


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 155/2025
Data: 13/10/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
SUMMIT ANTAQ DEBATE REGULAÇÃO E INFRAESTRUTURA DO SETOR PORTUÁRIO	4
IMERSÃO VIRTUAL EM 360° NO PORTO TEM ÚLTIMO DIA PARA VISITA EM SHOPPING DE SANTOS; CONFIRA	5
"ESTAMOS PREOCUPADOS COM UM POSSÍVEL APAGÃO REGULATÓRIO", DIZ DIRETOR-GERAL DA ANTAQ, FREDERICO DIAS	6
SETOR PORTUÁRIO É PROMISSOR PARA EMPREGOS NO LITORAL DE SÃO PAULO, MAS EXIGE QUALIFICAÇÃO; VEJA ANÁLISE	8
ECOPORTO CONTESTA COMPARTILHAMENTO DE BERÇO NO PORTO DE SANTOS E TEME PREJUÍZOS AO MEGATERMINAL	10
MSC VIRTUOSA FARÁ CRUZEIROS NO BRASIL PELA PRIMEIRA VEZ; CONHEÇA	11
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	12
LEILÃO DO NOVO TERMINAL DE VEÍCULOS DE SUAPE DEVE OCORRER EM MAIO DE 2026	12
ITAQUI E PECÉM INTEGRAM ESTUDO NACIONAL SOBRE DESCARBONIZAÇÃO PORTUÁRIA	13
PRIMEIRA CARGA DA TRANSNORDESTINA SERÁ TRANSPORTADA EM 23 DE OUTUBRO	14
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	16
ANTAQ PROMOVE E PARTICIPA DO TREINAMENTO “PROJETO CONCEITUAL DE CANAIS DE NAVEGAÇÃO” COM A USACE	16
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	18
BRASIL AMPLIA EM 279KM A MALHA HIDROVIÁRIA ECONOMICAMENTE NAVEGÁVEL	18
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	19
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LANÇA PROGRAMA DE SUSTENTABILIDADE PARA INFRAESTRUTURA DE RODOVIAS E FERROVIAS	19
BE NEWS – BRASIL EXPORT	21
EDITORIAL – A ROTA BIOCEÂNICA, UMA OPÇÃO QUE TEM DE SER MELHOR ANALISADA	21
NACIONAL - HUB – CURTAS - ALCKMIN ABRE PRÉ-COP EM BRASÍLIA COM FOCO EM METAS CLIMÁTICAS GLOBAIS	21
<i>Começa a Pré-COP</i>	22
<i>Participantes</i>	22
<i>Compromissos</i>	22
<i>Tik Tok em Pecém</i>	22
<i>Redata</i>	22
<i>Hidrovia do Paraguai</i>	22
NACIONAL - BRASIL APOSTA NO PACÍFICO PARA ACELERAR COMÉRCIO COM A ÁSIA	22
NACIONAL - ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA GANHAM ESPAÇO EM FÓRUM INTERNACIONAL	24
NACIONAL - SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS CONFIRMA PRESENÇA NA ABERTURA DO ENAPH	24
NACIONAL - PROGRAMAÇÃO DO FÓRUM BRASIL EXPORT INFRAESTRUTURA 2025	25
NACIONAL - “OSCAR DOS MARES” CELEBRA O TURISMO MARÍTIMO E PREMIA DESTAQUES DA TEMPORADA	26
NACIONAL - VEJA OS VENCEDORES DO KROOZE AWARDS 2025	27
NACIONAL - MSC VIRTUOSA FARÁ ESTREIA NO BRASIL E DIVIDIRÁ TULO DE MAIOR NAVIO DO PAÍS	27
REGIÃO SUL - PARCERIA ENTRE SANTOS E ITAJAÍ LEVA CURSO DE CAPACITAÇÃO PORTUÁRIA A SC	28
REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ APRESENTA PORTIFÓLIO E SUA EFICIÊNCIA EM CONFERÊNCIA	29
REGIÃO SUDESTE - LEILÃO DA RECEITA TEM NOTEBOOKS, CELULARES, CÂMERAS E PEDRAS PRECIOSAS	31
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - POR FAVOR, VOLTE A LER!	32
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - PONTE SALVADOR-ITAPARICA: FORA DE TEMPO E LUGAR	33
BAHIA ECONÔMICA - BA	35
WALDECK ORNÉLAS -O TREM SALVADOR-FEIRA DE SANTANA	35
LULA DIZ QUE FOME NÃO É PROBLEMA ECONÔMICO, MAS POLÍTICO	37
JORNAL O GLOBO – RJ	38
BNDES: DESEMBOLSO DO FUNDO CLIMA ATÉ SETEMBRO É QUASE TRÊS VEZES O TOTAL DE 2024	38
MINISTRO DA ECONOMIA DA ARGENTINA DIZ QUE EUA ESTÃO DISPOSTOS A CONTINUAR COMPRANDO PESOS	39
EXPORTAÇÕES CHINESAS DISPARAM APESAR DO TARIFAÇO DE TRUMP	40
ELEIÇÕES EM PORTUGAL: PARTIDO DO GOVERNO CONQUISTA PREFEITURAS DE LISBOA E PORTO	42
HADDAD DEVE LEVAR A LULA NESTA SEMANA PLANO PARA FECHAR ROMBO DE R\$ 46 BI APÓS DERROTA NO CONGRESSO	43
REUNIÃO DO FMI COM CHEFES DE BANCOS CENTRAIS TEM PREOCUPAÇÃO NO RADAR	44
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	46
CONCESSÕES DE RODOVIAS: TEREMOS PELO MENOS MAIS 10 LEILÕES EM 2026, DIZ O DIRETOR-GERAL DA ANTT	46
SISTAC, DE REPARO DE PLATAFORMAS DE PETRÓLEO, REFORMULA DIRETORIA E PREVÊ TRIPLICAR RECEITA ATÉ 2030	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 155/2025
Página 3 de 59
Data: 13/10/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ALIMENTAÇÃO CARA EM AEROPORTO PERMITE TER MENOR TARIFA AEROPORTUÁRIA DO MUNDO, DIZ DIRETOR DA ANAC 49
LULA COBRA DE BANCOS E PAÍSES DOADORES RECURSOS PARA COMBATE À FOME E À POBREZA 49

VALOR ECONÔMICO (SP) 51

EVENTO DO 'VALOR' DEBATE INFRAESTRUTURA NO NORDESTE NESTA TERÇA-FEIRA 51
CONGRESSO DEVE DERRUBAR VETOS AO PROJETO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL COM APOIO DE GOVERNISTAS 52
APÓS AMPLIAÇÃO, WABTEC MONTA CENTRO DE ENGENHARIA NO PAÍS 53
MECANISMO AJUDA PREFEITURAS A INVESTIR EM TECNOLOGIA 54

PORTAL PORTOS E NAVIOS 57

ANATEL REGISTRARÁ EQUIPAMENTOS DE RÁDIO DAS EMBARCAÇÕES DE MÉDIO E GRANDE PORTE 57
APS INICIARÁ OBRAS NA PERIMETRAL DE SANTOS NA PRÓXIMA SEMANA 57
SUAPE PEDE À ANTAQ APROVAÇÃO TÉCNICA PARA ARRENDAR TERMINAL DE VEÍCULOS 58
PORTOSRIO TEM TRÊS NOVOS DIRETORES 59

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 59

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM 59



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SUMMIT ANTAQ DEBATE REGULAÇÃO E INFRAESTRUTURA DO SETOR PORTUÁRIO

Evento organizado pelo Grupo Tribuna ocorre na próxima quinta-feira, Arena BRB Mané Garrincha, em Brasília

Por Ted Sartori 12 de outubro de 2025



Summit discute as necessidades dos portos com a agência reguladora, autoridades e empresários da área (Alexsander Ferraz/AT)

Debater o arranjo estrutura do setor portuário e marítimo no Brasil será o foco de um dos painéis do Summit Antaq 2025, promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em parceria com o Grupo Tribuna. O evento está marcado para a próxima quinta-feira (16) na Arena BRB Mané Garrincha, em Brasília.

O encontro reunirá autoridades, especialistas e representantes do setor para discutir o futuro da infraestrutura portuária brasileira. A programação será voltada a temas estratégicos como regulação, sustentabilidade, inovação e planejamento dos portos.

Boa relação

“O Summit Antaq reúne a agência reguladora e os principais players do setor, é uma oportunidade para debater a necessidade da boa relação entre os entes que fazem parte do sistema portuário do País”, afirma o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, que será um dos convidados do debate.

Pomini enxerga como principal desafio nesse sentido integrar o setor portuário como um todo, não vendo os portos como concorrentes entre si, mas como complementares de um mesmo sistema, citando exemplos localizados no complexo portuário santista.

Os mais representativos são o Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó, que será o maior da América do Sul no segmento, ocupando 621,9 mil metros quadrados (m²), com capacidade para 3,25 milhões de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) ao ano, além de 91 mil toneladas de carga geral, além do aumento da profundidade do canal de navegação, primeiro para 16 metros e, depois, para 17 metros.

“(Os dois) vão consolidar ainda mais Santos como hub logístico da Costa Leste da América do Sul: grandes navios trazem e levam contêineres de e para Santos, e navios menores fazem a ligação com os demais portos, com ganhos para a produtividade do sistema portuário nacional como um todo. Países vizinhos como Argentina, Uruguai e Chile também serão beneficiados com esta melhoria no Porto de Santos”, projeta o presidente da APS.

Visão crítica

Outro convidado do painel, o advogado especializado em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório, Thiago Miller, pretende compartilhar a experiência dele no setor, trazendo uma visão crítica e histórica do arranjo estrutural ao longo dos últimos 32 anos.

“O desafio continua a ser estabilidade regulatória e segurança jurídica”, sintetiza Miller, que considera o Summit uma “oportunidade única de discutir o papel da Antaq com os principais atores do setor”.

Além de Anderson Pomini e Thiago Miller, também estarão presentes no painel O arranjo estrutural do setor portuário e marítimo no Brasil, com início marcado para às 16h20, o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, o procurador-geral da Antaq, Flávio Chiarelli, o secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, o diretor jurídico da Santos Brasil, Gabriel Jacques de Moura, o diretor de Estratégia e Novos Negócios da Copersucar, Daniel do Valle, e o advogado da BCVL Advogados, Leonardo Coelho.

A mediação será do consultor para Assuntos Portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues. Inscrições podem ser feitas pelo [link](#).

<https://grupo-tribuna.evolurp.app/pages/evento?id=22>

Programação

14 horas — Abertura Roberto Clemente Santini, diretor-presidente da TV Tribuna, e ministro Silvio Costa Filho, MPor

14h20 — Palestra - Transporte aquaviário: Vetor de competitividade, de integração logística e de desenvolvimento regional Frederico Dias, diretor-geral da Antaq e Wilson Lima Filho, diretor da Antaq

14h40 — Palestra - Desafios das concessões no Brasil: Defender a competitividade ou os competidores? Caio Farias, diretor da Antaq

15 horas — Tribuna Talks: Acórdão 521 Antaq Flávia Takafashi, diretora da Antaq; Flávia Pontilhão, gerente de coordenação das Unidades Regionais da Antaq; Alexandre Florambel, superintendente de Fiscalização da Antaq

15h30 — Tribuna Talks: Hidrovias - Velocidade Máxima Avante Alber Vasconcelos, diretor da Antaq; Eduardo Pessoa de Queiroz, superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários da Antaq; Rodrigo Português, gerente de Estudos Hidroviários da Antaq

16h20 — O arranjo estrutural do setor portuário e marítimo no Brasil Frederico Dias, diretor-geral da Antaq; Flávio Chiarelli, procurador-geral da Antaq; Alex Ávila, secretário nacional de Portos; Gabriel Jacques de Moura, diretor jurídico da Santos Brasil; Daniel do Valle, diretor de Estratégia e Novos Negócios da Copersucar; Anderson Pomini, presidente da APS; Leonardo Coelho, advogado; Thiago Miller, advogado.

17h45 — A carteira de investimentos de concessões do governo federal Marcus Cavalcanti, secretário especial do PPI do Governo Federal

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/10/2025

IMERSÃO VIRTUAL EM 360° NO PORTO TEM ÚLTIMO DIA PARA VISITA EM SHOPPING DE SANTOS; CONFIRA

Atração também traz uma novidade exclusiva para o Dia das Crianças, neste domingo (12)

Por ATribuna.com.br 12 de outubro de 2025 às 10:26



Modificado em 12 de outubro de 2025 às 10:33 *Experiência gratuita ocorre em uma sala circular com painéis de LED de alta resolução, exibindo vídeos (Alexsander Ferraz/AT)*

Neste domingo (12), é o último dia do evento O Porto de Santos em 360 Graus Vai Até Você, no Praiamar Shopping, no bairro Aparecida, em Santos. A iniciativa, que usa a tecnologia de imersão para levar o maior complexo portuário

do Hemisfério Sul ao público, funciona entre 11 e 22 horas.

A experiência gratuita ocorre em uma sala circular com painéis de LED de alta resolução, exibindo vídeos da área portuária e fazendo as pessoas se sentirem dentro do cais santista. A tecnologia é uma forma de aproximar os visitantes do Porto, já que questões de segurança restringem o acesso aos terminais portuários.

Atração Infantil

Neste domingo (12), Dia das Crianças, no período entre 11 e 14 horas, as crianças que forem à sala imersiva terão a oportunidade de escolher entre dois vídeos: a experiência de visitar o Porto ou um desenho animado em 360 graus, que narra a história do Engenho dos Erasmos.

O desenho, apresentado por Taquion, uma minhoca quântica, reproduz o Engenho dos Erasmos, conforme levantamento feito por uma equipe de professores da Universidade de São Paulo (USP), que participaram do projeto. É uma imersão em uma importante fase da história da região, pois contribuiu para o início do Porto que hoje é o maior exportador de açúcar do mundo.

O projeto O Porto de Santos em 360 Graus Vai Até Você é um evento carbono neutro, com todas as emissões de CO2 calculadas pela AKVO ESG e compensadas por meio de créditos de carbono.

A iniciativa é da empresa Release Eletrônico, com patrocínio da Autoridade Portuária de Santos (APS), Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e Governo Federal, além da parceria do PraiaMar Shopping e do Grupo Tribuna.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/10/2025

"ESTAMOS PREOCUPADOS COM UM POSSÍVEL APAGÃO REGULATÓRIO", DIZ DIRETOR-GERAL DA ANTAQ, FREDERICO DIAS

O diretor defende o diálogo constante e a interação permanente entre os setores que formam o ambiente portuário: a agência reguladora, o governo e as empresas

Por Maurício Martins 12 de outubro de 2025



"Minha gestão vai se basear em diálogo e em solução de problemas", disse o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias (Sílvio Luiz/AT)

O novo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias, defende o diálogo constante e a interação permanente entre os setores que formam o ambiente portuário: a agência reguladora, o governo e as empresas. Para ele, a construção de consensos é essencial num setor

naturalmente complexo, que reúne múltiplos agentes e interesses. Empossado em 16 de setembro, com mandato até fevereiro de 2030, Frederico Dias chega ao cargo com um discurso de fortalecimento institucional, segurança regulatória e transparência nas decisões. Formado em Engenharia Civil e Direito, ele possui pós-graduações em Controle da Regulação de Infraestrutura e em Auditoria e Controle Governamental. No serviço público, atuou na Controladoria-Geral da União (CGU), como analista de finanças e controle, e no Tribunal de Contas da União (TCU) em várias funções, incluindo a de secretário-geral da Presidência. No último dia 2 de outubro, Dias esteve na sede do Grupo Tribuna, em Santos, onde participou da Confraria do Porto, evento que reúne autoridades e empresários do setor. Em meio ao encontro, ele conversou com A Tribuna sobre prioridades do setor e os rumos à frente da Antaq.

O setor está, atualmente, com muitas demandas relevantes no País. Qual é a sua expectativa à frente da Antaq diante desse cenário?

Está sendo uma oportunidade incrível assumir a Antaq nesse momento, em que o País tem oportunidades importantes de aperfeiçoamento do setor aquaviário. A minha intenção na Antaq é dar continuidade às iniciativas que já estão sendo desenvolvidas.

Como a sua experiência no TCU pode ajudar nos trabalhos na Antaq? Antes do senhor, tivemos um diretor-geral da Antaq, o Eduardo Nery, que também veio do TCU e fez um mandato (2020-2025) elogiado na agência.

O doutor Eduardo Nery promoveu um grande aperfeiçoamento do processo decisório, da governança da agência, e esse é o foco que a gente trabalha lá no TCU. Então eu venho trazendo essa experiência, pretendo reforçar o elemento técnico, o processo decisório com transparência e publicidade. O outro componente que eu acho importante, que a gente pode reforçar na agência, é a oportunidade de harmonizar conflitos com soluções consensuais. Eu fui secretário-geral da Presidência do TCU no momento em que o TCU reforçou as soluções consensuais. Eu acho que a Antaq também, por atuar em um setor que naturalmente tem muitos conflitos entre os diversos stakeholders (agentes envolvidos) da cadeia logística, pode usar desse tipo de instrumento para dar soluções importantes e céleres para o setor.



