio rural sempre foi desassistido. Principalmente o pequeno produtor. Principalmente o nordestino”, afirmou o dirigente, que há décadas acompanha as dificuldades enfrentadas por quem vive da produção agrícola.

Essas vias são o caminho diário de pequenos produtores que ainda dependem de veículos próprios para levar a produção até a cidade. Segundo Martins, a falta de infraestrutura afeta diretamente a subsistência dessas famílias. “O governo não olha para aquele pequeno tirador de leite que tira 100, 150 litros, que ele mesmo leva para a cidade. Aquele produtor sofre todo dia na ida e na volta para casa”, disse.

Para ele, o estudo é um passo importante para mudar a lógica histórica de descuido com o campo. “Baseado nesse trabalho, vamos ver se a gente consegue mudar não esse Brasil de fachada, não esse Brasil da Faria Lima, mas esse Brasil que é o Brasil maior, onde está o maior número de habitantes: o Brasil rural”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/10/2025

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS ESTUDA DESCONTOS PARA EXPORTADORES AFETADOS POR TARIFAÇÃO

Presidente Anderson Pomini falou sobre o assunto em Brasília, durante participação na comissão que debate a MP do Brasil Soberano

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, participou nesta quarta-feira (8) da Comissão Mista que analisa a medida provisória que institui o Brasil Soberano, plano do governo de ajuda aos exportadores brasileiros afetados pelo tarifaço dos Estados Unidos. O presidente do porto afirmou que está em estudos possíveis descontos tarifários para os exportadores prejudicados pelas tarifas impostas pelo governo americano.

Durante sua participação, Pomini fez uma apresentação dos dados de movimentação do complexo portuário, que atingiu resultados bastante expressivos nos meses de julho e de agosto, em resposta ao início das tarifas, no qual ele chamou de “corrida da carga”.



Pomini apresentou dados de movimentação do porto, que atingiu resultados expressivos em julho e agosto, em resposta ao início das tarifas, no qual ele chamou de “corrida da carga”

“Quando o presidente americano anuncia as tarifas, o produtor que tinha suas cargas prontas, em condições de exportação, correu para entregar seus produtos, tendo em vista que do cais do porto até qualquer porto americano, um navio demanda dez dias para poder chegar. Por isso, batemos recordes. Movimentamos 17,4 milhões de toneladas em julho e 16,5 milhões em agosto. De tudo o que se movimenta no Porto de Santos, de 12% a 15% vai para os Estados Unidos”, disse.

Com pouco mais de dois meses de tarifas para produtos brasileiros, o presidente do porto revelou um estudo que visa aplicar descontos tarifários para exportadores de cargas diretamente afetadas pelo tarifaço americano.

“A gente atribui preferência (para essas cargas) e estamos estudando, inclusive, um desconto tarifário justamente para compensar os exportadores. Como o porto pode regular, junto à Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), e o Ministério de Portos quem faz as políticas públicas, a gente está estudando o setor impactado. Agora, obviamente, vamos ter uma redução para aqueles que anteciparam suas cargas, para justamente atribuímos a esses exportadores, em especial os afetados pelas tarifas, um desconto. Já fazemos isso para os navios verdes e os navios de cruzeiro. São políticas públicas para incentivar principalmente essas exportações”, disse.

Entre os produtos principais exportados pelo Porto de Santos afetados pelo tarifaço americano estão o café, algodão, açúcar e carne bovina.

Questionado por parlamentares sobre os efeitos das tarifas do governo Trump, Pomini afirmou que os maiores prejudicados são os consumidores americanos.

“Basta uma pesquisa para comprovar que eles tiveram um aumento no valor da carne, por exemplo. Quando você impacta seu principal consumidor com tarifas, você vai ter aumento no preço do produto interno”, disse.

Segundo o presidente do porto, os efeitos negativos das tarifas sobre os produtos brasileiros refletem uma aproximação do governo americano com o brasileiro, evidenciado nesta semana a partir de um telefonema entre Donald Trump e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

“Não é por acaso que vem ‘pintando um clima’, porque a economia está pressionando. Quando a economia pressiona, ele olha para qualquer que seja o presidente para fazer as pazes”, completou.

Brasil Soberano

A medida provisória, criada pelo governo federal em agosto, visa a liberação de crédito no valor de R\$ 30 bilhões para ajudar os exportadores brasileiros contra o tarifaço dos EUA.

A Comissão Mista que debate a MP é formada por deputados e senadores, com objetivo de ouvir representantes dos diversos segmentos da economia e do setor produtivo para identificar o impacto das sobretaxas para a atividade econômica nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/10/2025

REGIÃO SUDESTE - COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DA OAB-SP REALIZA VISITA TÉCNICA NO PORTO DE SANTOS

Representantes conheceram instalações do complexo com objetivo de propor uma agenda visando desenvolvimento do setor

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A comitiva participou de reuniões, sendo a primeira delas na sede da Autoridade Portuária de Santos, e a segunda na sede da OAB Santos, com o presidente Raphael Meirelles

Membros da Comissão de Infraestrutura, Logística e Desenvolvimento Sustentável da Ordem dos Advogados do Brasil de São Paulo (OAB-SP) realizaram uma visita ao Porto de Santos nesta quarta-feira (8). O objetivo principal da visita técnica foi alinhar os principais projetos do maior

porto do país a propor uma agenda da Comissão em prol do desenvolvimento do setor.

A comitiva da OAB São Paulo iniciou a agenda com uma visita técnica de lancha pelo canal do Porto de Santos, onde puderam conhecer de perto as instalações, operações e a infraestrutura do complexo marítimo.

O grupo visitou as instalações da Santos Brasil, onde conheceu de perto as operações do Tecon Santos, um dos principais terminais de contêineres da América do Sul, localizado na margem esquerda, em Guarujá.

Depois, no período da tarde, a comitiva participou de reuniões, sendo a primeira delas na sede da Autoridade Portuária de Santos, e a segunda na sede da OAB Santos, com o presidente Raphael Meirelles.

Segundo Adriano Maia, presidente da Comissão Especial de Infraestrutura, Logística e Desenvolvimento da OAB-SP, o objetivo da visita é formar profissionais de direito no setor e aproximar esses profissionais para perto das instalações e empreendimentos.

“Estamos falando de uma área mais específica, então é preciso conhecer como funcionam operações de instalações de infraestrutura, e nada melhor do que iniciar no Porto de Santos, não só pela sua importância no cenário econômico do país, mas pelo o que está acontecendo no que tange o setor de infraestrutura e logística no estado de São Paulo”, comentou.

“A ideia da visita foi entender da Autoridade Portuária quais iniciativas que estão sendo planejadas para o porto, além de visitarmos a OAB Santos. Queremos, a partir de uma área temática, nos aproximar da OAB de Santos para contribuir com discussões a esses grandes empreendimentos de infraestrutura”, complementou.

Entre os temas comentados durante a visita estiveram o projeto do túnel Santos-Guarujá, a licitação do Tecon Santos 10, megaterminal de contêineres projetado para a margem direita, além da concessão do canal aquaviário e dragagem de aprofundamento.

Maia destacou que estão programadas visitas a outros empreendimentos importantes no estado dos mais variados modais, entre portos, aeroportos, rodovias e linhas férreas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/10/2025



OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA – PLANEJAMENTO - INOVAÇÃO NÃO É MARKETING: É GESTÃO

Por RAUL LAMARCA opniao@portalbenews.com.br

A verdadeira inovação não é cosmética. É motor de performance. Quando integrada à gestão, atua diretamente sobre produtividade, segurança e rentabilidade.

Em muitos setores tradicionais, a inovação ainda é tratada como atributo de marca. Um discurso em relatórios anuais, uma campanha de comunicação, um verniz de modernidade.

O problema é que, quando relegada ao marketing, a inovação perde sua verdadeira potência: ser ferramenta de gestão para resolver gargalos críticos.

Enquanto isso, gestores de operações, finanças e segurança seguem enfrentando ineficiências, queda de faturamento e sobrecarga de urgências — sem conectar esses sintomas à falta de inovação.

Do Marketing às operações

A verdadeira inovação não é cosmética. É motor de performance. Quando integrada à gestão, atua diretamente sobre produtividade, segurança e rentabilidade.

Na prática, isso significa aplicar inovação para:

- Otimizar processos de faturamento e de arrecadação – redesenhar fluxos, reduzir erros e acelerar caixa.
- Aumentar eficiência operacional – mapear e melhorar processos logísticos, de manutenção e administrativos para reduzir custos e ampliar produtividade.
- Elevar padrões de saúde e segurança – criar novas abordagens para mitigar riscos no ambiente de trabalho, sobretudo em setores críticos como o portuário e logístico.
- Gerir projetos, obras e manutenção de ativos industriais e físicos – trazendo metodologias ágeis e maior confiabilidade na execução.
- Tratar questões ambientais e de sustentabilidade – desenvolver soluções para redução de pegada de carbono, conformidade regulatória e eficiência energética.

É importante destacar: inovação não é sinônimo de tecnologia digital. Muitos desafios podem ser resolvidos com soluções ligadas a cultura, pessoas, processos e modelos de negócio. O ponto central é usar inovação para enfrentar problemas estratégicos, e não apenas para sinalizar modernidade.

O caminho para integrar inovação à gestão

Para que a inovação cumpra esse papel, é preciso superar o baixo letramento sobre o tema — começando pela alta liderança.

No início, a inovação precisa ser top-down: diretoria e conselhos precisam assumir que inovação é prioridade estratégica. A partir daí, gestores intermediários levam a temática para as equipes e, no nível de projetos e portfólio, a inovação começa a se fortalecer de forma bottom-up, enraizando-se na cultura organizacional.

Sem esse processo, gestores terão dificuldades em tomar decisões e governar inovação. Isso acontece quando não conhecem o tema, não sabem como trabalhar a cultura interna, nem explorar possibilidades de inovação aberta envolvendo startups e universidades.

Por isso, o primeiro passo é conhecimento e aculturação, antes de qualquer programa estruturado.

É nesse ponto que o Hub Livre atua: como ponte entre empresas e inovação. Unimos diagnóstico estratégico, educação corporativa e prototipação rápida. Mais do que relatórios, entregamos equipes capacitadas para resolver problemas críticos com inovação.

Conclusão: onde a inovação mora na sua empresa?

Enquanto inovação for tratada como atributo de marca, os resultados seguirão superficiais. Quando empoderada como ferramenta de gestão, ela se torna motor de eficiência, segurança e crescimento sustentável.

A pergunta que todo gestor precisa se fazer não é “quanto investimos em inovação?”, mas sim “estamos usando inovação para resolver nossos problemas mais urgentes?”

Essa resposta definirá os líderes de amanhã.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/10/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO APOSTA EM TRIBUTAÇÃO DAS BETS APÓS DERROTA DE ALTERNATIVA AO IOF E ESTUDA DECRETOS E NOVO PROJETO DE LEI

Planalto tenta conter rombo de R\$ 46 bi e transformar revés em disputa entre ricos e pobres; mudança da meta fiscal está fora do radar

Por Camila Turtelli e Thaís Barcellos — Brasília



Presidente Lula no Palácio do Planalto — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

No dia seguinte à derrota no Congresso de uma das principais medidas econômicas do governo, o Palácio do Planalto começou a reorganizar sua estratégia para tentar fechar as contas de 2025 e 2026. A aposta agora é insistir na tributação das casas de apostas on-line — as chamadas bets —, considerada pelo entorno do presidente Luiz Inácio Lula da Silva uma pauta de “apelo popular” que pode dificultar um movimento da oposição contrário à essa medida.

A avaliação no governo é que insistir na taxa das bets permitiria reverter o desgaste político causado pela derrota da Medida Provisória (MP) alternativa ao aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), que caducou nesta quarta-feira após a Câmara aprovar um requerimento de retirada de pauta da proposta.

O Planalto trabalha em duas frentes: a edição de decretos para compensar parte da perda de arrecadação e o envio de um projeto de lei em regime de urgência, que deve resgatar pontos centrais da MP, com foco na cobrança retroativa de apostas e na limitação de compensações tributárias indevidas. O governo estimava arrecadar cerca de R\$ 5 bilhões apenas com a cobrança retroativa sobre as empresas que operaram antes da regulamentação do setor. Com a limitação das compensações, a arrecadação seria da ordem de R\$ 10 bilhões em 2025 e 2026.

Tudo ainda, porém, está na fase de análise, sem martelo batido e à espera do retorno de Lula à Brasília. Em entrevista para a rádio Piatã, da Bahia, nesta sexta-feira, o presidente ainda sinalizou que vai insistir no aumento da tributação para o sistema financeiro, sobretudo as fintechs, novatas no setor.

No Ministério da Fazenda, interlocutores afirmam que a única coisa que não está em jogo é uma mudança na meta fiscal. O ministro Fernando Haddad cancelou a participação em um evento da Associação Brasileira de Incorporadoras Imobiliárias (Abrainc) nesta quinta-feira, em São Paulo, para ficar em Brasília e começar a traçar um plano para compensar o impacto fiscal previsto na MP, especialmente para o ano que vem.

Decretos e bloqueios no radar

Com o fim da MP, o governo perdeu cerca de R\$ 46 bilhões em receitas e cortes previstos até 2026 — R\$ 31 bilhões em arrecadação frustrada e R\$ 15 bilhões em medidas de contenção de despesas. Para este ano, a estimativa era de um ganho de R\$ 15 bilhões com as medidas, enquanto para o ano que vem a previsão chegava a R\$ 30 bilhões, valores que já estavam embutidos na proposta orçamentária de 2026.

Para 2025, o mais provável é aumentar o congelamento de despesas no Orçamento, hoje de R\$ 12,1 bilhões, afetando inclusive emendas parlamentares. Para 2026, a situação é mais complicada. Junto com o projeto que corta benefícios fiscais, que está parado no Congresso, são cerca de R\$ 50 bilhões que a equipe econômica terá de correr atrás para fechar as contas do ano que vem.

Nesse caso, o governo deve insistir em medidas de arrecadação, mas ainda não há nenhuma decisão. No rol de alternativas, estão aumento de impostos que não precisam do aval do Congresso, como o IOF e o IPI, inclusão de parte das iniciativas da MP em outros projetos ou ainda com receitas extraordinárias.

— O Ministério da Fazenda tem um arsenal de alternativas. Pode apresentar um projeto de lei em regime de urgência para pontos da MP, por exemplo. Assim como é natural que o IOF volte à mesa como alternativa — disse na quarta-feira o líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues (PT-AP).

O relator da MP, Carlos Zarattini (PT-SP), também defendeu a adoção de instrumentos infralegais:

— Tem várias coisas que podem ser feitas por decreto. Definições de alíquota de imposto que não precisam de lei, que são IOF, IPI, tem portarias. Há uma série de medidas que podem ser adotadas.

Na avaliação do economista Tiago Sbardelotto, da XP Investimentos, o vencimento da MP deve piorar o resultado primário do ano que vem em R\$ 17,2 bilhões, já que uma parcela dos ganhos iria para estados e municípios. Para compensar essa perda, o economista considera que o governo pode inserir as partes menos polêmicas da MP, como as compensações, em algum projeto de lei, prioritariamente em algum que já esteja em estágio avançado de discussão.

Outra opção seria aumentar as alíquotas de IOF para os níveis do decreto original, de maio. Nesse caso, o ganho seria em torno de R\$ 7 bilhões. Ainda há a opção de obter mais recursos de dividendos ou leilões de petróleo.

— Não vemos o governo mudando a meta neste momento, porque além de haver alternativas para compensar as perdas, os custos da mudança na meta seriam elevados em termos de impacto em câmbio e juros, por exemplo.

Ofensiva na comunicação

Em outra frente, o governo tenta conter o desgaste político com uma ofensiva coordenada de comunicação. A Secretaria de Comunicação Social (Secom) tenta alinhar o discurso de que a rejeição da MP prejudica a população e favorece os mais ricos, reforçando a ideia de “justiça tributária” que tem guiado o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.



A orientação é destacar que a medida rejeitada taxava lucros e aplicações financeiras de alta renda, enquanto mantinha intocados os benefícios para a população de menor renda. Segundo interlocutores do Planalto, o objetivo é reposicionar a derrota como uma escolha do Congresso que “tirou recursos da saúde, da educação e do Bolsa Família para proteger bancos e grandes investidores”.

O próprio Lula, que havia feito um apelo público antes da votação, repetiu em conversas internas que “quem votou contra a MP votou contra o povo brasileiro”.

Haddad também deu pistas sobre essa estratégia nesta quarta-feira, um pouco antes da abertura da sessão que enterraria a medida. Chamou a responsabilidade para os setores mais ricos da população e para os políticos que já estariam pensando no ano eleitoral.

— É um acordo que não penaliza o trabalhador, que não penaliza 99% da população e não penaliza nem 1%, mas chama o 1% a responsabilidade de garantir que o país continue funcionando bem — disse Haddad. — Penso que aqueles que querem desorganizar o orçamento, como fizeram em 2022, com finalidade eleitoral, vão se equivocar pela segunda vez — completou.

Para embasar essa narrativa, aliados do ministro disseram que era importante que a votação não fosse acachapante, como aconteceu com a derrubada do decreto do IOF, quando o governo só teve 98 votos, de um total de 481.

O objetivo era conseguir apoio de 150 a 200 deputados para mostrar que a rejeição não era a visão da Casa sobre a MP, mas de grupos interessados na disputa pelo Palácio do Planalto em 2026 e de setores econômicos privilegiados. No final, 193 deputados rejeitaram o requerimento de retirada de pauta, contra 251 votos a favor.

Antecipação eleitoral

A decisão da Câmara foi interpretada no Planalto como uma reação política e um sinal de antecipação da disputa eleitoral de 2026. Partidos do Centrão, como PP e União Brasil, fecharam questão contra o texto, e aliados do governo atribuem a articulação à base do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), potencial adversário de Lula na próxima eleição.

A rejeição da medida foi vista como uma das maiores derrotas da atual gestão no Congresso, uma semana após a aprovação do projeto que isenta de Imposto de Renda quem ganha até R\$ 5 mil.

O presidente do PP, Ciro Nogueira, classificou a proposta como “mais um assalto ao bolso do contribuinte” e disse que seu partido é “totalmente contrário a qualquer aumento de carga tributária”.

Relatos do Congresso apontam que a pressão de setores afetados pela MP, como as bets e as fintechs, aumentou muito nesta quarta-feira. A indústria de fundos também entrou com força na jogada após uma alteração da medida na comissão especial aumentar ainda mais a distância da tributação de aplicações financeiras em relação a títulos isentos.

A proposta original do governo era uniformizar a alíquota da maioria das aplicações em 17,5% (hoje, de 15% a 22%, conforme o prazo do investimento) e tributar os isentos em 5%. Para tentar um acordo, no entanto, o relator da medida, deputado Carlos Zarattini (PT-SP), recuou da iniciativa de acabar com a isenção e aumentou a taxa para o restante das aplicações para 18%.

Em relação às fintechs, a proposta era acabar com a faixa de 9% de cobrança de CSLL. As menores, portanto, pagariam 15% e, as maiores, 20%, como os bancos. O entendimento de Lula é de que as novatas no sistema financeiro precisam pagar o “imposto devido” ao país, uma vez que cresceram e ainda têm tributos menores do que os principais bancos do país.

No entanto, representantes das novatas afirmam que o imposto efetivo sobre a renda dessas empresas já é maior do que os bancos, embora a alíquota nominal seja menor. Levantamento da

Zetta, da Associação Brasileira de Fintechs (AbFintechs), da Associação Brasileira de Crédito Digital e da Associação Brasileira de Internet (Abranet) aponta que, em 2024, a tributação efetiva média sobre as fintechs foi de 29,7%, contra 12,2% dos bancos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/10/2025

'ACHO QUE NOSSO PROBLEMA COM OS ESTADOS UNIDOS SERÁ RESOLVIDO', DIZ LULA APÓS LIGAÇÃO COM TRUMP

Chanceler brasileiro conversou nesta quinta com secretário escalado para negociar com o Brasil

Por Bernardo Lima — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o sua contraparte dos Estados Unidos, Donald Trump — Foto: Fotos de Alexi J. Rosenfeld/GETTY IMAGES NORTH AMERICA/Getty Images via AFP e Brendan Smialowski/AFP

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nesta quinta-feira que acha que o "problema" do Brasil com os Estados Unidos será resolvido após a ligação entre ele e o presidente americano Donald Trump nesta segunda-

feira.

— Aquilo que parecia impossível, eu tive uma conversa com o presidente Trump por meia hora no telefone e acho que o nosso problema com os Estados Unidos será resolvido também. Porque a gente quer estar bem com a China, estar bem com os Estados Unidos, com a Argentina, Uruguai, Bolívia, não queremos estar mal com nenhum país — disse Lula durante evento de inauguração da primeira fábrica da BYD no Brasil, em Camaçari, na Bahia.

Lula afirmou que o governo brasileiro não deseja conflitos com nenhum país, nem mesmo com os Estados Unidos, que impôs uma sobretaxa de 40% sobre produtos brasileiros, alcançando 50%.

— Nós não temos preferências por países, queremos estabelecer uma relação civilizada com o mundo, por isso defendemos o multilateralismo, por isso não concordamos quando os EUA decidiram taxar os produtos brasileiros com base em coisas que não eram verdadeiras — completou o presidente.

Mais cedo, em entrevista à Rádio Piatã FM, da Bahia, Lula disse que Trump foi "gentil" durante a o telefonema entre os dois, ocorrido na segunda-feira.

— Ele me telefonou e eu estava na expectativa que teria muito discussão, ele me ligou da forma mais gentil que um ser humano pode tratar o outro, eu tratando ele de forma civilizada e ele me tratando de forma civilizada — afirmou o presidente.

Também nesta quinta, o secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio, escalado por Trump para ser o interlocutor da Casa Branca na negociação comercial com o Brasil, conversou com sua contraparte no governo brasileiro, o chanceler Mauro Vieira.

A convite de Rubio, eles e Vieira vão se reunir em Washington, em data a ser definida. O objetivo é preparar um encontro presencial entre Lula e Trump, que ainda não tem data nem local para ocorrer.

Uma possibilidade é que o encontro ocorra na Malásia, durante a cúpula da Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean), marcada para o dia 26 de outubro. Os dois presidentes foram convidados para o evento, assim como outros líderes mundiais foram convidados para o evento.

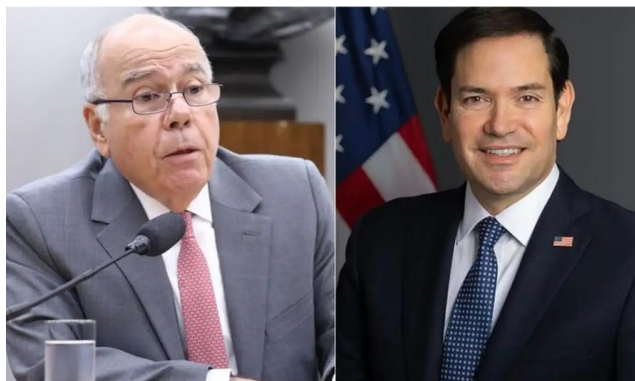
Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/10/2025

EM CONVERSA TELEFÔNICA, RUBIO E MAURO VIEIRA COMBINAM DE SE REUNIR EM WASHINGTON

Chanceler de Lula e chefe da diplomacia dos EUA conversaram por telefone por 15 minutos

Por Eliane Oliveira — Brasília



O ministro brasileiro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, e o secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio — Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados e Departamento de Estado dos EUA/Divulgação

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, conversou por telefone, na manhã desta quinta-feira, com o secretário de Estado americano, Marco Rubio. Segundo interlocutores, o diálogo entre os chefes da diplomacia do Brasil e dos Estados Unidos durou 15 minutos.