"É uma questão complexa (Tecon Santos 10), que envolve diversas implicações. É natural que gere algum tipo de discordância", afirmou o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias (Sílvio Luiz/AT)

Quando o senhor fala de conflitos e de consenso, é importante o diálogo com todos. Esse tipo de evento que estamos, a Confraria do Porto, do Grupo Tribuna é um momento de conversa ativa entre autoridades e empresários. Isso é

fundamental?

Assim que eu assumi, eu defini que minha gestão vai se basear em diálogo e em solução de problemas. O diálogo é a melhor forma de encontrar soluções. Um diálogo em três níveis. Primeiro, interno, com os diretores e os colaboradores, servidores da agência. Segundo, com as demais instituições que lidam com a Antaq, como a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o próprio TCU, a CGU, o Parlamento. Em geral, os problemas que ocorrem no setor portuário se comunicam com outros órgãos, e é importante que a gente encontre soluções em conjunto. Em terceiro, diálogo com o setor. É fundamental conversar com o setor, entender onde é que a Antaq pode contribuir com o setor e, ao mesmo tempo, estar em contato e interagindo. Afinal de contas, existe uma sinergia muito grande entre a agência e o setor. Na medida em que o setor se desenvolve, a agência mostra que está tendo resultados. Então, a agência publica seus resultados no estatístico aquaviário, comemorando os resultados do setor. Na medida em que o poder público se fortalece e as instituições melhoram, o próprio setor privado também se aperfeiçoa. Quando pegamos os últimos 30 anos, os portos que a gente enxergava são completamente diferentes de hoje. Isso porque houve mudanças institucionais importantes, não só na legislação, mas nos órgãos públicos. A Antaq, em especial, mas também o Ministério de Portos e Aeroportos, a criação da SEP (Secretaria Especial de Portos, em 2007) e um maior fortalecimento do próprio planejamento do setor portuário.

Mas o senhor chega na Antaq em um momento de mais mudanças. Por exemplo, na Lei dos Portos, cujo projeto (733/2025) está em debate na Câmara dos Deputados. Qual é a sua opinião a respeito?

O projeto de lei trata de diversas coisas e o Parlamento é o local adequado para esse debate. A Antaq está em conversas alinhadas com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), respeitadas as atribuições de cada um, mas definindo uma linha única de atuação no setor público. Uma preocupação que a gente tem compartilhado diz respeito a um possível apagão regulatório que pode



surgir na aprovação da lei, com a completa revogação da Lei 12.815 (de 2013, hoje em vigor e que deve ser substituída). Uma outra questão que a gente tem muita preocupação é a autorregulação. Não acreditamos que a autorregulação é um bom caminho. Pelo contrário, achamos que a Antaq é fundamental. O que a gente acredita é que a Antaq pode promover e participar de soluções consensuais para harmonizar o setor.

Quando o senhor fala de apagão, quer dizer que é contra uma nova lei? O ideal seria mudar apenas trechos da legislação atual?

A questão é que o atual projeto de lei revoga completamente a Lei 12.815. E qual é o risco? Existem diversas regulamentações, tanto na Antaq quanto no Ministério, que passam a deixar de valer no dia seguinte. E aí você fica sem regulação de certos pontos que precisam ser tratados. Isso é um problema. Quando a gente fala de apagão regulatório é porque você passa a não ter regulação para diversos problemas que precisa tratar. A gente tem reforçado isso nas audiências públicas que temos participado.

Uma polêmica que envolve a Antaq hoje são as restrições impostas pela agência ao leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no Porto de Santos, proibindo empresas que já possuem terminais no Porto de participar. Essa medida foi antes da sua entrada, mas o senhor é o diretor-geral agora. Qual é o seu posicionamento a respeito disso?

Eu não tenho como me posicionar, tendo em vista que a decisão foi tomada pela Antaq antes mesmo de eu entrar. Essa é uma questão complexa, que envolve diversas implicações. É natural que gere algum tipo de discordância. A Antaq vê isso com muita naturalidade, tendo em vista atuar em um setor que é naturalmente complexo, com diversas implicações entre os stakeholders. A Antaq já tomou a decisão dela, e o assunto está no TCU agora. A decisão da Antaq foi reforçada pelo próprio Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e também pelo Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica). Então, agora, é aguardar para ver o que o TCU vai decidir.

O senhor acredita na previsão do Ministério de Portos e Aeroportos, de que o leilão será ainda este ano? Ou acha que haverá judicialização, como é muito cogitado no setor portuário?

Por ser uma decisão complexa, naturalmente acaba havendo discordâncias. É natural que as empresas que se sentem prejudicadas busquem a Justiça. Agora, no que se refere ao cronograma, acaba dependendo de quando o TCU vai conseguir resolver essa questão.

Outra questão muito atual é a das hidrovias. Como o senhor vai trabalhar com essa questão na Antaq?

As hidrovias são o principal instrumento que a Antaq tem para promover o aperfeiçoamento do setor aquaviário, no sentido de melhor equilíbrio da matriz de transportes. Quando a gente fala em aumentar a participação do transporte hidroviário, estamos falando em transporte mais eficiente, mais sustentável, custos logísticos mais baixos, produtos mais competitivos e comida mais barata na mesa da população. A participação da Antaq é fundamental na promoção do transporte hidroviário. Nós temos diversas iniciativas de concessões hidroviárias e, nesse momento, estamos focados na Hidrovia do Paraguai (será a primeira concessão hidroviária interior do Brasil, com 600 quilômetros de extensão para escoamento de cargas no Centro-Oeste), que é a que está mais avançada e prestes a ser encaminhada pelo Ministério de Portos para o Tribunal de Contas da União.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/10/2025

SETOR PORTUÁRIO É PROMISSOR PARA EMPREGOS NO LITORAL DE SÃO PAULO, MAS EXIGE QUALIFICAÇÃO; VEJA ANÁLISE

Área é uma das que mais empregam na região, mas profissionais alertam para a necessidade de capacitação

Por Bárbara Farias 11 de outubro de 2025



Debate sobre oportunidades de trabalho no setor portuário, com mediação de Eliane Sammarco, fez parte da programação do evento no Praiamar (Bárbara Farias/AT)

A cadeia produtiva do Porto de Santos é uma das que mais empregam na Baixada Santista, mas nem todo mundo tem acesso às informações necessárias ou qualificação para ingressar nesse mercado promissor. Essa é a opinião de profissionais experientes na área. Com o intuito de fazer a ponte

entre o setor e a população, especialmente os jovens, eles participaram do painel “Oportunidades no Porto” promovido quinta-feira (9) no Praiamar Shopping, em Santos. O debate fez parte da programação do evento O Porto de Santos em 360 Graus Vai Até Você, que conta ainda, até este domingo (12), com uma imersão virtual no cais santista.

Um dos debatedores, o presidente do Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social de Santos (Camps) e da MSC no Brasil, Elber Justo, afirmou que não tem como dissociar o Porto, um dos setores que mais empregam na região, do Camps, que oportuniza o primeiro emprego aos jovens. “O Camps tem parceria com quase todas as empresas do Porto, terminais, armadores, agentes de carga. Sem dúvida, o Porto é um dos grandes empregadores dos jovens do Camps”.

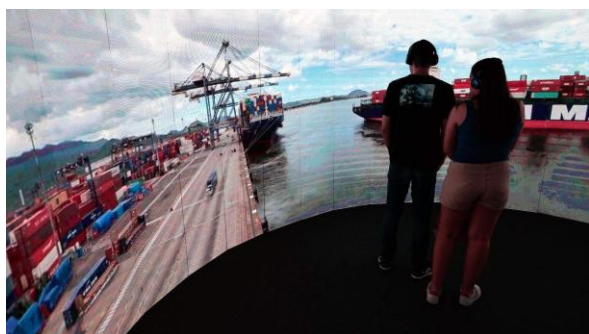
Justo também observou que muitas pessoas têm pouca interação com o Porto. “Fazer eventos como esse, com uma sala 360° que mostra o Porto por dentro, é uma boa iniciativa para aproximar as pessoas e para que elas entendam como o Porto funciona e as oportunidades de emprego”.

Outra participante, a coordenadora de Sustentabilidade Social da Santos Brasil, Marjorie Samaha, destacou a importância de se falar do mercado de oportunidades no Porto fora do ambiente portuário. “A juventude não tem dimensão do número de oportunidades que ela possui dentro do porto, ou do número de áreas que ela pode atuar, que não é só a operação. Tem muita coisa por trás para o porto acontecer e é importante que os jovens conheçam e se interessem”.

Marjorie mencionou que “a Santos Brasil é uma empresa muito engajada na empregabilidade dos jovens. Temos o Programa Formare, que é focado na faixa de 17 a 19 anos. Eles passam quase um ano conosco se desenvolvendo e a gente tem uma taxa de empregabilidade de quase 90%. Temos também o Programa Jovem Aprendiz, que um dos parceiros é o Camps Santos, que traz jovens em vulnerabilidade para fazer a aprendizagem conosco”.

Já o presidente da Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), Caio Teissieri Moretti, comentou que a instituição foi criada para atuar na capacitação, qualificação e requalificação de pessoas — tanto das que já trabalham no Porto quanto daquelas que desejam ingressar no sistema portuário — e que foi muito importante estar presente no encontro.

“Há oportunidades reais de qualificação e de colocação profissional. Quando você realiza esse tipo de ação fora do ambiente portuário, também se conecta com a cidade, com as pessoas que precisam receber essa informação. É um ambiente pouco convencional, mas é onde as pessoas estão. É uma forma de levar o Porto até a população”, afirmou.



Os visitantes poderão fazer uma imersão virtual no Porto assistindo a um vídeo gravado sob uma perspectiva realista em uma sala montada no andar térreo (Alexsander Ferraz/AT)

Experiência imersiva

A programação do evento seguirá até domingo (12) no Praiamar Shopping, no bairro Aparecida, em Santos. Os visitantes poderão fazer uma imersão virtual no Porto, assistindo a um vídeo gravado sob uma perspectiva realista em uma sala montada no andar térreo, com entrada gratuita. Também é possível conferir a exposição Profissões do Porto, que reúne totens com fotos e informações sobre ocupações diversas no setor, cedidas por empresas portuárias.

O evento é uma realização da empresa Release Eletrônico e conta com o patrocínio da Autoridade Portuária de Santos (APS), Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e Governo Federal, além da parceria do Praiamar Shopping e do Grupo Tribuna.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/10/2025

ECOPORTO CONTESTA COMPARTILHAMENTO DE BERÇO NO PORTO DE SANTOS E TEME PREJUÍZOS AO MEGATERMINAL

Uso conjunto no cais do Saboó é inviável e pode afetar o Tecon Santos 10, segundo a empresa
Por Maurício Martins 11 de outubro de 2025 às 10:33



Ecoporto tem contrato de transição até maio de 2026, mas deixa local antes se ocorrer o leilão da área (Alexsander Ferraz/AT)

O terminal Ecoporto, que opera no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos, enviou manifestação à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) contestando a possibilidade de compartilhar o berço CS-04, que usa para atracação de navios, com novas empresas que venham a assumir contratos transitórios (temporários) na mesma área, ao lado das suas atuais operações. A Ecoporto acrescenta que a medida poderia prejudicar o futuro Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, a ser instalado naquele espaço.

Segundo a Antaq, o uso conjunto do berço foi proposto pela Autoridade Portuária de Santos (APS) para justificar a possibilidade de novos contratos no local. A estatal explicou à agência que o berço poderia ser usado de forma parcial e eventual, visando permitir atracações simultâneas no Saboó.

O Ecoporto afirma, porém, que nunca autorizou o uso compartilhado do berço e que qualquer tentativa de dividir o espaço com novos operadores é “inviável técnica e operacionalmente”, segundo documento protocolado na semana passada. O terminal afirma que o berço faz parte do espaço de uso privativo que lhe foi concedido em contrato transitório (até maio de 2026 ou até que ocorra o leilão) e que atua com exclusividade na movimentação portuária e no alandamento da área.

“O Ecoporto é o atual responsável pela operação da área até a realização do leilão para arrendamento do Tecon Santos 10. Qualquer alteração nas operações no presente momento pode trazer insegurança jurídica e operacional, notadamente em virtude da execução do protocolo de transição que deverá ser elaborado e seguido uma vez que o leilão se efetive”, detalha.

O Ecoporto se apresentou como interessado no processo em que a Antaq manteve, no final de setembro, a suspensão dos novos contratos de transição na área feitos pela APS com duas empresas, conforme A Tribuna publicou ontem. Eles estão suspensos desde fevereiro.

A Antaq recebeu ontem o parecer solicitado ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que informou não ver “óbice” para a liberação dos contratos. A agência vai deliberar novamente sobre o caso, em data a ser definida.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/10/2025

MSC VIRTUOSA FARÁ CRUZEIROS NO BRASIL PELA PRIMEIRA VEZ; CONHEÇA

Embarcação será a novidade da temporada 2026/2027
Por A Tribuna.com.br 11 de outubro de 2025



O MSC Virtuosa tem 331 metros de comprimento. 65 metros de altura e capacidade para 6.334 hóspedes (MSC Cruzeiros/Divulgação)

A MSC Cruzeiros anunciou a programação da temporada 2026/2027 na América do Sul, que contará com seis navios. Quatro deles farão embarques no Brasil, um terá embarques dedicados na Argentina e escalas em cidades brasileiras. Além disso, o MSC Magnifica visitará a região durante o cruzeiro de volta ao mundo, de 121 noites.

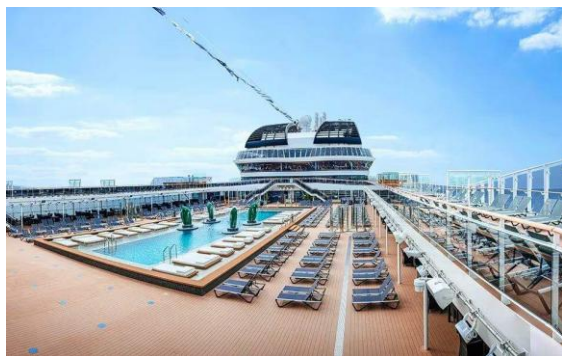
Será a estreia do MSC Virtuosa no País, um dos navios mais modernos da companhia, e o MSC Divina, que fará pela primeira vez uma temporada regular no Brasil. Além deles, a MSC terá na América do Sul o Splendida, o Musica e o Lirica. Dentre esses, a empresa não informou quais são os outros dois que farão embarques no Brasil e o que fará na Argentina. A temporada terá início em novembro de 2026 e seguirá até abril de 2027.



A promenade interna possui teto de LED, restaurantes e de diversas lojas. Com 1168 metros quadrados é a maior área de compras no mar em qualquer navio de cruzeiro, com 11 lojas e mais de 250 marcas (MSC Cruzeiros/Divulgação)

Renovação

“Mais um capítulo importante para a MSC Cruzeiros na América do Sul. Teremos a estreia do MSC Virtuosa no Brasil, um dos navios mais modernos da nossa frota, e uma oferta abrangente de itinerários com diferentes durações e destinos. Além disso, teremos a renovação de toda frota presente no Brasil, em comparação com a temporada 2025/2026”, detalha Adrian Ursilli, diretor geral da MSC Cruzeiros no Brasil.



O MSC Virtuosa tem 4 piscinas, incluindo um dos maiores e mais complexos parques aquáticos no mar (MSC Cruzeiros/Divulgação)

O mais novo

O navio, inaugurado em 2020, tem 19 andares, com spa balinês, academia, parque aquático e kids clubs para crianças e adolescentes. A característica marcante do navio é a promenade (galeria principal interna) de 112 metros de comprimento, com um teto de LED.

Além disso, o navio possui o MSC Starship Club, que conta com o Rob, um bartender robô humanoide, dez restaurantes, sendo cinco de especialidades, 21 bares e lounges, além de cinco piscinas, nove hidromassagens, um teatro de 975 lugares com produções originais, além do Carousel Lounge com produções exclusivas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 11/10/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

LEILÃO DO NOVO TERMINAL DE VEÍCULOS DE SUAPE DEVE OCORRER EM MAIO DE 2026

Suape protocolou na Antaq documentos para o arrendamento do Terminal SUA 01, destinado à armazenagem de veículos e cargas Ro-Ro

Da redação ME – redacao@movimentoeconomico.com.br



Terminal de veículos de Suape: entre janeiro e agosto deste ano, Suape registrou a passagem de 65.010 carros. Foto: divulgação

A administração do Complexo Industrial Portuário de Suape protocolou na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) os documentos necessários para o arrendamento do Terminal SUA 01, destinado à movimentação e armazenagem de veículos e cargas Ro-Ro (Roll-on/Roll-off). Foram entregues o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Financeira (EVTEA), além das minutas do contrato e do edital do processo licitatório.

A etapa atual marca o início da análise técnica por parte do órgão regulador. Com parecer favorável da Antaq, o processo será encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa é que o leilão de concessão ocorra em maio de 2026. O terminal está localizado na retroárea do Cais 4 e deve ampliar a capacidade do hub de veículos do porto, o mais movimentado do Norte e Nordeste.

Entre janeiro e agosto deste ano, Suape registrou a passagem de 65.010 veículos, um crescimento de 7% em relação ao mesmo período do ano anterior. Em 2024, foram movimentadas 80.051 unidades, em sua maioria exportadas pelo Polo Automotivo da Stellantis, localizado em Goiana, na Mata Norte de Pernambuco.

Com área total de 101.391 metros quadrados e pavimentação em concreto rígido, o terminal terá capacidade estática mínima para 4.218 veículos e movimentação anual estimada em cerca de 100 mil unidades. A infraestrutura será voltada para automóveis de passeio, veículos comerciais leves, caminhões, ônibus, tratores e demais cargas rodantes. A prancha média projetada é de 127 toneladas por hora.

Arrendamento em Suape será de 25 anos

O contrato de arrendamento terá vigência de 25 anos. Caberá ao futuro operador realizar os investimentos nas edificações administrativas e operacionais, aquisição de equipamentos e implantação dos sistemas necessários ao funcionamento do terminal. A área é classificada como brownfield, ou seja, já dispõe de estruturas permanentes.

Segundo o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária de Suape, Rinaldo Lira, a operação privada tende a aumentar a eficiência, reduzir riscos logísticos e garantir maior previsibilidade no transporte de cargas de alto valor. Ele destaca que Suape reúne condições para atender à crescente demanda por operações Ro-Ro com segurança e estrutura adequada.

Desde 2022, a autoridade portuária de Suape atua como poder concedente, o que garante maior autonomia na condução dos processos de arrendamento. O modelo permite a cessão onerosa de

áreas públicas à iniciativa privada por prazo determinado, contribuindo para modernização e ampliação da competitividade do setor portuário.

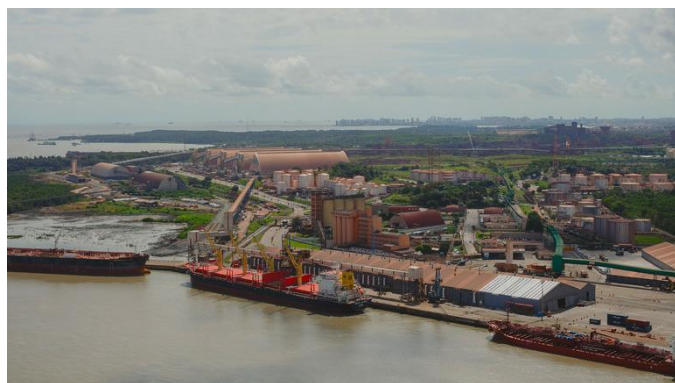
Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/10/2025

ITAQUI E PECÉM INTEGRAM ESTUDO NACIONAL SOBRE DESCARBONIZAÇÃO PORTUÁRIA

Portos do Itaqui (MA) e (CE) participam de estudo da Antaq sobre descarbonização e uso de hidrogênio verde. Diagnóstico avalia ações de redução de emissões e incentivos a navios com menor pegada de carbono

Da redação ME – redacao@movimentoeconomico.com.br



Porto do Itaqui, no Maranhão, elaborou seu plano de descarbonização com a participação de 21 empresas. Foto: Antaq/Reprodução

Dois portos do Nordeste — o Porto do Itaqui, no Maranhão, e o Terminal de Uso Privado do Pecém, no Ceará — foram selecionados para integrar o estudo de caso da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre descarbonização, transição energética e aplicação do hidrogênio verde no setor

portuário. A aprovação do Eixo 3 do “Diagnóstico de Descarbonização, Infraestrutura e Aplicações do Hidrogênio nos Portos” ocorreu no último dia 9, durante reunião da diretoria em Brasília. A pesquisa é parte de um acordo de cooperação firmado com a agência alemã GIZ.

Além dos dois terminais nordestinos, o estudo envolve o Porto de Paranaguá (PR), o Porto de Santos (SP) e o Terminal do Porto do Açu (RJ). Os cinco foram escolhidos com base no desempenho no Índice de Desempenho Ambiental (IDA), instrumento regulatório da Antaq que avalia 38 indicadores, como qualidade da água e do ar, gestão de resíduos, eficiência energética e impactos socioeconômicos. O IDA funciona como ferramenta comparativa entre portos e serve de base para prêmios, incentivos ambientais e orientações regulatórias.

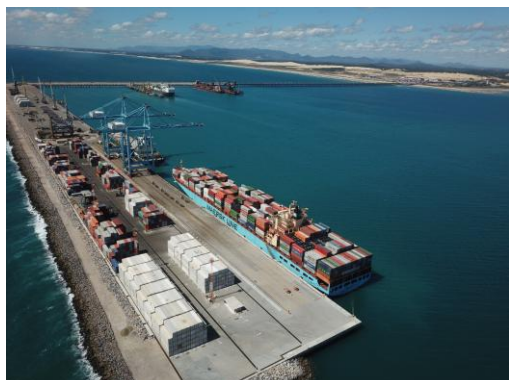
Desempenho ambiental e ações em curso

No caso do Itaqui, o desempenho ambiental já rendeu reconhecimento recente: em 2024, o porto ficou em segundo lugar na premiação da Antaq entre as instalações públicas. O terminal elaborou seu plano de descarbonização com a participação de 21 empresas e vem implementando medidas como adoção de caminhões a gás natural liquefeito (GNL), substituição de equipamentos movidos a diesel, monitoramento da qualidade do ar e modernização da infraestrutura elétrica. Também é um dos três terminais do estudo que já contam com inventário completo de emissões de gases de efeito estufa (GEE), junto com os portos de Santos e do Açu.

No Ceará, o Porto do Pecém figura entre os líderes nacionais em desempenho ambiental no setor privado, com 99,19 pontos no IDA — pontuação mais recente divulgada pela Antaq. O terminal participa da Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos, concedendo incentivos tarifários a navios com práticas sustentáveis: em 2024, 8% das embarcações atracadas se beneficiaram das reduções, quase o dobro do percentual de 2022. Entre as ações em curso estão o fornecimento de energia limpa para terminais arrendados, a substituição de veículos de apoio e iniciativas voltadas à transição para cadeias industriais de baixo carbono.

Com movimentação de 34 milhões de toneladas em 2024, o Porto do Itaqui consolida sua posição como o principal porto público do Norte Nordeste. Entre os destaques operacionais estão a soja, que respondeu por 13,7 milhões de toneladas no ano, os fertilizantes com 4 milhões e o crescimento de

12% nas exportações gerais em relação a 2023. O terminal mantém ainda forte integração com a malha ferroviária da VLI e do Corredor Centro-Norte.



Porto do Pecém, no Ceará, figura entre os líderes nacionais em desempenho ambiental no setor privado, segundo pontuação da Antaq. Foto: Reprodução/Porto do Pecém

Movimentação e perfil operacional dos dois terminais nordestinos

No mesmo período, o Porto do Pecém movimentou 19,6 milhões de toneladas, alta de 13% em relação a 2023. O terminal também bateu recorde na movimentação de contêineres, atingindo 555 mil TEUs, com avanço de 15%, e registrou crescimento de 21% nos grãos sólidos, puxado pelo minério de ferro — mais de 5,3 milhões de toneladas, das quais 600 mil foram exportadas à China. Integrado à Zona de Processamento de Exportação (ZPE), o Pecém reforça sua vocação para a industrialização de base energética e logística.

Incentivos, planos e infraestrutura verde

O estudo da Antaq destaca que todos os terminais analisados já oferecem algum tipo de incentivo a embarcações com menor pegada de carbono, como descontos tarifários ou prioridade de atracação. Também aponta que o desenvolvimento de planos de descarbonização tem avançado. O Porto do Açu já possui um plano consolidado, enquanto os demais estão em diferentes fases de elaboração e implementação.

Entre as medidas identificadas nos portos estão a instalação de painéis solares, aquisição de energia renovável certificada, substituição de equipamentos por versões elétricas e estudos para adoção de combustíveis de baixo carbono e hidrogênio verde. No caso do Porto do Açu, o inventário de emissões inclui o chamado escopo 3, que engloba emissões indiretas geradas por dragagem, transporte e logística de apoio — principais responsáveis pelo volume total de gases lançados na atmosfera.

Diagnóstico de descarbonização integra acordo com agência alemã

O relatório recomenda, entre outras medidas, a criação de um Plano Nacional de Hidrogênio Verde e o uso de incentivos fiscais para acelerar a adoção de tecnologias sustentáveis. Também propõe a ampliação de parcerias público-privadas para viabilizar a infraestrutura de corredores verdes de exportação e o fomento a pesquisa e desenvolvimento (P&D) para reduzir o custo dos combustíveis limpos. Como desdobramento, o projeto entrega ainda um guia de boas práticas para a descarbonização do setor portuário brasileiro.

O diagnóstico é parte de uma série iniciada em 2021. O Eixo 1 tratou da análise internacional de experiências e literatura científica. O Eixo 2, aprovado em julho de 2024, reuniu o panorama nacional. O Eixo 3, agora divulgado, concentra-se nos portos que já operam com iniciativas em curso. A iniciativa é conduzida no âmbito de um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) entre a Antaq e a agência alemã Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ).

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/10/2025

PRIMEIRA CARGA DA TRANSNORDESTINA SERÁ TRANSPORTADA EM 23 DE OUTUBRO

A ferrovia Transnordestina influenciará diretamente 1.007 municípios, com 26,2 milhões de habitantes e R\$509 bilhões do PIB

Por Bruno Brandão de Fortaleza



Primeiro trem da Transnordestina deve iniciar o transporte de cargas no dia 23 de outubro entre Bela Vista (PI) e Iguatu (CE) – Foto: Divulgação

A Transnordestina Logística anunciou que realizará seu primeiro transporte de cargas no próximo dia 23 de outubro, conectando Bela Vista (PI) e Iguatu (CE), em um percurso de 580 quilômetros. A operação marca o início da fase de transporte comissionado de cargas, etapa experimental autorizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que antecede a operação comercial plena.

A ferrovia influenciará diretamente 1.007 municípios, com 26,2 milhões de habitantes e R\$ 509 bilhões em PIB, o equivalente a 40,9% da economia nordestina, de acordo com dados da Federação das Indústrias do Estado do Ceará. Estima-se a criação de mais de 4 mil empregos diretos e indiretos. Além, deve consolidar o estado cearense como hub logístico e exportador do Nordeste.

Para o diretor-executivo do Movimento Pró-Logística, Edeon Vaz, a Transnordestina deve transformar o escoamento de grãos e minérios no Nordeste, tornando o transporte mais competitivo e ampliando a área de influência dos portos nordestinos.

“A soja tem um valor agregado muito pequeno, então não suporta fretes longos. Com a chegada dos trilhos ao Piauí e, num primeiro momento, ao Porto do Pecém, abre-se uma nova possibilidade de escoamento da produção, especialmente do Piauí”, ressaltou Edeon Vaz. A ferrovia vai ter dois tipos de carga principais: grãos, como soja e milho, e minérios. “Além disso, ela traz desenvolvimento para as cidades onde estão os terminais, pois viabiliza o transporte de cargas que antes não eram exploradas por falta de opção logística”, complementa em conversa com o Movimento Econômico.



Composições da ferrovia devem transportar milho, soja e minérios em operação experimental entre Piauí e Ceará – Foto: Wenderson Araújo/Trilux

A Fase 1 da ferrovia, que ligará Paes Landim (PI) ao Porto do Pecém (CE), já alcançou 77% de execução. Ao longo dos 1.750 km de trilhos, estão previstos seis terminais logísticos, dois deles já em obras: o Terminal Intermodal do Piauí e o Terminal Logístico de Iguatu (CE).

Inicialmente, o transporte abrangerá grãos, algodão, minérios, gesso, gipsita e contêineres, com potencial de movimentar até 1 milhão de toneladas de carga por ano. Os trens terão duas locomotivas e 20 vagões, alcançando velocidades de até 60 km/h, conforme as restrições operacionais vigentes.

Segundo Edeon Vaz, a redução no custo do frete pode chegar a 25% em relação ao transporte rodoviário, tornando o modal ferroviário um forte aliado do agronegócio regional. “Com o corte de custo em até um quarto, o transporte de caminhão do Piauí até o Pecém, representa ganho direto para o produtor e para a indústria”, ressaltou.

Desenvolvimento regional e interiorização da economia

O economista-chefe da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), Guilherme Muchale, destaca o caráter estratégico da ferrovia para o desenvolvimento econômico do Nordeste, com efeitos diretos sobre a competitividade e a geração de empregos.

“A Transnordestina é um dos projetos de infraestrutura mais estratégicos do país. Ela conectará o interior do Nordeste ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém, reduzindo custos logísticos e promovendo integração econômica”, avalia Muchale.



Guilherme Muchale, economista-chefe da FIEC, afirma que a Transnordestina será um vetor de integração econômica e competitividade para o Ceará – Foto: George Lucas/FIEC

Iguatu e o novo mapa econômico do interior

A cidade de Iguatu (CE), onde está sendo construído um dos terminais logísticos da ferrovia, deve se tornar um polo de integração entre a produção agrícola do interior e o Porto do Pecém.

“Municípios como Iguatu, Missão Velha e Quixeramobim já se preparam para receber complexos intermodais e novas cadeias logísticas. Esse tipo de investimento atrai capital privado, estimula o comércio e gera empregos. Além disso, cria novas cadeias de valor e dinamismo econômico.”, explica Muchale.

Além do impacto direto nas economias locais, a ferrovia deve reduzir desigualdades regionais, ao interiorizar investimentos e ampliar a competitividade de cidades médias e pequenas. “Mesmo cruzando municípios com menor peso econômico, a Transnordestina abrange 47,9% da população nordestina e 38% das empresas formais da região. Isso amplia seu potencial de transformação”, completa o economista.

O presidente Lula durante visita as obras do trecho em Iguatu – Foto: Ricardo Stocker

Novo corredor logístico e sustentabilidade

Com foco inicial no escoamento de grãos, como soja, milho e farelo de soja, a ferrovia promete maior eficiência e regularidade no transporte agrícola, além de ganhos ambientais. A redução de custos logísticos e a atração de empreendimentos, como o complexo de R\$ 500 milhões em Quixeramobim, que prevê 1.300 empregos diretos e indiretos, contribuem para reduzir disparidades regionais e fortalecer economias de médio porte, como as do Cariri e do Sertão Central.

“O transporte ferroviário reduzirá custos, trará previsibilidade e permitirá melhor precificação dos produtos. Além disso, desloca parte do transporte rodoviário para os trilhos, reduzindo emissões e elevando a sustentabilidade da cadeia produtiva. Com a integração ferroviária, o Porto do Pecém se consolida como porta de saída da produção do interior nordestino, atraindo investimentos logísticos e industriais de alto valor agregado.”, destaca Muchale.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/10/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PROMOVE E PARTICIPA DO TREINAMENTO “PROJETO CONCEITUAL DE CANAIS DE NAVEGAÇÃO” COM A USACE

O curso é uma oportunidade de contribuir para o equilíbrio entre desenvolvimento econômico e conservação ambiental



Brasília, 13/10/2025 - O corpo técnico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) promoveu e participou do curso “Projeto Conceitual de Canais de Navegação”, um treinamento do Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos (United States Army Corps of Engineers - USACE) na última semana.

O curso foi uma oportunidade estratégica de diálogo com todo o setor hidroviário e permitiu à ANTAQ aprofundar o conhecimento técnico

necessário para o aperfeiçoamento das análises de viabilidade, concessões e projetos de engenharia.

Todos os temas foram tratados com foco na sustentabilidade, reforçando o compromisso da ANTAQ em contribuir para o equilíbrio entre desenvolvimento econômico e conservação ambiental. Foi destacada, ainda, a importância de respeitar os limites naturais dos ecossistemas, implementando medidas de compensação ambiental sempre que necessário e planejando ações que resultem em ganhos reais para o meio ambiente.

A capacitação é uma forma da Agência se consolidar como referência técnica em hidrovias. A ANTAQ, que já possui expertise reconhecida nas áreas de regulação e fiscalização, busca agora fortalecer sua atuação na engenharia hidroviária, oferecendo ao mercado fundamentos sólidos para a estruturação de projetos, análise de EVTEAs e futuras concessões do setor.

Por isso, a formação marca um passo importante para fortalecer a atuação da Agência, principalmente da recém-criada Superintendente de Estudos e Projetos Hidroviários, na área de hidrovias, com foco em sustentabilidade, planejamento e regulação de projetos voltados ao transporte aquaviário no país.