A convite de Rubio, eles vão se reunir em Washington, em data a ser definida. De acordo com uma nota divulgada pelo Itamaraty, o objetivo é “dar seguimento ao tratamento das questões econômico-comerciais entre os dois países, conforme definido pelos presidentes.”

Um dos mais críticos ao governo Lula e ao Judiciário brasileiro, Marco Rubio foi designado para ser o interlocutor da Casa Branca nas negociações com o Brasil.

Vieira e Rubio acertaram de se encontrar e reunir as respectivas equipes rapidamente. O objetivo é preparar o encontro entre os presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump. Os dois mandatários tiveram uma conversa telefônica de meia hora na última segunda-feira.

A expectativa de integrantes do Itamaraty e do Palácio do Planalto é que os EUA passem a mirar apenas um acordo comercial que acabe com a sobretaxa de 50% sobre produtos brasileiros, em vigor desde agosto deste ano.

Desde que anunciou a sobretaxa, em 9 de julho último, Trump praticamente condicionou uma negociação comercial com o Brasil à suspensão do processo contra o ex-presidente Jair Bolsonaro. Os EUA também aplicaram sanções contra cidadãos brasileiros, como o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes.

Bolsonaro foi condenado a 27 anos de prisão pelo STF, por tentativa de golpe de Estado. O governo brasileiro não cedeu à pressão e a avaliação em Brasília é que a Casa Branca adotou uma nova postura em relação ao Brasil e instruiu os diplomatas focar as discussões em comércio, sem adicionar à negociação assuntos internos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/10/2025

SETOR PRIVADO TURBINA PROJETOS DE RESTAURAÇÃO FLORESTAL, QUE GERAM MAIS QUE CRÉDITOS DE CARBONO

Arranjos que podem reproduzir a experiência da Mata Atlântica na Amazônia atraem grandes empresas e ganham força com o uso da tecnologia

Por Valor Econômico

O mercado brasileiro de restauração florestal ainda é modesto, mas já é um dos segmentos mais relevantes da chamada bioeconomia, principalmente pelo seu grande potencial. Mira em créditos de



carbono, mas também mobiliza uma série de serviços ambientais como motores econômicos para ampliar escala e captar recursos. E um fator tem funcionado como um catalisador desse crescimento: a atração de cada vez mais investimentos de grandes corporações.

Área de preparo de mudas da Symbiosis em Porto Seguro, na Bahia: restauro florestal com árvores de madeira nobre — Foto: Divulgação

Esse movimento aparece em novos empreendimentos, como o Projeto Muçununga, o primeiro da Biomas, empresa de restauração ecológica em larga escala que tem como acionistas Itaú, Marfrig, Rabobank, Santander, Suzano e Vale.

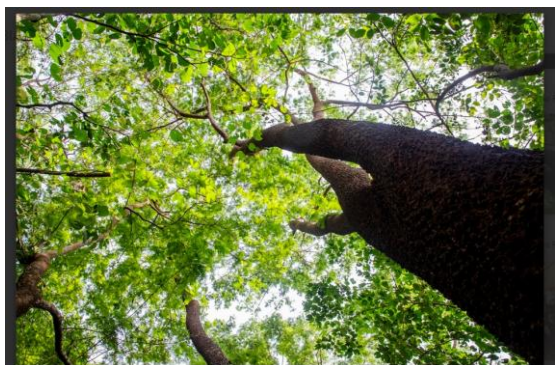


Movimentação para o replantio de espécies nativas no Projeto Muçununga, o primeiro da Biomas na Mata Atlântica — Foto: Divulgação

O nome vem da muçununga, um ecossistema de vegetação rala em solo arenoso que contrasta com a floresta de tabuleiro típica da Mata Atlântica. Esse bioma brasileiro — que se espalha ao longo da costa brasileira envolvendo 17 estados — é o que acumula mais experiências com reflorestamento no país e tem muito a ensinar aos projetos que começam a se multiplicar agora na Amazônia.

Riqueza natural

As muçunungas são ilhas que lembram restingas, mas ocorrem fora da faixa litorânea, em regiões de baixa altitude do extremo sul da Bahia e do litoral norte do Espírito Santo. A aparência é modesta, porém a muçununga é muito rica em biodiversidade. Abriga várias espécies da fauna e da flora, apesar de pouco conhecida.



Área de replantio da Biomas na Mata Atlântica — Foto: Divulgação

Os primeiros plantios do projeto começaram em julho, com a intenção de reflorestar 1,2 mil hectares de Mata Atlântica em áreas da Veracel Celulose, no sul da Bahia. O investimento inicial é de R\$ 55 milhões, como parte de um plano para atingir uma meta mais ampla: restaurar 2 milhões de hectares de áreas degradadas ou improdutivas nos próximos 20 anos.

Espaço de transição

A região foi escolhida por funcionar como um espaço de conectividade entre fragmentos florestais e plantios de eucalipto (matéria-prima da indústria de celulose) no corredor central da Mata Atlântica, reconhecida como área prioritária para a conservação da biodiversidade. Segundo Luiz Tápia, diretor de Sustentabilidade da Veracel, as terras definidas para serem restauradas pelo projeto somam mais de 500 blocos, entre 1 e 25 hectares, distribuídos por oito municípios.

— São áreas que não têm aptidão para o plantio de eucaliptos, por questões de relevo e devido aos solos arenosos, mas que têm um potencial para o restauro estratégico, visando uma conexão entre remanescentes de florestas — explica.

O contrato entre Biomas e Veracel tem duração de 100 anos — as espécies nativas plantadas demoram ao menos três décadas para crescer — e foi desenhado na esteira de oportunidades que

abre a restauração atrelada à geração de créditos de carbono. O potencial estimado é de cerca de 500 mil créditos em 40 anos.



Movimentação para o replantio de espécies nativas no Projeto Muçununga, o primeiro da Biomas na Mata Atlântica — Foto: Divulgação

A perspectiva de ganhos com o mercado de carbono tem sido um forte incentivo para empresas anunciarem projetos robustos como esse, mas não é o único vetor. Há uma explosão recente de iniciativas de restauração florestal, evidenciando uma aposta de longo prazo em soluções baseadas na natureza e na valoração de serviços ecossistêmicos.

Em paralelo, o setor privado busca alinhamento à meta brasileira de restaurar 12 milhões de hectares de florestas até 2030, no âmbito do Acordo de Paris, e tem recorrido a linhas de crédito incentivadas voltadas à restauração, inclusive do BNDES. É o caso da Symbiosis, que conseguiu em maio um empréstimo R\$ 77 milhões do banco para investir no plantio de árvores nativas de madeira nobre na Bahia, uma operação inédita no país que agora abre caminho para outras.



Sementes para o replantio de espécies nativas no Projeto Muçununga, o primeiro da Biomas na Mata Atlântica — Foto: Divulgação

— Hoje, vemos investidores tomando esse risco e buscando sair na frente com a aposta em novos negócios alinhados com as metas climáticas e de proteção à biodiversidade. Carbono, madeira e outros produtos florestais também podem contribuir com uma rentabilidade futura — diz Luís Fernando Guedes Pinto, diretor executivo da ONG SOS Mata Atlântica.

Ele ressalta, contudo, que a restauração de grandes áreas é cara. O aporte necessário é de cerca de R\$ 50 mil por hectare, e projetos ainda esbarram no gargalo de terras disponíveis para plantio de florestas:

— Encontrar donos de terras dispostos a ceder áreas, mesmo que sejam de preservação permanente ou reserva legal, é a maior dificuldade.

Viveiro com 700 mil mudas

Há três décadas atuando na área, a SOS é pioneira em parcerias com grandes empresas, como Bradesco, Heineken, Ypê e Nestlé. Em 30 anos, foram 23 mil hectares plantados de Mata Atlântica, o



equivalente a 42 milhões de árvores, com média anual de 300 hectares por ano. As empresas entram nos projetos com motivações diferentes, como assegurar oferta de água, regularizar áreas de proteção ambiental de produtores rurais inseridos em suas cadeias de valor ou converter fazendas de plantio para técnicas de agricultura regenerativa.

Sementes para o replantio de espécies nativas no Projeto Muçununga, o primeiro da Biomas na Mata Atlântica — Foto: Divulgação



Com um viveiro que gera 700 mil mudas por ano, a ação da SOS inclui plantio, manutenção da floresta recém-implantada — os dois primeiros anos são cruciais — e contratação de seguros contra eventos climáticos e incêndios.

Aceleração de startups

De olho na expansão e na profissionalização do setor de restauração ecológica, a Quintessa, aceleradora de negócios de impacto socioambiental, lançou um programa para desenvolver empresas e startups com soluções voltadas a esse mercado.

O desenho contempla cinco eixos prioritários: regularização fundiária; sementes e mudas; monitoramento; mecanismos de financiamento; e capacitação técnica. A aceleradora mapeou 150 iniciativas promissoras e, na primeira etapa, acelerará cinco empresas, uma por cada eixo, sendo duas do Pará, uma de São Paulo e uma de Minas Gerais.

Todas as escolhidas têm como foco a restauração na Amazônia. Entre elas, destacam-se a paraense Uirapuru, que desenvolve uma plataforma digital para regularização fundiária de pequenos produtores, e a paulista IGV Tech, dedicada ao melhoramento genético de mudas de espécies nativas amazônicas. As selecionadas receberão mentoria e apoio em gestão, logística, avaliação de impactos e conexão com potenciais investidores para conseguir fazer a diferença na floresta em pouco tempo.

— A restauração é uma atividade complexa e, nesse cenário de consolidação de um novo setor, é preciso fomentar um ecossistema de inovação que beneficie todos os atores dessa cadeia — afirma Carolina Ochoa Koepke, sócia e líder de uso da terra da Quintessa.

O programa opera com financiamento misto (blended finance, no jargão do mercado) para apoiar empreendedores. Conta com recursos da Amazon Investor Coalition, do Fundo Vale, do Instituto Itaúsa e do Instituto Clima e Sociedade (iCS).

Conhecimento baixo

O avanço recente de projetos de restauração, ainda desigual entre os biomas brasileiros, vem de uma combinação de novos fatores: planos territorialmente bem desenhados, contratos de longo prazo e novas janelas de financiamento capazes de reduzir riscos. Persistem nós estruturais, como o acesso à terra, custo por hectare, manutenção no período crítico, cadeias robustas de sementes e mudas e previsibilidade regulatória. Desatar esses pontos é condição para que o Brasil consiga cumprir sua ambiciosa meta de reflorestamento até 2030, compromisso que será reafirmado na COP30, em Belém, e que tem ganhos não só ambientais, mas também econômicos.

A sistematização de conhecimento é uma forma de superar obstáculos e corrigir rumos nesse e em outros ramos da bioeconomia. Um exemplo é o da gestora de recursos fama re.capital, que ao longo de três décadas se concentrou em investimentos alinhados a critérios ambientais e socialmente responsáveis. A gestora divulgou recentemente um novo estudo que chegou a evidências de que práticas regenerativas na agricultura podem recuperar áreas degradadas e aumentar a produtividade de plantações que não coloquem em risco o meio ambiente.