Durante os encontros, foram abordadas questões fundamentais para o desenvolvimento sustentável das hidrovias brasileiras, como o uso responsável dos rios, a preservação ambiental e a adoção de soluções baseadas na natureza.

A iniciativa teve como um de seus grandes diferenciais a realização de uma mesa redonda especial, que reuniu representantes de instituições fundamentais para o setor: Eduardo Queiroz, superintendente de Estudos e Projetos Hidroviários; Bruna Santoyo, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor); Luciano Meneses, da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA); Alan de Almeida, da Marinha do Brasil; Edmilson Maturana, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA); Fernando Corrêa, da INFRA S.A.; Fabrício Fróes, prático; e Calvin Creech, do USACE.

Com base na experiência centenária do USACE, que há mais de 250 anos atua no planejamento e manutenção de vias navegáveis nos Estados Unidos, os participantes puderam aprender com os acertos e desafios enfrentados ao longo da história daquele país.

A troca de experiências foi vista como uma oportunidade única de ampliar horizontes, aplicando lições práticas ao contexto brasileiro e aprimorando o olhar técnico da Agência sobre as particularidades dos rios nacionais.

O conteúdo programático foi estruturado em quatro pilares essenciais para o desenvolvimento do setor: projeto de canais de navegação, dragagem, engenharia ambiental voltada aos rios e planejamento hidroviário.

Entre participantes presenciais e online, foram mais de 250 inscritos na capacitação de diversos órgãos, como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o MPor, a INFRA S.A., autoridades portuárias, o IBAMA, a ANA, entre outros.

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: 13/10/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

BRASIL AMPLIA EM 279KM A MALHA HIDROVIÁRIA ECONOMICAMENTE NAVEGÁVEL

Com R\$ 30 bilhões previstos até 2026, MPor aposta no transporte hidroviário como alternativa sustentável e eficiente para o escoamento de cargas



Hidrovia do Paraguai tem cerca de 600 quilômetros de extensão em território brasileiro. Foto: Divulgação/MPor

Em dois anos, o Brasil ampliou em 279 quilômetros a extensão total de suas vias hidroviárias economicamente navegáveis. O número passou de 20,1 mil quilômetros, em 2022, para 20,4 mil quilômetros, em 2024, um crescimento de 1,39%. Os dados fazem parte do Estudo de Vias Aquaviárias Interiores Economicamente Navegáveis (VEN), produzido pela Agência Nacional de Transportes

Aquaviários (Antaq) a cada dois anos, e aprovado nesta quinta-feira (9) durante Reunião Ordinária de Diretoria (ROD).

Entre 2023 e 2026, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) prevê R\$ 30 bilhões em investimentos em concessões no setor portuário e hidroviário, fortalecendo a infraestrutura logística nacional e ampliando a participação do transporte aquaviário na economia brasileira. “Os investimentos em infraestrutura hidroviária são fundamentais para tornar o transporte mais eficiente, reduzir custos logísticos e ampliar a competitividade, fortalecendo toda a cadeia econômica e produtiva do país”, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O levantamento da Antaq sobre a matriz de transporte hidroviário de cargas e passageiros, com base em dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), traz um panorama detalhado por região hidrográfica, confirmando o protagonismo do Norte, que apresentou o maior crescimento da malha, com 3,56% de acréscimo.

Com a atualização a proporção entre a malha hidroviária economicamente navegável (20,4 mil km) e a prevista no Plano Nacional de Viação (PNV), de 41,7 mil km, passou para quase 49%, revelando o grande potencial ainda a ser explorado. Estudos apontam que o Brasil possui mais de 42 mil quilômetros de rios navegáveis, enquanto apenas cerca de 20 mil quilômetros estão em uso.

O modal é considerado um dos mais sustentáveis, pois emite até cinco vezes menos poluentes que o transporte rodoviário e 1,5 vez menos carbono que o ferroviário. Além de reduzir custos de operação e implementação, as hidrovias também aumentam a segurança logística, com menor índice de acidentes e roubos de carga.

A expectativa é de que, com a expansão das concessões, a movimentação de cargas alcance entre 25 e 30 milhões de toneladas por ano até 2030. O transporte hidroviário tem se mostrado uma alternativa competitiva e ambientalmente vantajosa para o escoamento de grãos, minérios e outros produtos destinados à exportação.

Hidrovia do Paraguai

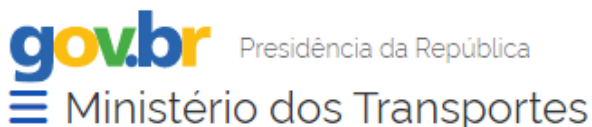
O Plano Geral de Outorgas (PGO 2023), elaborado pela Antaq e aprovado pelo MPor, definiu seis hidrovias como prioritárias para concessão: rios Madeira, Tapajós, Tocantins e Paraguai, além de Barra Norte (Hidrovia Verde) e Lagoa Mirim (RS).

A Hidrovia do Paraguai será a primeira a ter edital publicado, previsto para o primeiro semestre de 2026. Com cerca de 600 quilômetros de extensão em território brasileiro, a hidrovia é estratégica para o escoamento de cargas no Centro-Oeste. A concessão compreende o Tramo Sul, o Canal do Tamengo e as infraestruturas associadas, abrangendo o trecho entre Corumbá (MS) e a foz do Rio Apa.

Com a futura concessão, o espaço contará com calado operacional de 3 metros em períodos de cheia e de 2 metros na estiagem, garantindo trafegabilidade durante a maior parte do ano. A próxima etapa será a consolidação dos estudos finais, que serão submetidos ao Tribunal de Contas da União (TCU). Após a aprovação do órgão de controle, o edital será publicado e o leilão poderá ser realizado.

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

Data: 13/10/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LANÇA PROGRAMA DE SUSTENTABILIDADE PARA INFRAESTRUTURA DE RODOVIAS E FERROVIAS



Iniciativa apresentada nesta sexta (10), durante o Infra ESG Talks, em São Paulo, prevê até R\$ 21,5 bilhões em investimentos e estimula a resiliência climática no setor de transportes

Ministério dos Transportes lança programa com potencial de gerar até R\$ 21,5 bilhões em investimentos e promover inovação regulatória e resiliência climática no setor de transportes. - Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export

Em busca da qualificação de projetos de concessão e do estímulo à descarbonização, o Ministério dos Transportes lançou, nesta sexta-feira (10), durante o Infra ESG Talks, na sede da B3, em São Paulo, o Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura de Rodovias e Ferrovias (PSI). O programa tem potencial para gerar até R\$ 21,5 bilhões em novos investimentos e busca promover práticas de resiliência climática e inovação regulatória nas concessões rodoviárias e ferroviárias do país.

“É essencial destinar entre 1% e 2,5% da receita dos projetos a uma infraestrutura resiliente, voltada à transição climática e energética. Isso nos torna elegíveis para fundos de infraestrutura. Essa agenda é estratégica para atrair investidores interessados no Brasil e para que os projetos incorporem essa cultura de responsabilidade em todas as esferas governamentais”, afirmou o secretário-executivo do ministério, George Santoro.

O PSI foi concebido com base nas Portarias nº 622/2024 e nº 689/2024, que vinculam a emissão de debêntures de infraestrutura ao cumprimento de parâmetros ESG. O modelo permite que as concessionárias destinem até 2% das novas receitas a investimentos sustentáveis, com possibilidade de reequilíbrio prévio das receitas para garantir o início imediato dos projetos.



A execução será viabilizada dentro de um ambiente de sandbox regulatório, com duração mínima de dois anos, que permitirá testar e aperfeiçoar os instrumentos regulatórios em ambiente controlado. O programa funciona como um projeto-piloto de regulação, oferecendo segurança jurídica e previsibilidade às concessionárias participantes.

“Estamos diante de um setor em plena expansão, fundamental para o crescimento do Brasil. Esta é uma alavanca para superar a falácia de que desenvolvimento e conservação ambiental não podem andar conjuntamente. Eles devem, e podem, avançar juntos”, ressaltou o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Felipe Queiroz.

Durante o período de vigência do PSI, as concessionárias deverão apresentar planos de investimento que atendam aos 470 requisitos técnicos definidos por comissões compostas por representantes do governo federal e do setor privado. Ao final, os resultados serão avaliados e ajustados conforme a necessidade de aprimoramento do modelo.

Estrutura

O PSI organiza as concessionárias em três níveis de classificação:

- Nível 1: cumprimento dos requisitos básicos para emissão de debêntures sustentáveis;
- Nível 2: possibilidade de aplicar até 2% das novas receitas em projetos ESG;
- Nível 3: autorização para que a ANTT avalie investimentos que ultrapassem o limite de 2%.

Além disso, o programa incorpora o projeto Corredores Logísticos Verdes, que conecta rodovias, ferrovias e portos em planos integrados de sustentabilidade. A ação busca reduzir emissões e aumentar a resiliência climática nas infraestruturas de transporte, por meio de medidas coordenadas entre diferentes modais.

Um exemplo é o corredor que conecta a EPR Litoral Pioneiro, concessionária da BR-277/PR, que liga Curitiba a Paranaguá e o Porto de Paranaguá, cujo planejamento e execução vêm sendo discutidos com a concessionária e parceiros desde 2024.

“Mais do que uma inovação na infraestrutura de transportes, essa iniciativa tem impacto direto na vida das pessoas. Ao conectar os modais de forma sustentável e eficiente, reduzimos emissões, ampliamos a competitividade do país e garantimos que bens e serviços cheguem com mais agilidade e menor custo à população. É um modelo que olha para o futuro, mas que começa a transformar o presente, conectando desenvolvimento econômico com responsabilidade ambiental”, destacou o secretário-executivo do MT, George Santoro.

O subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides, também participou do evento e ressaltou que a sustentabilidade deve avançar por meio de ações concretas, como as previstas no PSI. Segundo ele, é fundamental regular, ampliar, mensurar e transformar processos, com metas claras e impacto real, para garantir resultados efetivos no setor de transportes.

Infra ESG Talks

Promovido pela ANTT, com apoio do Ministério dos Transportes, da B3, do Grupo Brasil Export e da Confederação Nacional do Transporte (CNT), o Infra ESG Talks reuniu autoridades, especialistas e representantes do setor privado para discutir sustentabilidade e inovação na infraestrutura de transportes, destacando práticas que aliam desenvolvimento econômico e responsabilidade ambiental.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 13/10/2025

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A ROTA BIOCEÂNICA, UMA OPÇÃO QUE TEM DE SER MELHOR ANALISADA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A viagem oficial da ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, à China, que tem início hoje, dia 13, com foco em investimentos e na ampliação da integração logística via Oceano Pacífico, coloca em destaque um debate estratégico para o futuro do comércio exterior brasileiro. A visita ao Porto de Xangai, o maior do mundo, serve como ponto de partida para a avaliação do projeto Rotas de Integração Sul-Americana, que busca consolidar a Rota Bioceânica como alternativa para as exportações brasileiras chegarem ao mercado asiático.

Os dados do Ministério do Planejamento e Orçamento sobre a Rota 2, que conectaria o Brasil à Ásia via o Porto de Chancay, no Peru, são os primeiros dados a serem analisados. A rota oferece a menor distância marítima, o menor tempo de navegação e uma significativa redução no custo por tonelada e nas emissões de gás carbônico. A economia de milhares de quilômetros em comparação com rotas tradicionais, como o Cabo da Boa Esperança (na África) e os Canais de Suez e Panamá, é um atrativo poderoso para a logística.

É inegável a importância de o Brasil buscar novos acessos à China, seu principal parceiro comercial. A dependência de rotas longas e canais com pedágios elevados, como o de Suez e o do Panamá, onera o custo logístico da produção brasileira. A Rota Bioceânica, ao prometer eficiência, rapidez e economia substancial, surge como uma solução de grande apelo em um cenário de competitividade global.

Contudo, é necessário questionar se a rota bioceânica é a melhor solução, considerando o perfil das cargas com destino ao país asiático e o caminho a ser feito até o porto peruano. A maioria das exportações brasileiras para a China consiste em commodities de alto volume, como soja e minério de ferro, que tradicionalmente utilizam a capacidade de grandes navios e rotas mais diretas. A Rota 2, embora mais curta no mar, exige uma integração complexa e dispendiosa entre transporte rodoviário e ferroviário para levar a produção do Centro-Oeste brasileiro até Chancay.

A complexidade da infraestrutura terrestre para acessar o porto peruano, que atravessa a Cordilheira dos Andes e exige novos investimentos em ferrovias e rodovias, é um fator que precisa ser sopesado. A economia logística no trecho marítimo pode ser anulada pelos custos e gargalos da integração terrestre, além do potencial impacto ambiental nas regiões atravessadas.

O Governo, ao realizar a visita técnica e promover o diálogo com investidores chineses, deve aprofundar a análise da Rota 2. É fundamental que os estudos de viabilidade considerem não apenas a distância marítima, mas o custo total desse traçado, de sua origem até o destino, incluindo o tempo e o custo de transbordo e a adequação da rota para o perfil de commodities que o Brasil exporta. A Rota Bioceânica é uma alternativa promissora, mas é essencial que se analise sua viabilidade, principalmente a superação dos desafios logísticos e o financiamento da infraestrutura terrestre, para então planejarmos sua implantação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/10/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - ALCKMIN ABRE PRÉ-COP EM BRASÍLIA COM FOCO EM METAS CLIMÁTICAS GLOBAIS

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



COMEÇA A PRÉ-COP

O presidente em exercício, Geraldo Alckmin, participa nesta segunda-feira, dia 13, em Brasília, da abertura da Pré-COP, a Reunião Ministerial Preparatória da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP30). Trata-se da última reunião de negociadores que antecede a COP30, que será realizada no mês que vem, em Belém (PA). O evento reunirá delegados e observadores de países signatários do tratado sobre mudança do clima das Nações Unidas, com o objetivo de impulsionar as negociações sobre os principais desafios da agenda climática global, como financiamento climático, transição energética, adaptação e preservação da biodiversidade.

PARTICIPANTES

Como a Pré-COP não integra o calendário oficial do secretariado da Convenção do Clima, são priorizadas delegações que coordenam grupos regionais. Brasília deve receber cerca de 500 representantes de 50 países. São dois dias de evento, terminando amanhã, terça-feira.

COMPROMISSOS

Uma preocupação que vem sendo manifestada pela presidência da COP30 é a entrega das Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs, na sigla em inglês), que são os compromissos e metas de cada país no combate às mudanças do clima. Até a última sexta-feira, 62 dos 196 países signatários haviam apresentado suas ambições, mas países como China e Índia, considerados grandes emissores, ainda não oficializaram seus planos.

TIK TOK EM PECÉM

O complexo portuário de Pecém (CE) receberá um data center da rede social chinesa Tik Tok. As obras terão início em seis meses, com um investimento de R\$ 50 bilhões, anunciou o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, na última semana. O projeto será desenvolvido pela Casa dos Ventos em parceria com a ByteDance, proprietária do Tik Tok.

REDATA

De acordo com o ministro, o empreendimento chinês reforça o potencial do Brasil em energia limpa e atrai novos investimentos por meio da Medida Provisória do Redata – o Regime Especial de Tributação para Serviços de Datacenter, que estabelece incentivos fiscais para atrair investimentos em datacenters no Brasil.

HIDROVIA DO PARAGUAI

Um total de oito empresas, entre nacionais e estrangeiras, manifestaram interesse na concessão da hidrovia do Rio Paraguai, segundo o secretário nacional de Hidrovias, Dino Antunes, do Ministério de Portos e Aeroportos. Elas participaram de uma sondagem promovida pela pasta, ação que antecede a publicação do edital e, na prática, é um termômetro do interesse do setor privado pelo projeto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/10/2025

NACIONAL - BRASIL APOSTA NO PACÍFICO PARA ACELERAR COMÉRCIO COM A ÁSIA

Ministra do Planejamento e comitiva visitam Porto de Xangai e hospital inteligente em Zhejiang durante missão à China

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, inicia nesta segunda-feira (13) uma missão oficial à China com foco em investimentos para o Brasil e na ampliação da integração entre a América do Sul e a Ásia por meio do Oceano Pacífico. A comitiva do governo brasileiro inclui o ministro da Saúde, Alexandre Padilha, além da secretária de Assuntos Internacionais e Desenvolvimento, Viviane Vecchi, e do secretário de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento e Orçamento, João Villaverde.



A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, lidera a comitiva do Governo, da qual também fará parte o ministro da Saúde, Alexandre Padilha, durante a missão na China

Durante a viagem, que se estende até quinta-feira (17), estão previstas visitas técnicas e encontros com empresários e investidores. Entre os principais compromissos está a visita ao Porto de Xangai, o maior do mundo em movimentação

de cargas e um ponto estratégico para o projeto Rotas de Integração Sul-Americana, conduzido pelo governo brasileiro para fortalecer a logística continental e o comércio com o mercado asiático.