A partir de uma aprofundada revisão bibliográfica, o trabalho feito em parceria com a SLC Agrícola, mostra que técnicas de regeneração aplicadas de forma consistente têm impacto positivo também para o agronegócio. No entanto, o reconhecimento desse tipo de prática como diferencial competitivo ainda é baixo. O relatório aponta falta de padronização de métricas para avaliar os resultados dessa modalidade como um dos gargalos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/10/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CPI DO INSS: PRESIDENTE DIZ QUE HÁ 'MOVIMENTO DE BLINDAGEM' DE PESSOAS PRÓXIMAS AO GOVERNO PELO STF

Carlos Viana contesta decisão da Corte em favor do presidente do Sindnapi, Milton Cavalo, e afirma que decisão favorece 'pessoas próximas ao governo'

Por Levy Teles

BRASÍLIA – O presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), senador Carlos Viana (Podemos-MG), disse que recebeu com estranheza a decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino em conceder habeas corpus a Milton Baptista de Souza Filho, presidente do Sindicato Nacional dos Aposentados (Sindnapi). Para Viana, a medida é um “grande movimento de blindagem” de pessoas próximas ao governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

“Eu estranho mais uma vez um habeas corpus que venha de um ministro que já não permitiu que outra pessoa viesse, e agora permite nem o juramento de falar a verdade. No meu entendimento como parlamentar, estamos diante de um grande movimento de blindagem de pessoas próximas, inclusive ao governo, aos sindicatos, e estão usando da legislação para poder não dar explicações aos brasileiros”, disse Viana.



Carlos Viana trabalha com integrantes da comissão para elaborar um projeto de lei para aumentar poderes investigativos de CPIs. Foto: Wilton Junior/Estadão

O presidente do Sindnapi, conhecido como Milton Cavalo, dará depoimento à CPI do INSS nesta quinta-feira, 9, horas depois de operação da Polícia Federal, que fez busca e apreensão no sindicato, ligado a José Ferreira da Silva, o Frei Chico, irmão do presidente Lula.

Dino permitiu a Milton Cavalo o direito ao silêncio e à assistência plena da defesa durante a sessão. Na decisão, o ministro do STF diz que não há comprovação que Milton Cavalo “figure como formalmente investigado em inquérito policial instaurado no Supremo Tribunal Federal” e, ainda que tenha sido chamado na condição de testemunha – o que permitiria, entre outras coisas, que ele não pudesse mentir e que fosse preso durante o depoimento ao colega –, a dinâmica da CPI poderia expô-lo à produção à força de provas contra si mesmo.

Desde que a CPI começou os trabalhos, em agosto, deputados e senadores já tiveram divergências de decisões do STF. O próprio Viana já trabalha com integrantes do colegiado na elaboração de um projeto de lei que teria como finalidade ampliar os poderes investigativos de uma CPI no Congresso Nacional.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/10/2025

QUEM MATOU A MP 1303? OS BASTIDORES DA DERROTA DO GOVERNO NA MEDIDA QUE COMPENSAVA A ALTA DO IOF

Problemas da MP começaram antes mesmo de ela ser apresentada, e há muitas digitais em sua morte e seu enterro na noite desta quarta-feira

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - Enquanto o Brasil se pergunta quem matou Odete Roitman, outra questão paira sobre Brasília: quem matou a Medida Provisória 1303? A medida, editada pelo governo Lula como alternativa à elevação do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), perdeu a validade nesta madrugada, em derrota para o Executivo. O mistério, desta vez, é mais fácil de decifrar. São inúmeras as digitais na morte e enterro do texto, muito além dos cinco suspeitos do assassinato da vilã do folhetim.

A novela da MP começou antes da sua própria origem. Em junho, em meio às reações negativas do Congresso e dos setores econômicos à elevação do IOF, o governo prometeu o envio de uma medida para recalibrar a alta do imposto. A substituição do decreto do IOF por uma medida compensatória foi debatida pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, com os presidentes das Casas, líderes partidários e ministros.



MP 1303 foi derrubada na Câmara em votação nesta quarta-feira, 8 Foto: Reprodução/TV Câmara

O pacote, entretanto, vazou antes de o terreno político estar preparado e desagradou a bancadas parlamentares ainda quando era incipiente, o que colocou mais pólvora em uma relação desgastada pelo decreto do IOF, que acabou judicializado no Supremo Tribunal Federal (STF). Com a resistência do Congresso, o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), e o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), se comprometeram com

o Executivo em apresentar e debater a MP com as bancadas, sem garantir a aprovação do texto.

A reação dos setores econômicos foi imediata e um verdadeiro “salve-se quem puder”, com todos os setores correndo para salvaguardar seus interesses. O agronegócio criticou a proposta de taxação em 5% sobre títulos do setor, letras de crédito e fundos de investimento, alegando que afetaria e encareceria o crédito à agropecuária e prejudicaria a competitividade do setor. A proposta chegou a ser classificada pela Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) como um “duro golpe” ao setor.

Os setores imobiliário e de infraestrutura também se mobilizaram contra a taxação de Letras de Crédito Imobiliário (LCIs), Letras de Crédito de Desenvolvimento (LCDs) e debêntures incentivadas, com o argumento de potencial retração nos investimentos dos setores.

Diante da insatisfação dos setores econômicos, vinte frentes parlamentares do setor produtivo se uniram pedindo a devolução da medida, batizada por elas de “MP Taxa-Tudo”. A coalizão alegou que a medida traria uma tributação generalizada e excessiva e que ameaçaria setores essenciais com efeitos negativos sobre a economia e sobre a população.

A desidratação da MP começou justamente pelos setores econômicos. Meses passados, com a resistente mobilização das frentes e na iminência de rejeição ao texto, o relator da MP, deputado federal Carlos Zarattini (PT-SP), recuou retirando da proposta a taxação das debêntures incentivadas, títulos do agronegócio e fundos de investimento do agro. Ainda sem aval das bancadas, o governo cedeu novamente e excluiu as letras de crédito do agro, imobiliário e do desenvolvimento da taxação, mantendo sua isenção.

Mas mesmo isso não foi suficiente para angariar o apoio das frentes parlamentares do setor produtivo - que, na reta final, alegaram que seria um erro avalizar um “viés arrecadatário” da medida. O Executivo, por sua vez, acusa as bancadas de quebra de acordo.

Em paralelo à movimentação estridente das bancadas temáticas, outro lobby silencioso avançava em Brasília: o das bets. Na reta final da tramitação do texto, em uma negociação derradeira na última segunda-feira, o governo voltou atrás e concordou em manter a taxação das casas de apostas em



12%, ante alíquota de 18% proposta inicialmente. O movimento foi inclusive apontado como tiro no pé pelas bancadas que já queriam votar contra à MP e viam nas bets uma questão moral a ser preservada.

Ontem, poucas horas antes da votação, mais uma desidratação. Deputados de oposição ao governo se mobilizaram para derrubar da medida o artigo que aumentaria a alíquota da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) das fintechs, em movimento articulado pelas instituições financeiras. A tributação das fintechs já era rejeitada por parte do colégio de líderes da Câmara, que viam a MP “no telhado” caso a proposta não fosse retirada.

Ex-presidentes da Câmara também não passaram ilesos. Há pelo menos duas semanas se ouvia em Brasília que Arthur Lira (PP-AL) articulava a “coordenação da morte” da MP, com apoio da oposição e das bancadas temáticas, em ensaio de incorporar parte da MP no projeto que amplia isenção ao Imposto de Renda. Burburinho também foi gerado nos corredores de Brasília por um artigo do ex-presidente da Câmara Eduardo Cunha, publicado no portal Poder360, no qual afirmava que Lula se fortalece para reeleição com ajuda do Centrão no Congresso, citando o projeto de isenção de IR, e mais verbas para usar em 2026, mencionando a MP que aumentaria a arrecadação do governo no próximo ano.

A pá de cal sobre a MP 1303 veio ontem, em movimento articulado pelo governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), com partidos do Centrão. Parlamentares afirmam que o governador ligou pessoalmente a deputados defendendo a derrubada da MP (o governador negou que tenha feito isso). Partidos da base do governo se dividiam entre não fechar questão, mas orientar contra - caso do PSD - ou tentar distância do tema. Republicanos, União Brasil e Progressistas orientaram as bases para barrar a MP.

A dificuldade de articulação política do governo com o vaivém das propostas e no afago e ataque aos setores é outro rastro presente no enterro da MP. Há de se destacar que o Executivo ganhou a narrativa para si em alguns momentos durante a tramitação da MP. A “taxação BBB” (bancos, bets, bilionários) dominou as redes sociais e angariou parte da simpatia da opinião pública, sentimento captado em pesquisas de opinião. Hoje, a menção a um “Congresso inimigo do povo” está entre os principais temas nas redes. O discurso de ricos contra pobres, entretanto, não foi suficiente para salvar a medida.

Na novela das nove, a trilha é “Brasil mostra a sua cara”, de Cazusa. No Congresso, são muitas as faces que ilustram esse mosaico. Um verdadeiro vale-tudo. Assim como no folhetim, resta a dúvida: a MP morreu mesmo? A conferir nos próximos capítulos...

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/10/2025

SAÍDA ANTECIPADA DE BARROSO DO STF SERIA A PIOR COISA QUE PODERIA ACONTECER A LULA NESTE MOMENTO

Escolha enfrentaria forte pressão de Davi Alcolumbre, presidente do Senado, que tem sido um importante aliado para salvar pautas do governo e travar as da oposição

Por Ricardo Corrêa

As diversas falas do ministro Luís Roberto Barroso reforçaram o rumor que há meses já circula nos bastidores de Brasília de que ele deixará em breve seu posto de ministro do Supremo Tribunal Federal (STF). Era decisão dada como certa, depois descartada pelo próprio Barroso e agora em compasso de espera. Pode demorar mais ou menos, mas poucos creem que não virá logo pelo que ele tem dito. E isso abriu novamente a guerra por uma indicação à Corte, que cabe ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva e que pode se transformar em uma grande dor de cabeça para o presidente.

Indicar um ministro do STF é sempre um trunfo. Mas o fato de haver muito mais candidatos que vagas e a briga entre aliados para emplacar seus favoritos sempre é motivo de tensão. No caso em

especial, ainda mais, já que o nome que tem mais apoio não é aquele que combina mais com a linha das escolhas do petista até aqui.



Lula conversa com o ministro Luís Roberto Barroso, que tem dado indicativos de que pode deixar o STF antes do fim do mandato
Foto: Wilton Júnior/Estadão

Trata-se do senador Rodrigo Pacheco, que tem como principal cabo eleitoral o presidente do Senado, Davi Alcolumbre. Sabe-se que este não costuma pegar leve para fazer prevalecer suas vontades. Em 2021, quando insistia no nome de Augusto Aras para o STF, Alcolumbre atrasou por cinco meses a sabatina do

escolhido por Jair Bolsonaro, André Mendonça.

Hoje, até mais do que naquela época, Alcolumbre tem motivos para bater o pé por Rodrigo Pacheco. Especula-se entre aliados do governo que uma das alternativas para mitigar o caos orçamentário previsto para os próximos anos com a explosão das despesas e a restrição dos gastos descricionários possa ser o debate sobre o fim da obrigatoriedade das emendas parlamentares e a redução de seu volume. Tende a ser um debate em consequência às ações no STF que hoje investigam desvios no orçamento secreto. A Corte será chamada a decidir sobre isso em breve.

Hoje, quem relata a maior parte dessas ações, inclusive com bloqueio e pressões sobre o Legislativo, é justamente o último indicado por Lula: Flávio Dino, um vocal crítico da cooptação do Executivo por meio das emendas parlamentares. Linha oposta à de Pacheco que, como aliado de Alcolumbre, ajudou a manejar o acordo de emendas que deu força ao Parlamento. A escolha por Pacheco ou outro nome poderia ser decisiva para Alcolumbre ou para o governo nesta batalha que se avizinha na Corte.

Há ainda outro problema em escolher Pacheco neste momento: definir o que fazer com a disputa eleitoral em Minas Gerais. Lula não vê outro nome com a mesma viabilidade do senador para garantir um palanque no Estado que geralmente decide as eleições. A alternativa seria colocar o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, hoje candidato ao Senado, como concorrente ao governo, mas a chapa se enfraqueceria.

Pacheco, que iniciou a carreira política em campo oposto ao de Lula e que transitou mais pela direita e pelo centro do que à esquerda também não tem lá o perfil do que o petista tem priorizado nas escolhas recentes. Tanto Dino quanto Cristiano Zanin ganharam pontos por terem proximidade pessoal com Lula. Não é o caso de Pacheco, embora este seja reconhecido pelo petista como quem teve papel fundamental na defesa da democracia no momento dos arroubos e da tentativa de golpe de bolsonaristas. Foi o que fez Pacheco também ser valorizado por Alexandre de Moraes e Gilmar Mendes, ministros que mais influência hoje no STF e no governo.

Não fosse os riscos de arrumar uma briga com o presidente do Senado, um dos grandes responsáveis hoje por sustentar pautas do governo e travar o impeto da oposição, o caminho mais natural para Lula seria a escolha de Jorge Messias, seu AGU que, na última vaga, acabou preterido para a indicação de Dino. Sem o apoio de Alcolumbre, porém, não seria fácil sua aprovação no Senado. Como não seria a de qualquer um dos outros nomes alternativos aventados, como Vinícius Carvalho, ministro da CGU, Bruno Dantas, do Tribunal de Contas da União (TCU) e Maria Elizabeth Rocha, do Superior Tribunal Militar (STM). Essa última, contando com a pressão pela recomposição de uma das vagas femininas, perdida após a saída de Rosa Weber do cargo.

Melhor para Lula seria que a decisão de Barroso ficasse para depois da decisão do ano que vem. O presidente que for eleito teria não apenas essa possível vaga para indicar, mas outras duas certas: a de Luiz Fux, que tem que se aposentar em 2028, e a de Cármen Lúcia, que terá que deixar a Corte

em 2029. Em tese, poderia haver ainda mais uma, em 2030, mas como Gilmar Mendes completa a idade limite apenas em 30 de dezembro, na prática uma outra eleição já teria acontecido e uma eventual votação da indicação ficaria para o mandato de quem vencer não a próxima eleição, mas a seguinte. Barroso, se cumprir seu mandato até o final, só precisaria sair em 2033.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/10/2025

COP-30: MAIOR DESAFIO NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO BRASIL É SUBSTITUIR O DIESEL, DIZ DIRETOR DA ANP

Segundo Pietro Mendes, País tem frota muito antiga e não há recursos de orçamento público para fazer um programa específico para a renovação

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - O diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) Pietro Mendes afirmou nesta quinta-feira, 9, que a substituição do diesel no setor de transportes pode ser considerada como o “maior desafio” na transição energética no Brasil.

Segundo ele, o País possui uma frota muito antiga e não há recursos de orçamento público para fazer um programa específico para a renovação de frotas.

Ainda de acordo com Mendes, a utilização de biocombustíveis para transporte pesado é a “principal solução” para o Brasil fazer a descarbonização neste setor de mobilidade de cargas e passageiros.



Para diretor da ANP, utilização de biocombustíveis para transporte pesado é a 'principal solução' para o Brasil Foto: Daniel Teixeira/Estadão

O diretor é ex-secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME), sendo um dos principais responsáveis por marcos legais dos últimos dois anos, como a lei do “combustível do futuro” — que dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono.

Mendes participou do seminário sobre a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP-30), com o tema “Rotas brasileiras para a descarbonização veicular”. O evento foi organizado pela Frente Parlamentar Mista do Biodiesel (FPBio).

“Nós temos dificuldade das longas distâncias que são percorridas no Brasil, então, se não for biocombustível, vamos precisar de corredores para carregamento de veículos (elétricos), investimentos pesados em infraestrutura”, disse o diretor da ANP.

Ele reforçou que a eletrificação também é parte da solução, mas alguns aspectos, do ponto de vista da emissão de poluentes, devem ser considerados. Isso porque as baterias acabam aumentando o peso dos veículos e o próprio contato da roda com o asfalto gera emissões.

“Você imagina colocar uma carga ainda maior de baterias, os impactos que tem. Não estou criticando a eletrificação, mas acho que precisamos ponderar todos esses aspectos quando falamos de emissões e de ciclo de vida”, avaliou Mendes.

O seminário da FPBio é um dos diversos eventos não oficiais que antecedem a COP-30. O “pré-COP” será realizado oficialmente na próxima semana.

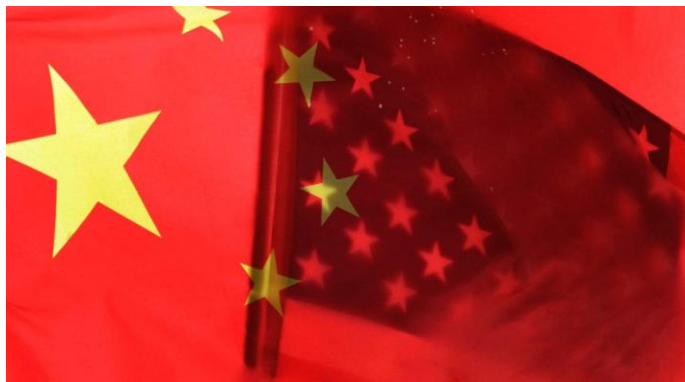
Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/10/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

EUA IMPÕEM SANÇÕES A REFINARIA CHINESA POR COMPRA DE PETRÓLEO DO IRÃ

Por Reuters — Washington



— Foto: Charles Dharapak/AP

Os Estados Unidos impuseram sanções a cerca de cem indivíduos, entidades e embarcações que ajudaram o comércio de petróleo e petroquímicos do Irã, informou nesta quinta-feira o governo do presidente, Donald Trump.

Entre os locais que sofreram sanções, está a Shandong Jincheng Petrochemical Group. Segundo o Departamento do Tesouro

americano, a refinaria, localizada em Shandong, na China, comprou milhões de barris de petróleo iraniano desde 2023.

Sanções também foram aplicadas contra o terminal chinês de petróleo bruto Rizhao Shihua, na China, que opera um terminal no Porto de Lanshan. O Tesouro afirma ter aceitado mais de uma dúzia de navios da chamada frota paralela do Irã, que burlam as sanções.

Os EUA acreditam que as redes de petróleo do Irã ajudam Teerã a financiar seus programas nuclear e de mísseis, além de apoiar grupos terroristas em todo o Oriente Médio. O Irã afirma que seu programa nuclear tem fins pacíficos.

As sanções foram impostas mesmo após Israel e o Hamas assinarem um cessar-fogo em Gaza e um acordo sobre reféns, que, se totalmente implementado, aproximará os dois lados.

O Tesouro afirmou que esta foi a quarta rodada de sanções na qual o governo visou refinarias chinesas que continuam comprando petróleo iraniano.

"O Departamento do Tesouro está degradando o fluxo de caixa do Irã ao dismantelar elementos-chave da máquina de exportação de energia do Irã", disse o Secretário do Tesouro, Scott Bessent.

Trump, em uma reunião de gabinete na Casa Branca após o fim das sanções, afirmou que o Irã informou ao governo que era a favor do cessar-fogo e do acordo sobre reféns entre Israel e o Hamas e que os EUA trabalhariam com Teerã.

"Gostaríamos de vê-los reconstruindo seu país também, mas eles não podem ter uma arma nuclear", disse Trump, que disse hoje que partirá em breve para o Oriente Médio.

O Departamento de Estado informou que os EUA também designaram o primeiro terminal chinês, o Jiangyin Foreversun Chemical Logistics, para receber produtos petroquímicos de origem iraniana.

A Embaixada da China em Washington e a missão do Irã nas Nações Unidas, em Nova York, não responderam aos pedidos de comentários da Reuters.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/10/2025

ANÁLISE - COP30: PROCURA-SE UM BODE EXPIATÓRIO

O problema de Belém, para sediar a COP, sempre foi de hospedagem e de abuso de preços. Negar a dificuldade não a resolve

Por Daniela Chiaretti, Valor — São Paulo



Obras do Terminal do Outeiro, em Belém (PA), para a COP30 — Foto: Kariny Leal/Valor

Se as dificuldades logísticas de hospedagem para a COP30 em Belém estão ou não resolvidas, a resposta virá em um mês. O que aflora, neste momento, é uma onda de resignação, do lado da demanda, e de negação do problema, pelo lado da oferta. O poder público, por seu turno, se antecipa a eventuais problemas durante a conferência e busca culpados em outro lugar. Na semana passada, em Belém, quem emergiu como bode expiatório foram as Nações Unidas e os negociadores de 190 países

— por mais estranho que isso soe.

Em um discurso pouco diplomático para quem vai receber 50 mil pessoas (em boa parte, estrangeiros), em um evento que é das Nações Unidas (o Brasil se ofereceu para hospedá-lo) e que busca enfrentar a crise do clima, o governador Helder Barbalho acusou a ONU. “Quero aqui lhe agradecer, porque sei que, se esta COP não saiu de Belém, só devemos a uma pessoa, a Luiz Inácio Lula da Silva”, disse, falando diretamente ao presidente, durante inauguração de um grande espaço de lazer em Belém. Lula estava acompanhado por ministros e pela primeira-dama, Janja Lula da Silva, e inspecionava os trabalhos na capital paraense.

Helder Barbalho seguiu: “Eu sei o quanto a ONU tentou lhe constranger. Eu sei o quanto os países tentaram lhe constranger porque acham que é impossível a Amazônia sediar o maior evento climático do planeta”. Sentado na primeira fila, Lula não se mexeu.

O governador pediu licença ao presidente para fazer um discurso “diferente”. O que se seguiu foi desconfortável. “Nós não estamos querendo fazer obras para a COP. Nós nos aproveitamos da COP para trazer obra para Belém e para o Estado do Pará. Essas obras não são para os gringos, não são para os turistas, são para melhorar a vida da nossa população.”

Mencionou os mais de 13 quilômetros de canais de macrodrenagem que ajudarão 600 mil pessoas a não terem mais suas casas alagadas; o esgotamento sanitário do Ver-o-Peso e a estação de tratamento de esgoto que irá beneficiar 90 mil pessoas; mais de 600 ruas da periferia pavimentadas e espaços públicos de lazer. São resultados positivos para uma cidade que tem Índice de Desenvolvimento Humano abaixo da média brasileira.

“Quero encerrar dizendo que o preconceito foi vencido”, continuou o governador. Surpreendeu ao apontar o dedo ao embaixador André Corrêa do Lago, presidente da COP30: “Embaixador, diga ao povo da ONU que nós não temos os prédios de Dubai, mas temos as florestas da Amazônia. Nós, talvez, não podemos oferecer o luxo que os diplomatas querem, mas podemos oferecer a legitimidade do povo da Amazônia e dos povos da floresta. E que venham para cá, não para nos apontar o dedo, mas que venham para cá dizer o que querem fazer, de fato, não com conversa fiada, mas o que vão financiar do clima e do desenvolvimento dos povos da Amazônia e da região de florestas do mundo”.

O ministro Rui Costa, da Casa Civil, pasta responsável pelas obras, havia discursado pouco antes. “Muita gente me pergunta: Esses investimentos são só para a COP? Eu digo, não: estes investimentos são para o povo do Pará”. O governo está investindo, seguiu, “só na COP, R\$ 6

bilhões. Não para fazer obra que vai desaparecer depois da COP. Saneamento básico vai ficar para o povo, para a saúde e o meio ambiente”, disse o ministro. “O Estado está recebendo o maior investimento que um governo fez na história do Pará.”

É direito das cidades receberem o básico, como saneamento e drenagem – o excelente seria que outras capitais da Amazônia também fossem contempladas. É da política brasileira que mandatários se preocupem em deixar um “legado” de um evento internacional de porte. A questão não é essa. O problema de Belém, para sediar a COP, sempre foi de hospedagem e de abuso de preços. Negar a dificuldade não a resolve.

Cáli, na Colômbia, está mais para Belém com seus contrastes socioeconômicos e violência do que para Dubai. Em 2024, abrigou a COP16, de Biodiversidade, das Nações Unidas. Havia problemas de hospedagem – a cidade esperava 14 mil participantes e chegaram mais de 20 mil – mas hotéis simples não custavam mais que US\$ 50 a diária. A internet não funcionou na conferência nos primeiros dias, para desespero de delegados e de jornalistas. Havia ameaças de atentados por grupos dissidentes das Farc. O policiamento era ostensivo. Felizmente, nada grave ocorreu. Mesmo assim, dentro da COP16, o pior aconteceu: a conferência não conseguiu entregar seus objetivos, a negociação travou, os delegados começaram a voltar para casa e a solução foi postergá-la para o ano seguinte. Quatro meses depois, em Roma, o acordo saiu.