Operado pela Shanghai International Port Group, o Porto de Xangai conecta-se a mais de 700 portos em mais de 200 países e atua como ligação direta com o Porto de Chancay, no Peru, que integra a chamada Rota 2, também conhecida como Rota Bioceânica. Essa conexão é considerada pelo Ministério do Planejamento e Orçamento uma alternativa mais eficiente para as exportações brasileiras em direção à Ásia.

De acordo com dados da pasta, a rota entre Chancay e Xangai apresenta as melhores condições logísticas: menor distância marítima (17.230 quilômetros), menor tempo de navegação (27 dias), custo reduzido por tonelada (US\$ 80) e menor emissão de gás carbônico (1,45 quilo de CO₂ por tonelada de combustível). O trajeto é 3.246 quilômetros mais curto que o do Cabo da Boa Esperança, 4.770 quilômetros menor que o da passagem pelo Estreito de Magalhães, 6.926 quilômetros inferior à rota do Canal do Panamá e 7.848 quilômetros mais breve que o caminho pelo Canal de Suez.

Segundo o Ministério do Planejamento e Orçamento, a rota pelo Pacífico se destaca não apenas pela rapidez, mas também pela economia logística. “A rota de Chancay é vantajosa não só por ser mais rápida, mas também por evitar canais com pedágios elevados, como os de Suez e Panamá. Por isso, apesar de exigir integração entre transporte rodoviário e ferroviário, a rota bioceânica oferece uma economia logística substancial”, informou a pasta.

Hospital inteligente

Além da agenda voltada à integração logística, a comitiva brasileira também visitará o Hospital da Província de Zhejiang, reconhecido como um dos mais avançados do mundo em tecnologia e gestão hospitalar. O chamado hospital inteligente é referência em digitalização de processos e uso de inteligência artificial para diagnóstico e atendimento, e servirá de modelo para projetos de modernização da rede pública de saúde no Brasil.

O Ministério da Saúde avalia a adoção de práticas inspiradas na experiência chinesa, especialmente no campo da telemedicina e da integração de dados hospitalares, com o objetivo de aumentar a eficiência da gestão e o alcance dos serviços no país.

Missão

A missão à China integra a estratégia do governo brasileiro de estreitar laços econômicos e tecnológicos com o país asiático, que é o principal parceiro comercial do Brasil. O projeto Rotas de Integração Sul-Americana, liderado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento por meio da Secretaria de Articulação Institucional, é um dos pilares dessa aproximação. Estruturado em cinco rotas, o programa pretende conectar diversas regiões brasileiras, por rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos, aos países vizinhos e, a partir deles, aos mercados da Ásia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/10/2025

NACIONAL - ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA GANHAM ESPAÇO EM FÓRUM INTERNACIONAL

Líderes e especialistas discutiram estratégias para fortalecer a conectividade física e digital entre países sul-americanos e do Caribe, durante programa na Inglaterra

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A apresentação do projeto ficou a cargo do secretário de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento e Orçamento, João Villaverde. Foto: Divulgação

O projeto Rotas de Integração Sul-Americana foi apresentado na semana passada durante um programa intensivo da London School of Economics (LSE), na capital britânica. Organizado pela LSE IDEAS em parceria com o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), o encontro teve como foco discutir estratégias para fortalecer a integração regional entre os países da América do Sul, Caribe e América Central.

A apresentação do projeto ficou a cargo do secretário de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento e Orçamento, João Villaverde, que destacou a relevância da articulação governamental e da cooperação internacional para avançar na integração da infraestrutura física e digital entre os países sul-americanos.

O programa reuniu acadêmicos, estudantes e representantes de organismos multilaterais, como a Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), a Comunidade do Caribe (Caricom), a Associação de Estados do Caribe (AEC) e a Comunidade Andina (CAN). Entre os participantes, estiveram presentes o embaixador Gonzalo Gutiérrez, ex-ministro das Relações Exteriores do Peru e atual secretário-geral da Comunidade Andina, e Mauricio Jaramillo Jassir, vice-ministro das Relações Exteriores da Colômbia.

O evento contou ainda com representantes de diversos países, incluindo México, Itália, Inglaterra, Colômbia, Guatemala e Honduras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/10/2025

NACIONAL - SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS CONFIRMA PRESENÇA NA ABERTURA DO ENAPH

Alex Ávila participará da abertura do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias, que integra a programação do evento em Brasília

Por Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, é uma das autoridades confirmadas no Fórum Nacional Brasil Export Infraestrutura 2025, que será realizado de 28 a 30 deste mês, no hotel Royal Tulip Alvorada, em Brasília (DF). Ele participará da abertura do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), marcada para a manhã do dia 29, segundo dia do evento.

O secretário Alex Ávila participará da abertura do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), marcada para a manhã do dia 29, segundo dia do evento



O Enaph, que integra a programação oficial do Fórum, é um dos espaços mais aguardados da agenda portuária brasileira. Reúne dirigentes de companhias docas, autoridades portuárias e representantes do setor público e privado para debater temas como atração de investimentos, cooperação internacional, aperfeiçoamento da dragagem e boas práticas de governança nos portos brasileiros.

Com presença de gestores de diferentes estados, o encontro busca promover a troca de experiências e a construção de soluções conjuntas para os desafios operacionais e regulatórios do setor. Além de Ávila, está prevista a participação do diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Wilson Lima Filho, na cerimônia de abertura.

Realizado pelo Grupo Brasil Export, o Fórum Nacional Brasil Export reunirá ao longo de três dias autoridades, executivos e especialistas para discutir o futuro da infraestrutura, da logística e do transporte no país. A programação inclui debates sobre o novo marco legal do setor portuário, financiamento de infraestrutura, avanço das ferrovias e dos biocombustíveis e os impactos da geopolítica no comércio exterior brasileiro.

A edição de 2025 também abrigará a terceira Expo Brasil Export, feira de negócios voltada à promoção de parcerias e investimentos, e a premiação Navegue + Brasil, que reconhecerá iniciativas de incentivo à navegação interior.

A programação completa do Fórum será transmitida ao vivo pela TV BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/10/2025

NACIONAL - PROGRAMAÇÃO DO FÓRUM BRASIL EXPORT INFRAESTRUTURA 2025

Brasil Export Infraestrutura 2025

28 | OUTUBRO | TERÇA-FEIRA

08h30 Credenciamento

09h00 Inova Export

> Iniciativa tem como proposta principal conectar pessoas, ideias e soluções nos setores de infraestrutura, logística, agronegócio, portos e comércio exterior

10h45 Intervalo

11h00 Paineis: Protagonismo feminino e equidade de gênero no setor de infraestrutura

Debatedoras: Cristina Castro, Superintendente de ESG e Inovação da Antaq; Vlândia Pompeu, Corregedora do Ministério dos Portos e Aeroportos

12h30 Encerramento do período

14h00 Abertura da terceira edição da Expo Brasil Export

14h15 InfraJur, Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes

14h30 Palestra de abertura

15h00 Paineis 1 do InfraJur: O PL 733/2025 e o Poder Legislativo

16h00 Intervalo

16h30 Paineis 2 do InfraJur: O PL 733/2025 e o Poder Judiciário

17h30 Palestra de encerramento: Flávio Dino, Ministro do Supremo Tribunal Federal (STF)

Tema: O STF e a economia brasileira

18h15 Intervalo

18h30 Sessão solene

Presença: Silvío Costa Filho, Ministro de Portos e Aeroportos; Guilherme Theodoro Rodrigues da Rocha Sampaio, Diretor-Geral da ANTT; Flávia Takafashi, Diretora da ANTAQ; Sérgio Bacchi, Presidente da Transpetro; Demais autoridades a confirmar

20h00 Encerramento

29 | OUTUBRO | QUARTA-FEIRA

08h30 Credenciamento

09h00 Abertura do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (ENAPH)

Presença: Alex Ávila, Secretário Nacional de Portos; Wilson Lima Filho, Diretor da ANTAQ; Demais autoridades a confirmar

09h45 Paineis 1 do ENAPH: Os portos brasileiros conectados ao mundo | Atração de investimentos e cooperação internacional

10h30 Intervalo

11h00 Paineis 2 do ENAPH: Modelos para aperfeiçoar o serviço de dragagem nos portos brasileiros

Debatedores: Ernesto Sampaio, Diretor-Presidente da Companhia Docas de São

Sebastião; Cleverton Elias Vieira, Diretor-Presidente do Porto de São Francisco do Sul; Demais gestores a confirmar

11h45 Paineis 3 do ENAPH: Inovação e boas práticas de governança nas autoridades portuárias

12h30 Encerramento do período

14h30 Paineis: Impactos da geopolítica mundial no comércio exterior brasileiro

15h30 Paineis: Tecon 10 e o futuro do complexo portuário de Santos

16h30 Intervalo

17h00 Apresentação InfraESG

17h30 Paineis InfraESG

18h30 Cerimônia de premiação da primeira edição do Navegue + Brasil

Presença: Dino Batista Antunes, Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação

20h00 - Encerramento

30 | OUTUBRO | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento

09h00 Palestra de abertura

09h30 Paineis: Sistemas ferroviários de acesso aos portos brasileiros e ações para ganhos de produtividade

Debatedores: Davi Barreto, Diretor-Presidente da ANTF; João Almeida, Diretor-Presidente da FIPS

10h15 Paineis: Estratégias para o desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil

Debatedores: Tiago Faierstein, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

11h00 Intervalo

11h15 Paineis: Infraestrutura de transportes | Financiamento, regulação e soluções logísticas

Apresentação: Vander Costa, Presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT)

12h00 Paineis: O papel da indústria para o crescimento econômico e sustentável do Brasil

12h45 Encerramento do período

14h30 Paineis: Os biocombustíveis como vetores de descarbonização no setor de transportes

15h15 Paineis: Investimento em infraestrutura como pilar estratégico para o crescimento da agroindústria

16h00 Paineis: Concessões e políticas fiscais | As ações dos governos estaduais para alavancar investimentos e proporcionar qualidade de vida para a população

17h00 Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/10/2025

NACIONAL - “OSCAR DOS MARES” CELEBRA O TURISMO MARÍTIMO E PREMIA DESTAQUES DA TEMPORADA

Em noite de gala em São Paulo, o Krooze Awards reuniu profissionais e apaixonados por cruzeiros para celebrar o melhor da temporada 2024/2025

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



A premiação reuniu empresários, executivos, jornalistas e influenciadores especializados em turismo marítimo, além de profissionais e viajantes habituados ao universo dos navios

O mercado de cruzeiros brasileiro celebrou o melhor da temporada 2024/2025 durante a segunda edição do Krooze Awards, realizada no último dia 6, no Teatro Santos Augusta, em São Paulo. Conhecida informalmente como o “Oscar dos Mares”, a premiação reuniu

empresários, executivos, jornalistas e influenciadores especializados em turismo marítimo, além de profissionais e viajantes habituados ao universo dos navios.

Nesta edição, o Krooze Awards apresentou um formato ampliado, com 16 categorias no total e a presença de mais de 40 jurados convidados para compor as bancas de avaliação. A cada categoria correspondeu um grupo independente de avaliadores formado por jornalistas, profissionais do turismo, representantes de entidades e influenciadores. responsáveis por eleger os três melhores nomes, destinos ou companhias.

De acordo com o regulamento, não há distinção entre primeiro, segundo ou terceiro lugar. Todos os indicados que atingem o topo da votação são reconhecidos igualmente, sem hierarquia entre eles. A exceção está na categoria Melhores da Temporada Brasileira, que tem apenas dois concorrentes, cada um destacado por um aspecto específico: o melhor serviço e o melhor navio. A votação foi realizada de forma online e individual, após reuniões virtuais em que os jurados debateram os méritos de cada candidato.

Entre as novidades deste ano, uma delas se destacou: o desmembramento da categoria de Melhor Cruzeiro Temático em duas subcategorias — Melhor Cruzeiro Temático e Melhor Cruzeiro Temático Musical —, acompanhando a popularização das viagens que unem música e entretenimento à vida a bordo.

Entre os principais destaques do ano estão Disney Cruise Line e Virgin Cruises, que dividiram o reconhecimento na categoria Destaques do Ano. Na lista das Melhores Escalas da Temporada Brasileira, houve empate entre Rio de Janeiro e Porto Belo, acompanhados por Balneário Camboriú e Armação de Búzios. Os Portos de Embarque mais bem avaliados foram o Concais (Porto de Santos), o Pier Mauá (Rio de Janeiro) e o Contermas (Porto de Salvador).

Na categoria Melhores da Temporada, o júri destacou Costa Cruzeiros, pelo serviço oferecido, e MSC Cruzeiros, pela estrutura dos navios. Os Melhores Cruzeiros Temáticos foram Dançando a Bordo (Costa Cruzeiros), Very Merrytime (Disney Cruise Line) e Magic Castle (Princess Cruises). Já os Melhores Cruzeiros Temáticos Musicais ficaram com Réveillon em Alto-Mar, Vumbora pro Mar, de Bell Marques, e Navio do Zezé, de Zezé Di Camargo.

No segmento fluvial, Viva Cruises, AmaWaterways e Scenic Luxury Cruises & Tours foram as companhias reconhecidas, enquanto o AmaMagdalena, da AmaWaterways, levou o título de Lançamento do Ano – Navio Fluvial. Entre as companhias de expedição, o destaque foi dividido entre Scenic Luxury Cruises & Tours, Swan Hellenic e Ponant, cujo Le Commandant Charcot foi eleito Lançamento do Ano – Navio de Expedição.



Luxo

O luxo teve seu espaço próprio, com Regent Seven Seas Cruises, Silversea Cruises e Ritz Carlton Yacht Collection entre as vencedoras. Nesta categoria, o Ilma, da Ritz Carlton Yacht Collection, recebeu o prêmio de Lançamento do Ano – Navio de Luxo. No grupo das companhias premium, o reconhecimento foi para Princess Cruises, Oceania Cruises e Celebrity Cruises, enquanto o Allura, da Oceania Cruises, foi escolhido Lançamento do Ano – Navio Premium.

Já entre as companhias contemporâneas, os prêmios foram divididos entre Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line e MSC Cruzeiros. Nesta categoria, houve empate no título de Lançamento do Ano – Navio Contemporâneo, compartilhado por MSC World America e Norwegian Aqua.

Homenagens

Além da premiação, a segunda edição do Krooze Awards teve momentos de homenagem a José Guillermo Alcorta, fundador do Grupo Panrotas; Ilya Hirsh, da Qualitours; e Marco Ferraz, presidente executivo da Clia Brasil

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/10/2025

NACIONAL - VEJA OS VENCEDORES DO KROOZE AWARDS 2025

Veja os vencedores do Krooze Awards 2025

DESTAQUES DO ANO Disney Cruise Line Virgin Cruises	MELHORES CRUZEIROS TEMÁTICOS MÚSICAIS Réveillon em Alto-Mar Vumbora pro Mar de Bell Marques Navio do Zezé de Zezé Di Camargo	MELHORES COMPANHIAS DE CRUZEIROS DE LUXO Regent Seven Seas Cruises Silversea Cruises Ritz Carlton Yacht Collection
MELHORES ESCALAS DA TEMPORADA BRASILEIRA (RESULTADO COM EMPATE ENTRE RIO DE JANEIRO E PORTO BELO) Balneário Camboriú Armação de Búzios Rio de Janeiro Porto Belo	MELHORES COMPANHIAS DE CRUZEIROS FLUVIAIS Viva Cruises AmaWaterways Scenic Luxury Cruises & Tours	LANÇAMENTO DO ANO – NAVIO DE LUXO Ilma – Ritz Carlton Yacht Collection
PORTOS DE EMBARQUE Porto de Santos – Concais Rio de Janeiro – Pier Mauá Porto de Salvador – Contermas	LANÇAMENTO DO ANO – NAVIO FLUVIAL AmaMagdalena – AmaWaterways	MELHORES COMPANHIAS DE CRUZEIROS PREMIUM Princess Cruises Oceania Cruises Celebrity Cruises
MELHORES DA TEMPORADA Costa Cruzeiros – Serviço oferecido MSC Cruzeiros – Estrutura do navio	MELHORES COMPANHIAS DE CRUZEIROS DE EXPEDIÇÃO Scenic Luxury Cruises & Tours Swan Hellenic Ponant	LANÇAMENTO DO ANO – NAVIO PREMIUM Allura – Oceania Cruises
MELHORES CRUZEIROS TEMÁTICOS Costa Cruzeiros – Dançando a bordo Disney Cruise Line – Very Merrytime Princess Cruises – Magic Castle	LANÇAMENTO DO ANO – NAVIO DE EXPEDIÇÃO Le Commandant Charcot – Ponant	MELHORES COMPANHIAS DE CRUZEIROS CONTEMPORÂNEOS Royal Caribbean Norwegian Cruise Line MSC Cruzeiros
		LANÇAMENTO DO ANO – NAVIO CONTEMPORÂNEO MSC World America Norwegian Aqua

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/10/2025

NACIONAL - MSC VIRTUOSA FARÁ ESTREIA NO BRASIL E DIVIDIRÁ TULO DE MAIOR NAVIO DO PAÍS

Com capacidade para mais de 6 mil hóspedes, embarcação chega na temporada 2026/2027 e integra frota de seis navios da companhia na América do Sul

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O MSC Virtuosa, um dos maiores e mais modernos navios da frota da MSC Cruzeiros, fará sua estreia no Brasil na temporada 2026/2027, dividindo com o MSC Grandiosa o tulo de maior embarcação já a operar em águas nacionais. A confirmação foi feita pela companhia, que também anunciou a presença de outros cinco navios na América do Sul entre novembro de 2026 e abril de 2027, totalizando mais de cem cruzeiros programados para o período.