Não é boa política de anfitrião ofender visitantes. Não é só isso: COPs são, em seu cerne, conferências das Nações Unidas. Quem manda na “zona azul”, onde acontecem as negociações e circulam delegações oficiais, é a ONU. Há protocolos. O principal deles é o acordo que o governo brasileiro assinou com a ONU comprometendo-se com as regras para oficializar o evento, apresentadas há dois anos. O acordo foi aprovado pelo Congresso há poucas semanas.

O presidente da COP30, embaixador André Corrêa do Lago, respondeu ao Valor, se a ONU está reclamando. “A ONU é uma entidade, não reclama nem agradece. A ONU é uma organização dos países-membros e são os países que a fazem ir a uma direção ou a outra. Quando se diz que a ONU não reage ao problema de Gaza, não é a ONU que não reage, mas são os países-membros da ONU que não a autorizam a fazer determinado movimento. A ONU é uma organização dos países, não tem autonomia.

No caso da hospedagem em Belém, a ONU trouxe há dois anos os relatórios sobre o que era necessário para que as pessoas ficassem hospedadas. O Brasil assinou um acordo-sede com a ONU no qual se compromete a conseguir quartos para os delegados a preços razoáveis”.

O presidente da COP30 complementa: “Nesse contrato também se mencionam quartos que devem ficar à disposição do secretariado da ONU, que trabalha intensamente durante a COP. Temos que lembrar que, quando um país convida para receber uma COP, o contrato prevê que o país hospedeiro providencie as mesmas condições que a UNFCCC teria para organizar a conferência em uma das sedes da ONU”.

Por esta razão a COP23, em 2017, por exemplo, foi copresidida pelo governo de Fiji e pela Alemanha e ocorreu na sede da UNFCCC em Bonn. A COP25, em 2019, prevista para ser sediada no Chile, foi transferida para Madri porque o Chile enfrentava um momento político e social turbulento.

Nos últimos meses o governo brasileiro teve duas reuniões difíceis com o Bureau da Convenção do Clima, o órgão que reúne representantes de grupos de países e cuida, entre outras coisas, de problemas de administração das COPs. Os delegados que representam os países africanos e países da América Latina e Caribe foram os que reclamaram sobre os preços abusivos das hospedagens em Belém – não a ONU, mas vozes de países mais pobres.



“Queixas sobre hospedagem em Belém também vieram de empresários, jornalistas, acadêmicos e ONGs. A reclamação em torno ao preço de hospedagem em Belém é um grande consenso. Como já foi dito várias vezes, em Belém há vários hotéis e apartamentos cobrando 30 vezes seu preço normal. Normalmente, em uma COP, os preços aumentam duas ou três vezes”, diz Corrêa do Lago.

— **Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil**

O secretário-geral da ONU, António Guterres, está alinhado com o presidente Lula na cobrança aos países por compromissos climáticos ambiciosos, como se viu em recente evento de ambos na Assembleia Geral das Nações Unidas, em Nova York. Os dois também presidem o Balanço Ético Global, coordenado pela ministra Marina Silva, do Meio Ambiente. A reportagem procurou o governador Helder Barbalho, mas não conseguiu entrevistá-lo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/10/2025

MINISTÉRIO PÚBLICO DENUNCIA A CSN POR CRIMES AMBIENTAIS NO RIO DE JANEIRO

A ação requer a fixação de valor mínimo de indenização pelos danos ambientais e sociais no valor de R\$ 330,5 milhões por dano material e ecológico e R\$ 100 milhões por dano moral coletivo

Por Beatriz Kawai, Valor — São Paulo



Usina da CSN — Foto: Gabriel Borges/Divulgação/CSN

O Ministério Público Federal (MPF) apresentou denúncia à 2ª Vara Federal de Volta Redonda (RJ) contra a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a Harsco Metals pela prática de crimes ambientais como poluição em níveis capazes de resultar em danos à saúde humana e impedimento à regeneração da flora.

A denúncia do procurador da República Jair da Silva visa à punição pelos crimes que o MPF classifica como parte de uma “política corporativa consciente de descumprimento sistemático das normas ambientais” adotada pela CSN há mais de quatro décadas.

A ação, protocolada em 30 de setembro, requer a fixação de valor mínimo de indenização pelos danos ambientais e sociais no valor de R\$ 330,5 milhões por dano material e ecológico e R\$ 100 milhões por dano moral coletivo com caráter punitivo e pedagógico.

O foco da investigação é o pátio de beneficiamento e armazenamento de escória, localizado em Volta Redonda, onde a CSN foi criada em 1940. Segundo a denúncia, o local foi indevidamente utilizado como área de armazenamento e disposição final de resíduos, em violação da legislação que exige aterros controlados e licenciados. Escória é o resíduo subproduto da fundição de minério no processo de purificação de metais.

Ainda conforme o MPF, mais de cinco milhões de toneladas de escória foram contabilizadas no terreno em dezembro de 2023, somando pilhas de rejeitos que atingem mais de 30 metros de altura, o que configura risco ambiental e paisagístico. O deslocamento das partículas da substância atinge bairros vizinhos, afetando mais de 40 mil moradores com danos potenciais à saúde e ao bem-estar.

O depósito em céu aberto e sem impermeabilização também teria levado à contaminação do lençol freático.

Procurada, a CSN alegou que a ação é inesperada e desprovida de causa e fundamento. De acordo com a companhia, uma dezena de estudos e análises foi conduzida nos últimos quatro anos, por empresas e laboratórios independentes, que comprovaram que “o agregado siderúrgico estocado não é perigoso nem tóxico”, que não houve e não há risco de contaminação do Rio Paraíba do Sul — o mais importante rio do Estado do Rio de Janeiro —, ou atmosférica e que não existe risco de desabamento sobre o Rio Paraíba do Sul.

A empresa acrescentou que o local não se trata de um aterro, e sim de um pátio de beneficiamento de produtos secundários. Após processado, o material é usado em obras de infraestrutura, pavimentação, lastro ferroviário e agricultura, como corretivo de solo, sendo uma aplicação sustentável reconhecida internacionalmente.

Ainda, a CSN argumenta que o laudo técnico apresentado na denúncia foi elaborado sem a participação de profissionais de engenharia, e sim por profissionais com formação em medicina veterinária, em desacordo com a legislação aplicável.

“Essas inconsistências fragilizam a confiabilidade dos dados apresentados, superestimam impactos inexistentes e desconsideram a estabilidade das pilhas, já atestada em sucessivos estudos técnicos independentes apresentados e amplamente debatidos com o próprio MPF, MPE (Ministério Público Estadual) e junto ao órgão ambiental”, disse a CSN.

O MPF poderia acertar um acordo de não persecução penal com as empresas, mas descartou a possibilidade ao considerá-la “inviável”. Para o autor da denúncia, a proposta de acordo seria incompatível com a extensão da lesão ambiental e o benefício econômico obtido pelas empresas. “A dimensão da lesão está diretamente ligada ao lucro ilícito auferido pelas denunciadas, que evitaram o alto custo da destinação final adequada dos resíduos”, argumentou da Silva.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/10/2025



AGÊNCIA BRASIL - DF

ITAIPU APRESENTA BARCO MOVIDO A 100% HIDROGÊNIO VERDE

Embarcação será lançada na COP30, em Belém

Por Bruno de Freitas Moura - Repórter da Agência Brasil



**Foto: William Brisida/Itaipu Binacional©
William Brisida/Itaipu Binacional**

Em um esforço para se mostrar um centro desenvolvedor de energia renovável, a Itaipu Binacional, empresa responsável pela hidrelétrica na fronteira do Brasil com o Paraguai, apresentou um barco 100% movido a hidrogênio verde, combustível limpo que não emite gases do efeito estufa, causador do aquecimento global.

A embarcação foi desenvolvida por Itaipu

Parquetec, centro de inovações em soluções sustentáveis da empresa, e é a primeira do tipo na América Latina. A apresentação foi no reservatório de Itaipu, no Rio Paraná, em Foz do Iguaçu, lado brasileiro da usina.

O barco será lançado oficialmente em Belém, durante a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30), que acontece de 10 a 21 de novembro na capital paraense.

A COP30 reunirá delegações governamentais e organizações da sociedade civil de todas as partes do planeta para buscar soluções para o aquecimento global e a mudança climática.

O barco

Em um primeiro momento, o barco de alumínio, com 9,5 metros de comprimento e 3 metros de largura, será utilizado na atividade de coleta seletiva de resíduos sólidos urbanos nas ilhas habitadas da capital paraense.



A embarcação também conta com sistema para aproveitar energia solar e, durante a navegação, não emite barulho nem poluentes. O único resíduo do motor é água pura.

Barco movido a 100% hidrogênio verde será lançado na COP30 - Foto: William Brisida/Itaipu Binacional

O barco ficará sob responsabilidade da Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa (Fapesp), instituição sem fins lucrativos que tem como objetivo

apoiar o desenvolvimento científico, social e tecnológico da Amazônia, e ligada à Universidade Federal do Pará (UFPA).

Hidrogênio verde

O hidrogênio é um gás que pode ser utilizado como combustível sem emitir gás carbônico (CO₂), causador do efeito estufa. No entanto, apesar de ser o elemento mais comum na natureza, dificilmente é encontrado isoladamente. Geralmente está associado a outros elementos, como no caso da água (H₂O).

Um dos meios mais desenvolvidos para extração do hidrogênio é a eletrólise, quando se extrai a molécula presente na água. Para fazer a separação dos elementos químicos, é preciso usar energia. Quando essa energia é de origem limpa, como a hidrelétrica, é possível classificar o hidrogênio resultante como verde.

O gestor do Centro de Tecnologias de Hidrogênio de Itaipu Parquetec, Daniel Cantane, explicou à Agência Brasil que a produção e o uso do hidrogênio verde não poluem o meio ambiente.

“No caso do barco, por exemplo, após o uso como combustível, o produto gerado é água pura, que retorna ao rio”, disse. Daniel Cantane detalha que um posto náutico semelhante ao que há em Foz do Iguaçu será instalado em Belém, que utilizará a energia solar para produção local do hidrogênio verde. A estrutura terá capacidade para armazenar o combustível produzido.

“Esse posto terá um sistema de recarga para fazer o abastecimento das embarcações, então, garante o uso da embarcação de uma maneira contínua após a COP30”, esclarece.

Futuro

O gestor do Parquetec informou à Agência Brasil que o centro de inovação em Foz do Iguaçu desenvolve outras aplicações do hidrogênio verde, como forma de avançar em processos de descarbonização.

“O futuro já vem acontecendo. Por exemplo, [pode ser usado para] desenvolver esse tipo de combustível para frotas de caminhões logísticos ou até para ônibus em grandes centros urbanos”, disse.

O diretor-geral brasileiro de Itaipu, Enio Verri, aponta que o barco 100% movido a hidrogênio verde poderá, futuramente, ser utilizado no transporte de passageiros em locais como o Pará, onde o transporte hidroviário é mais comum.

Verri vislumbra ainda o uso de barcos a hidrogênio associados à exploração e produção de petróleo na Margem Equatorial, próxima à Linha do Equador, região vista como nova fronteira petrolífera do país.

“Serão embarcações como essa as alternativas no transporte para se obter esse petróleo, levar esse petróleo para outros lugares, para você contrapor a utilização do petróleo, que é um combustível que polui, utilizando hidrogênio verde, com isso, minimizando os impactos da extração do petróleo daquela região”, avalia Verri.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 09/10/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ CAI 18,4% E CHEGA A 3,75 MILHÕES DE SACAS EM SETEMBRO

Da Redação Portos e logística 09/10/2025 - 20:17



Levantamento divulgado nesta quinta-feira (9) pelo Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) revela que o Brasil exportou em setembro 3,750 milhões de sacas de 60 quilos de café. O volume representou queda de 18,4% em relação aos 4,598 milhões embarcados no mesmo mês de 2024. Já a receita cambial aumentou 11,1%, chegando a 1,369 bilhão de dólares. Nos três primeiros meses do ano safra 2025/26, de julho a setembro, os embarques recuaram para 20,6%, com 9,676 milhões de sacas, e a receita subiu 12% e atingiu 3,521 bilhões de dólares, na comparação com o mesmo trimestre do ano passado.

No acumulado do ano, foram exportadas 29,105 milhões de sacas, com recuo de 20,5% frente às 36,593 milhões nos nove primeiros meses do ano passado. Já a receita cresceu 30%, saltando de 8,499 bilhões de dólares para 11,049 bilhões de dólares. O Cecafé debitou a redução do volume das exportações de café às sobretaxas de importação impostas aos produtos brasileiros pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump. “O declínio foi potencializado pelo tarifaço de 50% imposto pelo presidente americano, Donald Trump, sobre os cafés do Brasil, que impactou fortemente os embarques aos Estados Unidos, principal importador do produto brasileiro”, disse o presidente do Cecafé, Márcio Ferreira.

No mês passado, informou o Conselho, os Estados Unidos reduziram em 52,8% as importações dos cafés do Brasil em relação a setembro de 2024, tendo comprado 332.831 sacas, e passaram ao terceiro lugar no ranking mensal. A líder foi a Alemanha, com 654.638 sacas, e a segunda colocada, a Itália, com 334.654 sacas, mas esses dois compraram, respectivamente, menos 16,9% e 23% do café brasileiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/10/2025

ANTAQ REVISAR AGENDA REGULATÓRIA E ANTECIPA DISCUSSÃO DA SOBRESTADIA DE CONTÊINERES

Da Redação Portos e logística 09/10/2025 - 20:06



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, nesta quinta-feira (9), a revisão extraordinária da Agenda Regulatória 2025-2028, com inclusão de itens considerados relevantes para o desenvolvimento do setor. De acordo com autarquia, foram aprovados, por exemplo, a priorização e antecipação para este ano da discussão sobre a sobrestadia de contêiner, prevista anteriormente para 2027, e o adiamento para aquele ano da discussão sobre penalidades nas normas de navegação interior, que deveria ser este ano.

Foi decidido incluir também na Agenda e priorizar o tema "Transmutação de instalações assistidas por contratos de passagem em instalações portuárias sob a modalidade de Terminal de Uso Privado (TUP)", adicionar e priorizar os temas "Coleta de dados para inventário de emissão de gases do efeito estufa (GEE) no sistema portuário" e "Prestação de serviço concedido de exploração de infraestrutura aquaviária", em alinhamento com Planejamento Estratégico da Agência.

A Antaq decidiu ainda acrescentar e priorizar o tema "Definição dos serviços e das responsabilidades dos terminais portuários de contêineres por cargas sujeitas a trânsito aduaneiro ou submetidas a desembarço aduaneiro na modalidade de despacho sobre águas". Nesse caso, a decisão cumpriu as determinações do Tribunal de Contas da União (TCU). Além disso, foram retirados da Agenda Regulatória 2025-2028 os temas "Esquema operacional na navegação interior" e "Revisão da Norma de Fiscalização Portuária".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/10/2025

ESTUDO MOSTRA PORTOS QUE OFERECEM INCENTIVOS PARA NAVIOS COM MENOS PEGADA DE CARBONO

Da Redação Portos e logística 09/10/2025 - 19:07



A diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, nesta quinta-feira (9), trecho do "Diagnóstico de Descarbonização, Infraestrutura e Aplicações do Hidrogênio nos Portos" que inclui estudo de caso referente a cinco portos e que analisa iniciativas de redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE), transição energética, descarbonização e aplicação do hidrogênio verde (H2V).

Segundo a Antaq, os portos de Itaqui, no Maranhão, de Paranaguá, no Paraná, de Santos, em São Paulo, e os Terminais de Uso Privado do Pecém, no Ceará, e do Açú, no Rio de Janeiro, foram os escolhidos por apresentarem bons resultados no Índice de Desempenho Ambiental (IDA), por projetos para a transição energética e pela experiência em descarbonização ou em uso de hidrogênio verde. Todos oferecem ainda incentivos para navios com menor pegada de carbono, entre eles descontos tarifários ou prioridade de atracação.

Outro ponto levantado foi a existência de Planos de Descarbonização, visto como essencial pelos portos avaliados. As principais iniciativas incluem instalação de painéis solares para gerar energia, uso de energia renovável certificada, substituição de equipamentos a combustão por elétricos, modernização da infraestrutura elétrica e parcerias para avaliar e adotar a utilização de combustíveis de baixo carbono.

O estudo recomenda a criação de um Plano Nacional de Hidrogênio Verde e a implementação de incentivos fiscais para acelerar o uso de combustíveis limpos. E cita as parcerias público-privadas como fundamentais para criar infraestrutura e corredores verdes de exportação e investimentos em pesquisa como caminhos para ampliar a competitividade das tecnologias sustentáveis.

O diretor da agência reguladora, Caio Farias, relator do processo que trata do estudo, destacou que a descarbonização portuária é essencial para manter a competitividade do Brasil no comércio global e cumprir metas climáticas internacionais. “A liderança da Antaq e do MPor será crucial para articular políticas públicas, definir metas progressivas, regular, fiscalizar e estimular investimentos em infraestrutura sustentável”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/10/2025

SUAPE FAZ PRIMEIRA OPERAÇÃO NO CANAL EXTERNO APÓS HOMOLOGAÇÃO DA DRAGAGEM

Da Redação Portos e logística 09/10/2025 - 19:00



A chegada do petroleiro Romulo Almeida, da Transpetro, marcou o início da operação de embarcações de grande capacidade no Porto de Suape (PE) após a homologação, pela Marinha do Brasil, da dragagem do canal externo do terminal para 20 metros de profundidade. Segundo a administração portuária, ele atracou, nesta quinta-feira (9), por volta das 9 horas no Píer de Granel Líquido e recebeu 17.000 metros cúbicos de diesel S10 provenientes da Refinaria Abreu e Lima (Rnest).

Está sendo feita também a dragagem do canal interno do porto, com objetivo de restabelecer a profundidade e o tráfego e a atracação de embarcações de grande porte com carga máxima, como o Panamax, com 366 metros de comprimento. O canal será aprofundado para 16,2 metros, e o prazo de execução dos trabalhos é de seis meses, com retirada estimada de 3,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos.

Na obra, estão sendo investidos R\$ 217 milhões, dos quais R\$ 117 milhões são aportes do governo do estado e R\$ 100 milhões do Ministério de Portos e Aeroportos, como parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC3). “Estamos investindo em modernização para atrair mais negócios e receber embarcações de grande porte”, explicou o diretor-presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/10/2025

ITAIPU APRESENTA EMBARCAÇÃO MOVIDA A HIDROGÊNIO VERDE

Da Redação Indústria naval 08/10/2025 - 22:07

A Itaipu Binacional, empresa responsável pela hidrelétrica na fronteira do Brasil com o Paraguai, apresentou nesta quarta-feira (8), no reservatório da usina no Rio Paraná, um barco 100% movido a hidrogênio verde (H2V), que não emite gases do efeito estufa (GEE). A embarcação, de alumínio e



com 9,5 metros de comprimento e três metros de largura, será lançada oficialmente em Belém, durante a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30).

A embarcação conta também com sistema para uso de energia solar e, durante a navegação, não emite barulho nem poluentes. Ela será usada inicialmente na coleta seletiva de resíduos sólidos urbanos nas ilhas habitadas da capital paraense, mas há previsão de uso também no transporte de passageiros, segundo o diretor-geral brasileiro de Itaipu, Enio Verri, que disse que barcos a hidrogênio poderão ser

utilizados ainda no apoio à exploração e produção de petróleo na Margem Equatorial.

O projeto foi desenvolvido pelo Itaipu Parquetec, centro de inovações em soluções sustentáveis da Itaipu Binacional, e é o primeiro do tipo na América Latina. O barco ficará sob responsabilidade da Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa (Fadesp), instituição sem fins lucrativos que tem como objetivo apoiar o desenvolvimento científico, social e tecnológico da Amazônia e é ligada à Universidade Federal do Pará (UFPA).

Com informações da Agência Brasil

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2025

ZPE DO CEARÁ BUSCA INVESTIDORES NA ÁSIA

Da Redação Portos e logística 08/10/2025 - 21:49



A Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará informou que seu presidente, Fábio Feijó, iniciou na última segunda-feira (6) uma missão pela Ásia acompanhado de uma comitiva formada por empresários e representantes de poderes públicos, entre eles o presidente da Associação Brasil-China de Negócios, Marcus Paulo Silva, e o presidente da Associação Brasileira de Zonas de Processamento de Exportação (Abrazpe), Helson Braga.

O objetivo é conhecer as melhores práticas das ZPEs daquele continente e conversar com potenciais investidores para atrair novos negócios. A primeira escala foi em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, na segunda-feira, onde o grupo conheceu a Free Trade Zones Jebel Ali Free Zone (Jafza), eleita em 2024 a melhor do mundo pelo fDi's Global Free Zones of the Year, e a Dubai Integrated Economic Zones Authority (DIEZ), especializada em serviços.

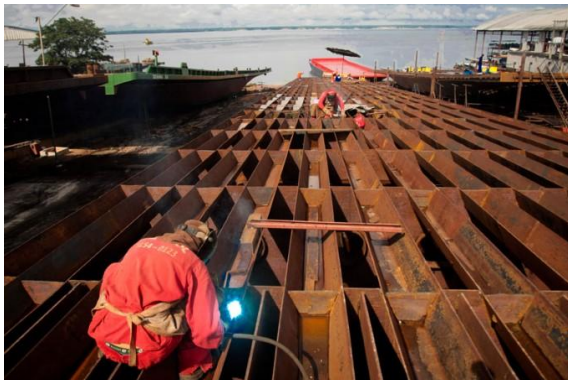
Nesta quarta-feira (8), viajou para Hainan, na China, onde está sendo realizada, até domingo, a 11ª edição da World Free Zones Organization Annual Congress. A ZPE Ceará informou que Fábio Feijó participa do evento como palestrante e integrante do painel "Redefining Connectivity in a Fragmented World: Future of Trade & Logistics" ("Redefinindo a Conectividade em um Mundo Fragmentado: Painel sobre o Futuro do Comércio e da Logística").

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2025

AMAZONAS TEM R\$ 1,25 BILHÃO EM OBRAS NAVAIS CONTRATADAS COM RECURSOS DO FMM

Da Redação Indústria naval 08/10/2025 - 21:44



O Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), gestor Fundo da Marinha Mercante (FMM), informou que há em andamento no estado do Amazonas 194 obras, com R\$ 1,25 bilhão financiados pelo FMM. Entre elas, estão a construção de embarcações e outras estruturas voltadas ao transporte fluvial. Segundo o MPor, os projetos aprovados em 2025 incluem financiamentos para a produção de barcas graneleiras para transporte de grãos e carga a granel, balsas-tanque e balsa petroleira, para transporte de combustíveis, empurradores fluviais e uma balsa-guindaste para operações de carga e descarga. Além disso, estão

sendo construídos um dique e uma estação flutuante, para serviços de apoio técnico e de manutenção, e sendo feitas obras de modernização de rebocadores portuários.

A pasta informou ainda que, além dos recursos para os contratos em andamento, foram aprovados em 2025 pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) mais R\$ 511,6 milhões para 88 novos projetos voltados à construção de barcas graneleiras, balsas-tanque, empurradores fluviais, diques flutuantes e outros equipamentos.