Com 181.541 toneladas brutas, 19 andares e capacidade para mais de 6 mil hóspedes, o Virtuosa é idêntico em tamanho ao Grandiosa, seu navio-irmão, lançado no país em 2023

Com 181.541 toneladas brutas, 19 andares e capacidade para mais de 6 mil hóspedes, o Virtuosa é idêntico em tamanho ao Grandiosa, seu navio irmão, lançado no país em 2023. A embarcação faz parte da classe Meraviglia-Plus, evolução da

Meraviglia original, e é considerada um marco em tecnologia, conforto e entretenimento em alto-mar.

Inaugurado em 2020, o MSC Virtuosa foi projetado para oferecer uma experiência de viagem que combina inovação, sofisticação e lazer. O navio abriga 10 restaurantes, 21 bares, cinco piscinas, um teatro com quase mil lugares e uma promenade interna — a Galleria Virtuosa —, um boulevard de 112 metros coberto por um teto de LED que reproduz imagens em movimento, criando diferentes atmosferas ao longo do dia.

Entre as atrações exclusivas está o MSC Starship Club, um bar de conceito futurista onde um robô bartender chamado Rob prepara e serve coquetéis. O navio oferece ainda o MSC Yacht Club, área privativa com suítes de luxo, serviço de mordomo 24 horas e acesso a áreas exclusivas. Há também um spa balinês, academia de última geração, parque aquático e clubes infantis e juvenis com programação supervisionada.

Segundo Adrian Ursilli, diretor-geral da MSC Cruzeiros no Brasil, a chegada do Virtuosa representa um novo momento para a companhia no país. “Teremos a estreia de um dos nossos navios mais modernos e uma oferta renovada de itinerários, reforçando nosso compromisso em proporcionar férias inesquecíveis aos hóspedes brasileiros, com conforto, entretenimento e a hospitalidade que são marcas da MSC Cruzeiros.”

O Virtuosa será o 18º navio da companhia a operar em águas brasileiras e o principal destaque da temporada 2026/2027, marcada por uma ampla renovação da frota sul-americana. Além dele, estarão em operação na região o MSC Divina, o MSC Splendida, o MSC Música e o MSC Lirica, todos com embarques no Brasil, além do MSC Magnifica, que passará pelos portos da América do Sul durante seu cruzeiro de volta ao mundo.

Os itinerários detalhados e a abertura das vendas estão previstos para o próximo dia 20.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/10/2025

REGIÃO SUL - PARCERIA ENTRE SANTOS E ITAJAÍ LEVA CURSO DE CAPACITAÇÃO PORTUÁRIA A SC

Projeto Tripulantes do Cenep tem primeira edição fora do Sudeste e forma 50 alunos com aulas voltadas a inglês, hospitalidade e desenvolvimento profissional

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A sede da Superintendência do Porto de Itajaí (SC) foi palco, no último dia 8, da aula inaugural do Projeto Social Tripulantes do Cenep – Edição Itajaí. A cerimônia marcou o início da primeira turma catarinense de uma iniciativa que vem transformando a vida de jovens e adultos interessados em ingressar no mercado de hotelaria, cruzeiros e hospitalidade.



Alunos catarinenses terão aulas que incluem inglês, desenvolvimento socioemocional e profissional, com acompanhamento individualizado e metodologia da Deck4 Foundation

A chegada do programa a Santa Catarina é fruto de uma articulação institucional entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) — que assumiu a gestão do Porto de Itajaí em 2025 — e a Fundação Cenep, entidade ligada ao Porto de Santos e responsável pela realização do curso. A expansão

do projeto reflete o compromisso das instituições em promover inclusão social e oportunidades de qualificação também fora do eixo Sudeste.

“O Projeto Tripulantes é uma das ações mais simbólicas da nossa política de responsabilidade social, e levá-lo para Itajaí reforça a integração entre os portos e o compromisso com as comunidades que vivem no entorno das operações portuárias”, afirma Caio More, presidente da Fundação Cenep.

Durante a cerimônia, autoridades da APS e da Superintendência do Porto de Itajaí ressaltaram o caráter social da iniciativa e o impacto que o curso vem gerando desde sua criação, em 2024, na Baixada Santista, onde mais de 200 jovens estão sendo beneficiados. Nesta nova edição, 50 alunos catarinenses foram selecionados para participar das aulas, que incluem inglês, desenvolvimento socioemocional e profissional, com acompanhamento individualizado e metodologia humanizada da Deck4 Foundation, parceira técnica do projeto.

“Nós estamos muito felizes em levar essa oportunidade, em parceria com a Fundação Cenep e a Autoridade Portuária de Santos, para os jovens e adultos de Santa Catarina. Ver a Autoridade Portuária de Santos conduzindo o Porto de Itajaí com esse olhar social e educativo, e poder estar lado a lado nesse propósito de mudança de vida para tantos jovens e adultos catarinenses, é uma honra e um privilégio”, destacou André Vieira, presidente da Deck4 Foundation.

A aula magna foi ministrada por Fabrício Brito, diretor executivo e fundador da Deck4 Foundation, e contou com a presença de autoridades portuárias, dirigentes da APS e representantes de instituições parceiras.

Com aulas ao vivo e conteúdo acessível a participantes de todo o estado, a edição catarinense do Tripulantes do Cenep busca reforçar o papel dos portos brasileiros como agentes de transformação social, alinhando capacitação profissional e desenvolvimento humano.

“Essa é uma oportunidade de preparar novos talentos para o setor de cruzeiros e serviços, ao mesmo tempo em que fortalecemos a presença do Porto de Itajaí como um porto cidadão, que dialoga com a comunidade e investe em pessoas”, afirmou Júlio Cezar Alves de Oliveira, diretor de Administração e Finanças da APS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/10/2025

REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ APRESENTA PORTIFÓLIO E SUA EFICIÊNCIA EM CONFERÊNCIA

Encontro da AAPA no Canadá reuniu autoridades e executivos portuários de vários países para discutir financiamento, governança e sustentabilidade

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O diretor empresarial da Portos do Paraná, Felipe Gama, esteve no painel “Conectando Fronteiras: investimento público, poder político e prioridades portuárias nas Américas”

A Portos do Paraná foi destaque em um dos painéis promovidos pela Associação Americana das Autoridades Portuárias (AAPA), durante a conferência anual

realizada em Quebec, no Canadá. O encontro reuniu executivos e administradores de destaque do setor portuário das três Américas na última quarta-feira (8).

Com o tema “Conectando Fronteiras: investimento público, poder político e prioridades portuárias nas Américas”, o painel, mediado por Daniel-Robert Gooch, diretor executivo da Associação das Autoridades Portuárias Canadenses, contou com a participação do diretor empresarial da Portos do Paraná, Felipe Gama, do diretor da empresa norte-americana de consultoria em gestão empresarial Jacobs, Andrew Cairns, e do diretor executivo do Porto do Sul da Louisiana, Brian Cox.

Gama destacou o papel de referência da Portos do Paraná em eficiência portuária e governança pública no Brasil. “Somos o segundo maior porto do Brasil em movimentação e, em 2024, superamos mais de 66,7 milhões de toneladas movimentadas. Pude mostrar a nossa eficiência e como alcançamos o título de hexacampeões em gestão portuária”, afirmou Gama.

O diretor também ressaltou o portfólio de investimentos em andamento, que ultrapassa US\$ 1,3 bilhão nos próximos cinco anos, entre obras já contratadas e leilões agendados, além de US\$ 30 bilhões previstos em concessões ferro viárias e rodoviárias no estado do Paraná.

Durante o debate sobre modelos de financiamento, Gama explicou que o sistema brasileiro apresenta características semelhantes ao modelo landlord port canadense, em que o poder público é responsável pela administração da infraestrutura e áreas comuns, cabendo ao setor privado os investimentos na superestrutura e na operação em si.

A sustentabilidade no setor portuário também foi abordada. Em maio deste ano, a Autoridade Portuária do Paraná recebeu o Inventário de Gases de Efeito Estufa, elaborado pela Fundación Valenciaport. A próxima etapa será o desenvolvimento do plano de descarbonização.

Investimentos

Três projetos apresentados foram destaques em relação aos investimentos. O primeiro é o Moegão, maior obra pública portuária do Brasil, com capacidade para descarregar 180 vagões a cada cinco horas. A estrutura vai conectar 11 terminais portuários, reduzindo os cruzamentos de linhas férreas na cidade de Paranaguá.

Outra obra é a do Píer em T, investimento de R\$ 2,2 bilhões que contará com recursos do Governo do Paraná e das empresas arrendatárias de áreas públicas, concedidas em leilões realizados recentemente. O píer vai ampliar a capacidade de movimentação de cargas no terminal de exportação.

O terceiro investimento é o leilão do canal de acesso, que prevê a ampliação do calado de 13,3 metros para 15,5 metros nos cinco primeiros anos da concessão e a manutenção do mesmo até o final do contrato. O leilão está marcado para o próximo dia 22, na Bolsa de Valores do Brasil (B3), em São Paulo.

Além da participação no painel, a Autoridade Portuária participou de encontros bilaterais com investidores. O diretor presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, conversou com

empreendedores interessados no mercado da América Latina e tendo o Paraná como porta de entrada de cargas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/10/2025

REGIÃO SUDESTE - LEILÃO DA RECEITA TEM NOTEBOOKS, CELULARES, CÂMERAS E PEDRAS PRECIOSAS

Itens apreendidos ou abandonados em portos e aeroportos serão ofertados em disputa eletrônica aberta ao público

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O leilão será realizado de forma eletrônica e é destinado a pessoas físicas e jurídicas. O período de recebimento das propostas vai das 8h do dia 23 até as 21h do dia 27 deste mês

No próximo dia 28, a Receita Federal em São Paulo realizará no próximo dia 28 mais um leilão regional de mercadorias apreendidas ou abandonadas. Entre os produtos disponíveis estão notebooks, smartphones, smartwatches, componentes e periféricos para computadores, displays para telefones, servidores de computação, modems,

switches, câmeras, fones de ouvido, caixas acústicas e instrumentos musicais.

Há também utensílios domésticos, brinquedos, calçados, itens de vestuário, tecidos, pedras preciosas, ferramentas, luminárias e lâmpadas de led, sensores e componentes para máquinas, partes e peças para automóveis, aeronaves e embarcações, além de motocicletas elétricas, sacas de polímero de etileno e resíduos.

O leilão será realizado de forma eletrônica e é destinado a pessoas físicas e jurídicas. O período de recebimento das propostas vai das 8h do dia 23 até as 21h do dia 27 deste mês. A sessão para lances está prevista para as 10h do dia 28 (horário oficial de Brasília).

Os lotes estarão disponíveis para visitação mediante agendamento, em dias de expediente normal, de 13 ao próximo dia 24, nas cidades de Campinas, Santos, Guarujá, Bauru, São Bernardo do Campo, Barueri, São Paulo, Suzano, Santo André. Os endereços e horários para visitação, bem como os contatos para agendamento, estão indicados no edital do leilão.

Os licitantes terão 30 dias para retirada dos lotes arrematados. Destaca-se que a Receita Federal não se responsabiliza pelo envio das mercadorias. Bens arrematados por pessoas físicas não podem ser vendidos, assim como alguns lotes também quando adquiridos por pessoas jurídicas.

O edital, relação das mercadorias, fotos e demais informações relativas ao leilão podem ser encontrados no site da Receita Federal.

A participação nos leilões eletrônicos da Receita Federal se dá exclusivamente por meio do serviço “Sistema de Leilão Eletrônico”, acessado via Centro Virtual de Atendimento ao Contribuinte (e-CAC) mediante o uso de identidades digitais da conta GOV.BR com nível de confiabilidade Prata ou Ouro.

Além disso, o pagamento das mercadorias arrematadas em leilão é feito através de Documento de Arrecadação de Receitas Federais (DARF) e nunca mediante depósitos ou transferências para contas de terceiros.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/10/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - POR FAVOR, VOLTE A LER!



HUDSON CARVALHO

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

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

“A solução? Não podemos delegá-la apenas aos outros, como as Escolas e os Governos. É um assunto de todos nós, cuja ação deve começar cedo e dentro de nossas próprias casas. Como? Responderei não com as minhas palavras, mas com as de Bill Gates: “Meus filhos terão computadores, mas antes terão livros.”. Se fosse dita os dias atuais talvez ele incluísse os smartphones na frase”

O brasileiro não gosta de ler, é o que dizem. Vamos conferir?

A última Pesquisa Retratos da Leitura no Brasil (realizada pelo Instituto Pró-Livro, instituição mantida pela Abrelivros – Câmara Brasileira do Livro e pelo SNEL – Sindicato Nacional dos Editores de Livros), diz que em 2024, pela primeira vez, o número de não-leitores, superou o de leitores. 53% dos entrevistados não leram ao menos parte de um livro, nos três meses anteriores à pesquisa.

Em 2019 a média de livros lidos por uma pessoa era de 4,95. Em 2024, caiu para 3,96. Quase um ponto percentual. Significa que um pouco mais de 2 milhões de pessoas, deixaram de tocar em um livro. Em assustadores números redondos, somos mais de 113 milhões de não-leitores.

Como se comprem menos livros, seja em sua versão impressa, ou na eletrônica, o número de edições também caiu desde 2019. Eram cerca de 62 mil naquele ano, contra 45 mil entre 2023-2024.

Se não estamos lendo livros, talvez jornais e revistas? Não exatamente, ao menos nas versões impressas. Jornais tiveram queda de 40% em suas tiragens nos últimos anos e as revistas, impressionantes 87% de redução. Mesmo a base digital ainda é pequena, com menos de 1% da população assinando algum dos produtos disponíveis.

Uma pena. A título de comparação, nos Estados Unidos, a média de livros lidos por habitante é de 17, por ano. Neste país são editados cerca de 275 mil livros novos todos os anos.

Como os livros, além de cultura, também são um negócio, a quantidade de seus pontos de vendas, reflete o seu tamanho. A cidade de Xangai, na China, possui cerca de 3.800 livrarias. A vizinha Buenos Aires, 734. A nossa São Paulo, maior cidade do País, apenas 335.

São números tristes e impressionantes, mas o que querem dizer? Para manter o foco dessa Coluna, que são as carreiras, a vida das organizações e o mundo do trabalho, vou reduzir a análise apenas a esse universo.

A OCDE – Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico, em sua Pesquisa PISA 2022, revela que cerca de 50% dos jovens brasileiros na faixa de 15 anos não compreendem plenamente o que leem. O Banco Mundial, completa afirmando que as deficiências de leitura e escrita, impactam negativamente a produtividade do trabalhador nacional em até 20%.

É fácil de compreender que, sem essas habilidades, ferramentas tão importantes na atualidade como o aprendizado contínuo e a inovação, ficam mais difíceis de serem implantadas. Mesmo as atividades básicas necessárias para a compreensão de qualquer processo de trabalho, como a interpretação de instruções escritas e relatórios fica prejudicada. Difícil imaginar que novas e complexas tecnologias sejam aplicadas apenas assistindo a vídeos no YouTube.

Esse quadro nos permite afirmar que há um consequente aumento nos piores tipos de custo que uma empresa pode enfrentar: o retrabalho e o desperdício. São cerca de 200 bilhões a menos no PIB anual do Brasil, se calcularmos sobre os números de 2025. A própria comunicação do dia a dia fica prejudicada, se quem escreve e quem lê e-mails e mensagens de texto, tem dificuldades em escrevê-las ou lê-las.

Você deve estar imaginando por que tantos números e expressões superlativas num Artigo tão pequeno. Porque quero assustá-lo com os efeitos que a falta de leitura nos traz. Em última análise todos nós pagamos por eles, através de preços finais maiores resultantes da baixa produtividade e do desperdício ou redução do tamanho da economia (leia-se menos empregos e baixa remuneração dos existentes).

E a solução? Não podemos delegá-la apenas aos outros, como as Escolas e os Governos.

É um assunto de todos nós, cuja ação deve começar cedo e dentro de nossas próprias casas. Como? Responderei não com as minhas palavras, mas com as de Bill Gates: “Meus filhos terão computadores, mas antes terão livros.”. Se fosse dita os dias atuais talvez ele incluísse os smartphones na frase.