Segundo o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, a navegação é o principal eixo de integração do Amazonas e os investimentos, além de melhorar as condições de transporte no estado, visam fortalecer a indústria naval, gerar emprego e renda e melhorar a vida das pessoas que usam os rios para se locomover e os produtores que dependem deles para escoar seus produtos.

O ministério destacou que os recursos liberados pelo FMM para o Amazonas têm impacto em toda cadeia produtiva do estado, de estaleiros a oficinas de manutenção, passando pelo fornecimento de motores, peças e serviços técnicos. Isso, explicou o MPor, gera empregos, dinamiza a economia e garante mais eficiência ao escoamento da produção agrícola, mineral e industrial da região. “Cada embarcação construída significa mais conectividade, mais empregos e mais oportunidades para a população ribeirinha”, acrescentou o secretário nacional de hidrovias e navegação, Dino Antunes, que também é presidente do CDFMM.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2025

NA BAHIA, LULA E COSTA FILHO VÃO ANUNCIAR LIBERAÇÕES DO FMM PARA INDÚSTRIA NAVAL

Da Redação Indústria naval 08/10/2025 - 21:38



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, vão anunciar, nesta quinta-feira (9), no Estaleiro Enseada, em Maragogipe, na Bahia, a liberação de R\$ 611,7 milhões para construção de 80 embarcações destinadas à expansão das atividades nos setores naval e aquaviário. Na mesma cerimônia, será anunciada a reabertura da Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados (Fafen). Ao todo, serão mais de R\$ 2,6 bilhões investidos no estado.

Do total do montante liberado a construção das embarcações, R\$ 550,5 milhões são recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). A expectativa

é que as obras gerem mais de 2.000 empregos diretos. Como parte do projeto de construção naval no estado, foram construídos quatro barcos e três já estão em fabricação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2025

ESTUDO APONTA FATORES QUE ATRAPALHAM SUAPE SE CONSOLIDAR COMO HUB DE CONTÊINERES

Por Danilo Oliveira Portos e logística 08/10/2025 - 20:40



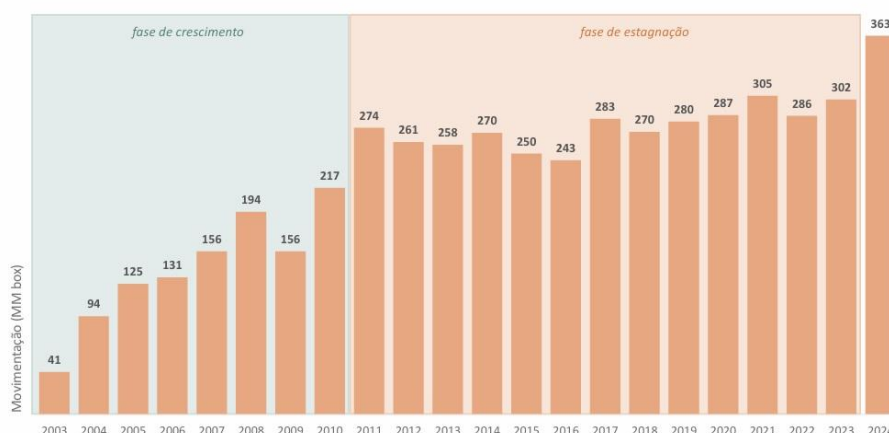
Diagnóstico cita impasse de R\$ 600 milhões com arrendatário e perda de oportunidades por estagnação da movimentação entre 2011 e 2023. Complexo destaca crescimento em 2 anos e plano mestre contando com 2 Tecons

Um levantamento aponta que o Porto de Suape (PE) perdeu competitividade no cenário nacional de movimentação de contêineres, apesar de contar com condições estruturais favoráveis para se consolidar como principal hub port do eixo Norte-Nordeste: localização estratégica, calado natural profundo e área

disponível. O trabalho destaca que Suape cresceu 3,7% ao ano na movimentação de contêineres entre 2010 e 2024, enquanto o Brasil cresceu 4,6% a.a. Nesse período, houve redução da participação de 6% para 4,5% do total nacional, movimentando 363.000 boxes em 2024. A administração do complexo portuário e industrial ressalta que houve aumento da movimentação nos dois últimos anos.

O estudo, que abordou a vantajosidade no cenário de uma eventual relicitação do Tecon Suape, apontou que o preço de referência da movimentação do contêiner seco (dry) é duas vezes maior nesse terminal do que na região Sudeste, e 1,7 maior para contêineres refrigerados (reefer). O levantamento lista Suape entre os terminais de contêineres com 'maiores tarifas portuárias' do segmento no Brasil. O diagnóstico, concluído em julho deste ano, foi elaborado pela Garín Partners e doado à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e à administração do complexo.

Evolução da movimentação do Tecon Suape



O levantamento também cita dados que fazem esse tipo de referência e colocam Suape em 9º lugar num ranking de 10 Tecons em relação à produtividade. A produtividade operacional de 54 TEUs/hora registrada é 13% inferior à média nacional de 62 TEUs/hora e significativamente abaixo dos



principais hubs nacionais que operam em até 90 TEUs/hora. A lista tem as operações da Portonave (SC), TCP (PR), Porto Itapoá (SC), Santos (SP), Rio Grande (RS), Pecém (CE), Porto Chibatão (AM), Suape (PE) e Rio de Janeiro (RJ).

A autoridade portuária afirma que tem acompanhado atentamente todas as questões inerentes à produtividade, nível de serviço, investimentos e preço do terminal de contêiner, de modo a buscar a melhoria contínua ao serviço. “Suape continuará envidando esforços para tornar o terminal de contêiner mais competitivo no cenário regional e nacional”, afirmou à Portos e Navios o diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape, Armando Monteiro Bisneto.

A capacidade instalada para contêineres em Suape será ampliada nos próximos anos com a chegada da APM Terminals, do grupo Maersk, que prevê investimentos da ordem de R\$ 1,6 bilhão na construção de um novo TUP. A operação está prevista para começar no segundo semestre de 2026, com um cais de 430 metros, dois guindastes do tipo STS e capacidade inicial para movimentar 400.000 TEUs por ano.

O plano mestre de Suape prevê, para o cenário em que dois terminais de contêineres estejam em operação, crescimento médio anual de aproximadamente 3% na movimentação de cargas containerizadas. “Essa projeção reflete as perspectivas de expansão sustentável das atividades portuárias e o fortalecimento da competitividade logística regional. Entretanto, Suape vem superando essa expectativa, crescendo 7% e 20% em 2023 e 2024, respectivamente”, disse Bisneto.

Em agosto deste ano, o Tecon Suape conquistou o primeiro lugar na 6ª edição do prêmio 'Portos + Brasil' na categoria 'Crescimento total da movimentação — variação percentual (2024 x 2023)', entre terminais arrendados. A premiação é promovida pelo MPor e destaca avanços em eficiência, modernização e crescimento sustentável.

Um dos desafios identificados no estudo para a atual operadora, que tem contrato até o final de 2030, é o pagamento pendente de mais de R\$ 588 milhões à autoridade portuária de Suape referente ao valor de arrendamento (outorga) — nem a empresa nem a administração do complexo confirmaram o valor em litígio. Entre as alternativas para o poder concedente especuladas no mercado estão a manutenção do contrato com pagamento dos valores no termo original de arrendamento e a busca de um novo arrendatário com revisão do modelo contratual vigente.

Após vencer a licitação, o grupo filipino iniciou operação em Suape em julho de 2001. O contrato vigente tem 30 anos de duração e prevê que o valor de arrendamento dobraria a partir de julho de 2021, após 20 anos de operação. A ICTSI entrou na Justiça no mesmo ano, via liminar para suspender a obrigação de pagamento da dobra da remuneração variável pelo Juízo da 12ª Vara Federal da Seção Judiciária de Pernambuco. Em outubro de 2023, a proposta de reequilíbrio foi rejeitada. Desde 2017, o arrendatário apresentou pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro fundamentados em investimentos realizados e alegando desequilíbrio contratual, tendo sido todos indeferidos pela Antaq e pela autoridade portuária com base na alocação contratual do risco de demanda.

Procurado pela reportagem, o grupo ICTSI não comentou os estudos e preferiu não dar detalhes sobre os processos de reequilíbrio econômico-financeiro que receberam negativas por parte da Antaq e sobre os que estão em negociação com Suape. Já a autoridade portuária informou que a análise do contrato do Tecon Suape está em andamento e que trata-se de um tema complexo e que a administração do porto vem tratando com a ‘seriedade e a cautela necessárias’.

“Suape está em constante e permanente diálogo com as partes interessadas e o próprio terminal, buscando uma solução que seja benéfica para o desenvolvimento do porto e para a manutenção de um ambiente de negócios justo e competitivo”, salientou Bisneto, do complexo portuário e industrial.

O grupo ICTSI é um player relevante do setor no Brasil e uma das maiores operadoras independentes de terminais portuários do mundo, com 33 instalações portuárias em 19 países de diferentes continentes. A empresa, que opera contêineres em Suape e no Porto do Rio de Janeiro



(Rio Brasil Terminal), também já demonstrou interesse no leilão do Tecon Santos 10. A ICTSI também saiu em defesa do leilão em duas fases e restrição de participação dos terminais e armadores que atualmente já operam no complexo portuário paulista, conforme proposto pela Antaq e pelo MPor.

Em setembro, o MPor divulgou que o ministro Silvío Costa Filho e o secretário nacional de portos, Alex Ávila receberam representantes do grupo ICTSI, entre os quais o vice-presidente, Anders Kjeldsen. Na ocasião, Costa Filho destacou que a empresa tem ampliado sua presença no Brasil, com novos investimentos. “Essa parceria reforça o papel estratégico dos portos brasileiros para o desenvolvimento do país e para a integração com o comércio internacional”, declarou o ministro em uma rede social após o encontro. Não foi divulgada a pauta da agenda com o ministro, que também já recebeu, nos últimos meses, outros representantes de grandes armadores que operam no Brasil.

A discussão sobre o mercado de contêineres é ampla, considerando o momento do segmento no Brasil, com alta ocupação dos berços nos principais Tecons do país, demanda por capacidade e com uma polarização sobre as regras do novo terminal de Santos (Tecon Santos 10), que promete ser o mais disputado da história do setor portuário nacional. Além disso, o aumento do porte dos contêineres que atracam nos principais portos brasileiros reforça a necessidade de infraestrutura de acesso e operacional para garantir a eficiência e viabilidade do envio desses navios ao país.

Com a tendência do transporte marítimo global com rotas de longo curso com navios maiores e rotas locais com navios menores, o Brasil precisará de um hub no Nordeste. Um paper da Garín para a Fundação Getúlio Vargas (FGV) sobre o potencial de Suape como hub port cita o case de Santa Catarina, a fim de mostrar como é possível dobrar a movimentação quando se tem novos terminais.

Para o sócio diretor da Garín, Julio Favarin, a entrada dos TUPs em Santa Catarina criou um ambiente competitivo que intensificou o volume de movimentação, na medida em que os players se forçaram a ter operação mais eficiente e preços mais competitivos. Favarin observa que hoje o Brasil tem Santos como hub port nacional e Santa Catarina como hub port regional. Ele considera que o hub catarinense contribuiu para que a movimentação de contêineres dobrasse nos anos seguintes. “O case de Santa Catarina é replicável para o Nordeste. Pernambuco (Suape) é o estado que melhor concentra essas características”, analisou Favarin.

A definição sobre os operadores passará pela solução contratual que está em discussão entre a autoridade portuária e seu atual arrendatário. O panorama atual para os próximos anos é que Suape poderá: ou ter dois novos operadores, com a entrada da APM e a substituição do arrendatário atual (ICTSI), ou ampliar a operação com o TUP a partir de 2027 e a chegada de um novo arrendatário em 2031. “De qualquer forma, é um contexto que leva Suape como candidato para hub port. É só uma questão se vai ser antes ou depois”, comentou Favarin.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 09/10/2025