Por falar em smartphones, um dado adicional: o brasileiro passa, em média 9 horas e 13 minutos “online” por dia, atrás apenas da África do Sul. Desse total, cerca de 3 horas e 37 minutos, navegando nas Redes Sociais. Não farei juízo de valor sobre essa informação. Deixarei a interpretação dos efeitos, para o seu julgamento.

Um último pensamento, dirigido a quem pensa que a “I.A.”, a Inteligência Artificial vai nos tirar desse “curso de Titanic” que estamos vivendo: O que move o mundo são as perguntas, não as respostas.

Saber perguntar aos aplicativos de I.A, com correção e clareza, define a qualidade das respostas. Vocabulário reduzido, baixa capacidade de expressar um pensamento por escrito, erros gramaticais e de pontuação vão tornar as respostas mais limitadas do que poderiam ser. Não por falta de capacidade da “Inteligência” em processar. Seremos nós “perguntando pouco”, ou errado.

Término lembrando de uma frase de Cazuza, em 1987, a qual, embora tenha sido concebida em outro contexto, nos serve de alerta: “Os livros na estante já não tem tanta importância”.

Vamos mudar o país, mudando essa situação?

A SOLUÇÃO? NÃO PODEMOS DELEGÁ-LA APENAS AOS OUTROS, COMO AS ESCOLAS E OS GOVERNOS. É UM ASSUNTO DE TODOS NÓS, CUJA AÇÃO DEVE COMEÇAR CEDO E DENTRO DE NOSSAS PRÓPRIAS CASAS. COMO? RESPONDEREI NÃO COM AS MINHAS PALAVRAS, MAS COM AS DE BILL GATES: “MEUS FILHOS TERÃO COMPUTADORES, MAS ANTES TERÃO LIVROS.”. SE FOSSE DITA OS DIAS ATUAIS TALVEZ ELE INCLUÍSSE OS SMARTPHONES NA FRASE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/10/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - PONTE SALVADOR-ITAPARICA: FORA DE TEMPO E LUGAR



WALDECK ORNÉLAS

especialista em planejamento urbano-regional.
Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.
opinioao@portalbenews.com.br

“A concepção de uma ponte sobre a BTS está claramente defasada no tempo. Ademais, a insustentabilidade econômica leva a um projeto acanhado, com duas faixas de tráfego em cada

sentido, conversíveis para três – quando houver demanda – e só. Se e quando, no longo prazo, houver necessidade, a ponte estará obsoleta, sem comportar transporte de massa para passageiros, ou um sistema sobre trilhos, para cargas e passageiros. Não servirá ao futuro, mas permanecerá para sempre, como um trambolho sobre a Baía, maculando-a”

A proposta de construção de uma ponte rodoviária por sobre a majestosa Baía de Todos os Santos (BTS), para interligar Salvador à Ilha de Itaparica, carece inteiramente de sentido e reflete o mesmo conceito rodoviarista que, no passado, substituiu os vapores da Companhia de Navegação Baiana pelo sistema ferry-boat, para implantar uma única ligação ponto a ponto. Equivocadamente, segue agora o mesmo conceito.

Buscando emular a ponte Rio-Niterói, 50 anos depois de sua inauguração, tem a agravante de não contar com uma cidade do porte de Niterói do outro lado da Baía. No caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, o fluxo pendular entre as duas cidades interligadas não encontra aqui qualquer paralelismo.

E não se diga que a população da Ilha de Itaparica crescerá. Já não existe mais o fluxo da migração rural-urbana que marcou a segunda metade do século passado, afetando profundamente a cidade do Salvador. Na atualidade, estamos diante do esgotamento do crescimento populacional do país. No último período intercensitário, Salvador perdeu nada menos que 257 mil habitantes, uma tendência aqui acentuada, mas que se observa também em relação a outras metrópoles brasileiras.

Também a falsa ilusão de que a população de mais alta renda da capital se deslocaria para a Ilha como local de veraneio não se sustenta, na medida em que esta camada populacional já se estabeleceu, predominantemente, em Praia do Forte, mas, de modo geral, por todo o Litoral Norte baiano. Tampouco a população em geral poderia ter essa opção, na medida em que o custo do pedágio não pode ser absorvido por seu nível de renda.

A criação de um novo acesso a Salvador, orientado para as regiões Sul, Centro-Sul e Oeste tende, ao contrário do que se promete, a provocar um efeito centrípeto, pela elevada primazia e força gravitacional de Salvador, sugando a economia do entorno, ao invés de fortalecê-la. Vai, assim, no sentido contrário à necessária desconcentração e descentralização – leia-se interiorização – do desenvolvimento estadual, ainda hoje fortemente capitaneado pela cidade-capital e sua região metropolitana.

Como se não bastasse, a ponte vai na contramão do conceito de sustentabilidade – uma demanda social dos tempos atuais – que todos dizem abraçar, mas que têm dificuldade em adotar.

São, assim, inteiramente equivocados os pressupostos que embasam a proposta da ponte e o seu projeto, trazendo mais malefícios que benefícios para a Bahia. Como se vê, os argumentos a favor da ponte são de uma ingenuidade sem igual.

Por seu teor rodoviarista, a proposta da ponte vê a BTS apenas e tão somente como um obstáculo a ser vencido, ao invés de um patrimônio natural a ser valorizado em suas potencialidades econômicas e sociais.

Enquanto isto, a Baía continua sem um sistema de transporte aquaviário de passageiros, serviço capaz de trazer de volta o dinamismo perdido pelas 17 cidades do Recôncavo que a envolvem. Do mesmo modo, a ponte inibirá a formação de um complexo portuário pujante, que seja capaz de trazer oportunidades de trabalho e renda para os habitantes do seu entorno, mas, sobretudo, de proporcionar um novo salto de desenvolvimento para a economia baiana.

A BTS precisa passar a ser vista, isto sim, como uma unidade de planejamento, buscando-se traçar os caminhos da integração e do desenvolvimento de toda sua área e entorno, o que inclui o turismo e os esportes náuticos.

A concepção de uma ponte sobre a BTS está claramente defasada no tempo. Ademais, a insustentabilidade econômica leva a um projeto acanhado, com duas faixas de tráfego em cada sentido, conversíveis para três – quando houver demanda – e só. Se e quando, no longo prazo, houver necessidade, a ponte estará obsoleta, sem comportar transporte de massa para passageiros, ou um sistema sobre trilhos, para cargas e passageiros. Não servirá ao futuro, mas permanecerá para sempre, como um trampolim sobre a Baía, maculando-a.

Chega a ser ridícula, se não fosse trágica, a decisão de reduzir a altura e a largura do vão central – pasme-se – para reduzir os custos de investimento! Uma insensatez imperdoável.

São inquestionáveis os seus impactos urbanos, tanto em Salvador quanto na Ilha. Na capital, invade o Centro Histórico; na Ilha, cria uma via expressa sobre área sensível, espaço que sequer a ocupação irregular do solo ousou invadir. Sobretudo, não resolve a circulação das pessoas, dedicando-se exclusivamente aos automóveis, seu principal e único foco. Ainda assim, será invadida pelo transporte de carga, especialmente o de contêineres e grãos que, para chegar aos portos, atravancará a própria ponte e as vias arteriais da capital do Estado.

Enquanto isto, compromete definitivamente o funcionamento e a expansão do Porto de Salvador, tendo a ponte que se contorcer para preservar a bacia de evolução dos navios que aí aportam.

Em um estado que enfrenta, no momento, uma grave crise econômica decorrente do seu isolamento logístico, a ponte inverte as prioridades e compromete o potencial subexplorado da BTS, uma dívida da natureza que, com suas condições meteorológicas, águas tranquilas e profundas, se oferece como o melhor porto natural do Atlântico Sul.

A CONCEPÇÃO DE UMA PONTE SOBRE A BTS ESTÁ CLARAMENTE DEFASADA NO TEMPO. ADEMAIS, A INSUSTENTABILIDADE ECONÔMICA LEVA A UM PROJETO ACANHADO, COM DUAS FAIXAS DE TRÁFEGO EM CADA SENTIDO, CONVERSÍVEIS PARA TRÊS – QUANDO HOUVER DEMANDA – E SÓ. SE E QUANDO, NO LONGO PRAZO, HOUVER NECESSIDADE, A PONTE ESTARÁ OBSOLETA, SEM COMPORTAR TRANSPORTE DE MASSA PARA PASSAGEIROS, OU UM SISTEMA SOBRE TRILHOS, PARA CARGAS E PASSAGEIROS. NÃO SERVIRÁ AO FUTURO, MAS PERMANECERÁ PARA SEMPRE, COMO UM TRAMBOLHO SOBRE A BAÍA, MACULANDO-A

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/10/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

WALDECK ORNÉLAS -O TREM SALVADOR-FEIRA DE SANTANA

Redação - 13/10/2025 05:05

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

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

A BR-324 – que liga Feira de Santana a Salvador – é, na prática, o único acesso rodoviário à capital baiana. Trata-se de uma via duplicada, com duas faixas de tráfego em cada sentido, inteiramente



saturada, haja vista o grande fluxo de transportes de carga, de transporte coletivo interurbano e de veículos de passeio, tornando-a um ponto nevrálgico da ligação da capital com todo o interior do estado e o resto do país.

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

O Brasil não conta com uma política para o transporte ferroviário de passageiros, sendo a iniciativa do Ministério dos Transportes um primeiro passo para sua estruturação. Estados e municípios têm, no entanto, avançado na implantação e operação de sistemas ferroviários dedicados ao transporte de passageiros, agora também intercidades.

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

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

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

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

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

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

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

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

Observe-se que o Estado vem investindo em transporte de passageiros sobre trilhos. Para tanto, inclusive, criou a Companhia Baiana de Transportes (CBT), e tem planos de expandir o VLT, a partir

de Paripe, para Simões Filho e Candeias, superpondo seu curso com parte do traçado do Pedido de Autorização.

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

Independente da ferrovia de passageiros proposta, Feira de Santana – por sua condição de centro industrial e polo logístico macrorregional – necessita de uma ligação com a Ferrovia Minas-Bahia. A curta distância, à altura de Conceição da Feira, a interligação é uma short-line de indiscutível viabilidade e será, muito provavelmente, um ramal imperativo tão logo se esboce a recuperação da Ferrovia Minas-Bahia, no âmbito da renovação antecipada da concessão da FCA.

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

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

Fonte: Bahia Econômica

Data: 13/10/2025

LULA DIZ QUE FOME NÃO É PROBLEMA ECONÔMICO, MAS POLÍTICO

Victoria Isabel - 13/10/2025 15:25



Foto: Ricardo Stuckert/PR

Após participar do Fórum Mundial da Alimentação, em Roma, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nesta segunda-feira (13) que a fome não é um problema econômico, mas um problema político.

“Se houver interesse político dos governantes do mundo inteiro, se encontrará um jeito de colocar o café da manhã, o almoço e a janta para o povo pobre do mundo inteiro”, destacou, durante

coletiva de imprensa após o evento da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO).

“Não tem explicação o mundo rico gastar US\$ 2,7 trilhões em armamentos e, com apenas 12% disso, US\$ 300 e poucos bilhões, a gente poderia dar comida a 763 milhões de seres humanos que passam fome.”

Para Lula, só será possível acabar com a fome no mundo “quando houver indignação da humanidade”. “Há muito tempo, se dizia que a gente não ia ter capacidade tecnológica de produzir alimento para acompanhar o crescimento da humanidade”.

“Hoje, nós produzimos quase duas vezes o alimento necessário. Não basta produzir, é preciso consumir, é preciso chegar até as pessoas. E fazer com que as pessoas recebam esse alimento. E é preciso ter renda.”

Ao final da coletiva, o presidente voltou a classificar a fome como uma questão política e disse esperar discutir o tema em todos os fóruns mundiais dos quais participar.

“O mundo é desigual porque a economia, tal como ela é pensada, leva à um mundo desigual”.

“Podem gostar ou não gostar, mas, em todos os fóruns em que eu participar, os dirigentes políticos vão me ouvir falar da desigualdade racial, da desigualdade de comida, da desigualdade do salário, da desigualdade de tudo”, concluiu.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 13/10/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

BNDES: DESEMBOLSO DO FUNDO CLIMA ATÉ SETEMBRO É QUASE TRÊS VEZES O TOTAL DE 2024

Número será apresentado amanhã na Pré-COP

Por Ana Carolina Diniz



Foto: André Telles/BNDES — Foto: Foto: André Telles/BNDES

Nos nove primeiros meses de 2025, os desembolsos do Fundo Clima do BNDES somaram R\$ 4,05 bilhões, quase três vezes o total registrado em todo o ano de 2024. Segundo o banco, o avanço reflete o aumento das operações voltadas à mitigação e adaptação às mudanças climáticas. As aprovações nos primeiros nove meses de 2025 chegaram a R\$ 7 bilhões, 31% superiores a 2024. Há previsão de uso integral do orçamento de R\$ 14 bilhões em 2025. Os dados serão

divulgados nesta terça-feira durante a pré-COP, que acontece em Brasília, e estão sendo antecipados pelo blog.

Quando a administração atual assumiu, o Fundo Clima tinha uma carteira de cerca de R\$ 2 bilhões. Devem encerrar o próximo ano com R\$ 50 bilhões. Para se ter uma ideia do impacto, segundo o banco, as emissões evitadas e removidas de gases de efeito estufa dos projetos aprovados em 2024 e 2025 equivalem a evitar, anualmente, as emissões de sete meses dos carros do estado de São Paulo.

Hoje, o Fundo Clima é considerado o principal fundo climático do Sul Global e se tornou referência internacional. No banco, é chamado de “FAT verde”. Como é um fundo de crédito, embora ofereça juros muito competitivos, não se trata de dinheiro gratuito. É reembolsável, ou seja, a empresa que recebe o financiamento precisa devolver o valor emprestado ao banco.

Portanto, para ter acesso a esse crédito, dois requisitos são essenciais: primeiro, a empresa deve apresentar um projeto economicamente viável àquela taxa de juros; segundo, precisa estar disposta a investir e impulsionar seu próprio projeto, assumindo o compromisso de reembolsar o Fundo Clima.

O fundo conta com um comitê gestor que inclui representantes da sociedade civil, movimentos sociais, comunidades indígenas, movimento negro, além de representantes da agricultura e da indústria, e é presidido pela ministra do Meio Ambiente, Marina Silva. O comitê define quais projetos são financiáveis.

Como há esta seleção, é natural que setores mais maduros da transição climática tenham mais facilidade e melhores projetos. A geração de energia elétrica solar, por exemplo liderou o ranking de valor em 2024, com 17 operações que somam R\$ 2,8415 bilhões.

A mobilidade urbana, o transporte rodoviário coletivo de passageiros municipal obteve R\$ 445,5 milhões em seis operações, para modernização e eletrificação da frota de ônibus urbanos, que são fundamentais para a descarbonização do transporte.

A fabricação de álcool teve R\$ 2,5 bilhões distribuídos em cinco operações, como alternativa aos combustíveis fósseis. Na indústria, existem também projetos de reuso de óleo, avanços no biometano e biogás. Em inovação, o banco aprovou financiamento no valor de R\$ 200 milhões, com recursos do Fundo Clima, para a Embraer desenvolver os próximos protótipos do carro voador, o eVTOL, e, em seguida, fabricar o veículo comercial. Houve também aprovação do financiamento para a restauração das floresta, de R\$ 1 bilhão.

Adaptação climática

A administração pública em geral também figura como setor relevante, recebendo R\$ 914,9 milhões em três operações para projetos que englobam desde acesso à água e redução de riscos de enchentes até iluminação pública. Haverá uso do Fundo Clima, por exemplo, para um projeto de redução de risco de enchente em Campinas. Neste caso, a avaliação segue outros parâmetros, muitas vezes com garantia da União ou do Fundo de Participação dos Municípios. As prefeituras estão preocupadas com a mudança climática, mas o BNDES incentiva através do programa Cidades Resilientes, que combina, além do financiamento, a capacidade do banco de estruturar projetos para prefeituras e estados, voltados à adaptação, desde enchentes e secas até incêndios florestais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/10/2025

MINISTRO DA ECONOMIA DA ARGENTINA DIZ QUE EUA ESTÃO DISPOSTOS A CONTINUAR COMPRANDO PESOS

Em entrevista ao canal digital argentino LN+, Luis Caputo afirmou que apoio do Tesouro americano à moeda argentina permanece firme e que 'todas as opções estão sobre a mesa'

Por Bloomberg — Buenos Aires



O ministro da Economia da Argentina, Luis Caputo — Foto: Tomas F. Cuesta/Bloomberg

O ministro da Economia do presidente Javier Milei afirmou que o apoio do Tesouro dos Estados Unidos ao peso argentino permanece firme, enquanto o líder libertário se prepara para viajar a Washington antes da eleição legislativa que acontece no dia 26 deste mês.

Os EUA “estão dispostos a continuar comprando pesos e títulos, e todas as opções estão sobre a mesa”, disse o ministro Luis Caputo, no domingo, em entrevista ao

canal digital argentino LN+.

— Hoje, a maior potência do mundo diz: ‘Argentinos, faremos o que for necessário para que as coisas deem certo para vocês’ — acrescentou.

Os comentários antecederam a reunião marcada para esta terça-feira, dia 14, entre Milei e o presidente Donald Trump na Casa Branca, a apenas duas semanas das eleições de meio de mandato, que os investidores acompanham de perto em busca de sinais sobre a força política do líder argentino.

Na semana passada, os Estados Unidos agiram rapidamente para estabilizar a economia da Argentina, oferecendo US\$ 20 bilhões em financiamento e realizando uma rara intervenção no mercado cambial para sustentar o peso, após semanas de fortes quedas. O Tesouro também comprou pesos diretamente, em uma medida que se seguiu a tentativas fracassadas das autoridades argentinas de conter a desvalorização por conta própria.

Caputo afirmou que o acordo com o Tesouro dos Estados Unidos não implica dolarização nem desvalorização do peso. Ele sugeriu que a Argentina manterá o atual regime de banda cambial após as eleições de meio de mandato no dia 26.



Scott Bessent e Luis Caputo anunciam acordo depois de quatro dias de reunião em Washington — Foto: Reprodução

Ele acrescentou que a intervenção dos EUA não deve afetar a linha de swap cambial de US\$ 18 bilhões com a China, que foi parcialmente renovada no início deste mês.

O país está queimando reservas para deter a desvalorização do peso frente ao dólar. Antes de Washington intervir no mercado, o Tesouro argentino já

havia gasto US\$ 1,8 bilhão tentando sustentar o peso. Os mercados do país reabrem nesta segunda-feira, após o feriado nacional da sexta-feira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/10/2025

EXPORTAÇÕES CHINESAS DISPARAM APESAR DO TARIFAÇO DE TRUMP

Vendas de produtos da China para o exterior aumentaram 8,3% em setembro, superando expectativas e dando ao presidente Xi Jinping uma posição mais forte na disputa comercial com os EUA

Por Bloomberg — Pequim



Exportações da China superam previsões em setembro mesmo com tarifas impostas por Trump — Foto: The New York Times

As exportações da China cresceram no ritmo mais rápido em seis meses, superando amplamente as previsões — um sinal de resiliência que dá a Pequim uma posição mais forte na mais recente guerra comercial com os Estados Unidos.

As exportações aumentaram 8,3% em setembro em relação ao ano anterior, chegando a US\$ 328,6 bilhões, o maior total mensal de 2025 até agora, segundo dados da Administração Geral das Alfândegas, divulgados nesta segunda-feira. O avanço foi superior à estimativa mediana de 6,6% em uma pesquisa da Bloomberg com economistas, e mostra que ainda não há sinais de desaceleração no fluxo recorde de produtos que deixam os portos chineses.

Os embarques para os Estados Unidos despencaram 27% — no sexto mês consecutivo de quedas de dois dígitos —, mas essa retração foi mais do que compensada pelo forte crescimento das vendas para regiões como a União Europeia. No total, as exportações para destinos fora dos EUA aumentaram 14,8%, o ritmo mais rápido desde março de 2023.

— As exportações da China permaneceram resilientes apesar das tarifas americanas, graças à diversificação de mercados e à forte competitividade — disse Michelle Lam, economista para a Grande China do Societe Generale SA. — O impacto limitado das tarifas dos EUA sobre o comércio



total até agora provavelmente encorajou a China a adotar uma postura mais firme nas negociações comerciais entre os dois países.

A força da demanda de mercados fora dos Estados Unidos significa que as empresas chinesas devem ser menos afetadas pelo novo aumento nas tarifas ameaçado pelo presidente Donald Trump. As maiores vendas ao exterior também estão dando impulso a uma economia doméstica em deflação e que ainda luta para reverter a queda na demanda e nos preços dos imóveis.

A China deve divulgar os dados do terceiro trimestre da atividade econômica no próximo dia 20, e a maioria dos analistas prevê uma desaceleração em relação à primeira metade do ano. Ainda assim, o bom desempenho nos dois primeiros trimestres mantém o país a caminho de atingir a meta oficial de crescimento, em torno de 5%.

“O crescimento mais rápido das exportações da China em setembro mostra que os embarques para mercados fora dos EUA estão compensando a forte queda nas exportações destinadas aos Estados Unidos sob tarifas mais altas. Isso provavelmente reflete tanto uma maior expansão em mercados não americanos quanto transbordos via terceiros países, para aproveitar tarifas relativamente mais baixas”, aponta Eric Zhu, analista da Bloomberg Economics.

Empresas buscam mercados alternativos

As empresas têm respondido ao aumento das tarifas americanas buscando mercados alternativos ou redirecionando produtos indiretamente para a maior economia do mundo. Os embarques para a África dispararam 56% no mês passado — o ritmo mais rápido desde fevereiro de 2021 —, enquanto as exportações para a América Latina se recuperaram 15,2%, revertendo as quedas observadas em junho e agosto.

As exportações para a União Europeia cresceram mais de 14%, o maior aumento em mais de três anos, e as destinadas ao bloco comercial do Sudeste Asiático, composto por dez países, avançaram quase 16%.

O Vietnã foi um dos principais parceiros comerciais a registrar os maiores aumentos, com as exportações chinesas para o país subindo quase 25%, mesmo com o ritmo geral de crescimento moderado.

A Capital Economics chamou o Vietnã de “principal centro de redirecionamento” e afirmou que os números mais recentes sugerem que “o redirecionamento continua sendo um fator essencial para compensar as tarifas dos EUA.”

As importações da China cresceram 7,4% em setembro, muito acima das previsões, à medida que o país aumentou as compras de nações como Japão, Coreia do Sul, Países Baixos e Taiwan. Com isso, o superávit comercial total da China chegou a US\$ 90,5 bilhões — um aumento de quase 11% em relação ao mesmo mês de 2024.

E como a China tem reduzido as compras de produtos americanos, como soja, seu superávit comercial com os EUA na verdade aumentou ligeiramente de agosto para setembro, chegando a cerca de US\$ 23 bilhões. As exportações chinesas para a UE superaram as importações em quase US\$ 23 bilhões, resultando no menor superávit comercial com o bloco desde março.

— O ambiente externo atual continua sombrio e complexo — disse Wang Jun, vice-chefe da autoridade alfandegária em Pequim. — O comércio exterior enfrenta incertezas e dificuldades crescentes. Considerando a base alta do ano passado, será preciso trabalho árduo para estabilizar o desenvolvimento do comércio no quarto trimestre.

Na semana passada, a China anunciou amplos controles globais de exportação sobre produtos que contenham até mesmo vestígios de certos minerais de terras raras, o que levou Donald Trump a reagir ameaçando cancelar uma reunião presencial planejada com o presidente Xi Jinping — a primeira em seis anos.

O líder americano também anunciou planos para impor uma tarifa adicional de 100% sobre produtos chineses, além de restrições abrangentes a “qualquer e todo software crítico.”

Voltou atrás

Posteriormente, o governo Trump sinalizou abertura para um acordo com a China a fim de conter as novas tensões comerciais, embora tenha alertado que os recentes controles de exportação anunciados por Pequim representam um grande obstáculo às negociações.

No mês passado, o secretário do Tesouro, Scott Bessent, afirmou que os dois lados realizariam outra rodada de negociações em Frankfurt, na Alemanha, antes da data de 10 de novembro, quando expira a trégua tarifária.

Segundo estimativas da Bloomberg Economics, um aumento de 100% nas tarifas americanas elevaria as taxas efetivas sobre produtos chineses para cerca de 140% — um nível que praticamente paralisaria o comércio. Embora a taxa atual esteja 25 pontos percentuais acima da média mundial, o domínio da China na manufatura tem mantido suas exportações em fluxo.

No entanto, a exposição limitada ao mercado americano das exportações chinesas que mais crescem — que vão de baterias de lítio a navios e veículos elétricos — deve facilitar para Pequim conter qualquer nova disrupção no comércio, segundo Lynn Song, economista-chefe para a Grande China do ING Bank NV.

—Até agora neste ano, a China tem mostrado que, embora não deseje uma guerra comercial, está disposta a revidar conforme necessário diante de escaladas — disse ele. — A resiliência das exportações provavelmente reforçará a confiança nessa abordagem antes das conversas previstas para o final deste mês.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/10/2025

ELEIÇÕES EM PORTUGAL: PARTIDO DO GOVERNO CONQUISTA PREFEITURAS DE LISBOA E PORTO

PSD, legenda de centro-direita do primeiro-ministro Luís Montenegro, vence nas maiores cidades e confirma momento político favorável cinco meses após ganhar o Parlamento

Por Gian Amato



Pedro Duarte venceu no Porto — Foto: Divulgação

As prefeituras de Lisboa e Porto, as mais importantes do país, ficaram nas mãos do Partido Social Democrata (PSD), legenda do governo, após as eleições municipais de domingo em Portugal.

Em Lisboa, o prefeito Carlos Moedas, defensor do uso do automóvel e que tentou acabar com ciclovias, manteve a prefeitura e derrotou Alexandra Leitão, deputada do Partido Socialista (PS), de centro-esquerda.

No Porto, o médico Manuel Pizarro, ex-ministro da Saúde no governo do PS, foi derrotado pela terceira vez na corrida para ser prefeito da cidade. Há 25 anos que o PS fica fora do comando da prefeitura.

Nesta reportagem de O Globo, Pizarro defendeu a integração de médicos estrangeiros ao Sistema Nacional de Saúde, que tem enfrentado obstáculos. É político conhecido na cidade e no país.

Contra a notoriedade de Pizarro, o PSD apostou em Pedro Duarte, não tão conhecido, apesar de já ter sido ministro dos Assuntos Parlamentares, e venceu.

Foi uma aposta política de Montenegro, que preferiu comemorar ao lado de Duarte a noite de vitória do partido, que tem mais presidentes de câmaras (prefeitos) que o PS: 126 a 122.

A vitórias nas maiores cidades do PSD, pilar da Aliança Democrática do governo, acontece quatro meses após Luís Montenegro ser reeleito primeiro-ministro. E confirma o momento político favorável.

O partido ainda venceu em cidades importantes, como Gaia, vizinha ao Porto, e Cascais e Sintra, na região metropolitana de Lisboa. Ao lado de Porto e Lisboa, são consideradas as maiores câmaras (prefeituras).

Ao PS, resta o fato de ter tido desempenho numérico e qualitativo melhor que a sigla de ultradireita Chega, que é a segunda força no Parlamento, mas elegeu apenas três prefeitos.

Os socialistas vão governar em prefeituras de cidades médias, mas relevantes, como as de Viseu, Castelo Branco, Coimbra e Faro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/10/2025

HADDAD DEVE LEVAR A LULA NESTA SEMANA PLANO PARA FECHAR ROMBO DE R\$ 46 BI APÓS DERROTA NO CONGRESSO

Equipe econômica estuda taxação de apostas e cortes no Orçamento para fechar as contas

Por Bruna Lessa — Brasília



O presidente Lula e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, conversam em cerimônia no Palácio do Planalto: crise do Pix teve repercussão negativa, aponta pesquisa — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo/16-01-2025

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, deve apresentar nesta semana ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva um conjunto de medidas para conter o rombo de R\$ 46 bilhões até 2026 nas contas públicas após a derrubada da medida provisória (MP) alternativa ao aumento do Imposto sobre Operações Financeiras

(IOF) pela Câmara dos Deputados.

A expectativa é que as propostas sejam discutidas assim que o presidente retornar de Roma, onde participa do Fórum Mundial da Alimentação, promovido pela Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO).

A perda fiscal estimada inclui R\$ 31 bilhões que correspondem à chamada arrecadação frustrada — ou seja, dinheiro que o governo esperava receber com as novas regras, mas que não vai mais entrar nos cofres públicos — e R\$ 15 bilhões se referem a cortes de gastos que deixaram de ser implementados. Na prática, isso significa que o governo terá menos recursos para cumprir suas metas fiscais e precisará encontrar novas fontes de receita ou reduzir despesas para equilibrar as contas.

De acordo com fontes da Fazenda, duas frentes estão em análise: a edição de decretos que possam gerar arrecadação imediata e o envio de um projeto de lei em regime de urgência ao Congresso. Esse novo texto deve recuperar pontos centrais da MP rejeitada, como a cobrança retroativa de

impostos sobre apostas esportivas e a limitação de compensações tributárias usadas por grandes empresas.

O governo calculava arrecadar cerca de R\$ 5 bilhões apenas com a taxa retroativa das bets que operaram antes da regulamentação do setor, e outros R\$ 10 bilhões com as mudanças nas regras de compensação.

Ajuste no orçamento e corte de emendas

Para 2025, a alternativa mais provável é aumentar o bloqueio de despesas no Orçamento, atualmente em R\$ 12,1 bilhões, o que pode atingir emendas parlamentares. A Fazenda também avalia a possibilidade de cortes seletivos em gastos não obrigatório, preservando programas sociais e investimentos considerados prioritários.

Em entrevistas recentes, Haddad afirmou que todas as opções serão levadas ao presidente, mas descartou mudanças na meta fiscal.

— Ele (Lula) não vai abrir mão do fiscal, mas também não vai abrir mão do social. Pode ser que tenha corte de emenda, mas isso dentro da regra estabelecida — disse o ministro.

Foco na tributação e pressão política

Enquanto o Planalto elabora as medidas, Lula tem sinalizado que pretende endurecer o discurso sobre a tributação de setores de alta rentabilidade, especialmente as fintechs. Em entrevista a uma rádio baiana, o presidente afirmou que “tem fintech mais que banco” e defendeu que essas empresas paguem o “imposto devido”.

O governo também tenta reorganizar sua estratégia política e de comunicação após a derrota no Congresso. A avaliação interna é que a rejeição da MP do IOF foi resultado de uma articulação de partidos do Centrão, especialmente PP e União Brasil, com apoio de aliados do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), potencial adversário de Lula em 2026.

Enquanto Lula cumpre agendas na Itália e no Vaticano, o ministro da Fazenda cancelou sua viagem a Washington, onde participaria de reuniões do FMI e do Banco Mundial, para concentrar-se na elaboração do pacote. A expectativa é que o governo anuncie ainda nesta semana as medidas que substituirão a MP e indiquem o rumo da política fiscal nos próximos meses.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/10/2025

REUNIÃO DO FMI COM CHEFES DE BANCOS CENTRAIS TEM PREOCUPAÇÃO NO RADAR

Apesar de tensões comerciais e crescimento da dívida pública em diversos países, um eventual crash nos mercados estará na pauta do encontro das autoridades monetárias

Por Bloomberg — Washington D.C., EUA



Kristalina Georgieva, chefe do FMI — Foto: Shoko Takayasu / Bloomberg

Os chefes de bancos centrais, já inquietos com as tensões comerciais e o crescimento das dívidas públicas, enfrentarão um novo motivo de preocupação na próxima semana: o perigo de um colapso no mercado financeiro.

Autoridades globais e ministros das Finanças vão se reunir em Washington para as reuniões de outono (no Hemisfério Norte) do Fundo Monetário Internacional



(FMI) e do Banco Mundial, após uma série de alertas de que uma bolha de ações concentrada em empresas de inteligência artificial possa estourar em breve.

Do Brasil, Gabriel Galípolo viajará à capital americana para a série de encontros com seus pares globais.

A diretora geral do FMI, Kristalina Georgieva, reconheceu o risco à estabilidade financeira em um discurso na quarta-feira, quando antecipou os principais temas de discussão dos próximos dias.

— As avaliações estão se aproximando dos níveis que vimos durante o período de euforia com a internet há 25 anos — disse ela. — Se ocorrer uma correção brusca, condições financeiras mais apertadas podem frear o crescimento global, expor vulnerabilidades e tornar a vida especialmente difícil para os países em desenvolvimento.

O alerta de Kristalina foi mais direto do que os comentários feitos pelo FMI em outubro de 2000, quando o relatório World Economic Outlook (Panorama Econômico Mundial, em tradução livre) descreveu as avaliações das ações como “ainda elevadas” e mencionou o potencial de que os desequilíbrios se desfizessem “de maneira desordenada”.

Poucos meses depois, a força das vendas nos mercados foi tamanha que o Federal Reserve (Fed, o banco central dos EUA) foi obrigado a fazer um corte emergencial de meio ponto percentual na taxa de juro americana.

Mesmo antes de a nova ameaça tarifária de Donald Trump contra a China ter derrubado as bolsas na sexta-feira, autoridades já viam paralelos preocupantes.

O Banco da Inglaterra alertou recentemente para o risco de uma “correção acentuada nos mercados”, dirigentes do Banco Central Europeu manifestaram preocupação publicamente, e o Banco da Reserva da Austrália também apontou vulnerabilidades neste mês.

Essas preocupações vêm se acumulando há algum tempo. Autoridades do Banco Central Europeu (BCE) receberam, em sua última reunião de política monetária há mais de um mês, um alerta sobre “correções de preços súbitas e acentuadas”. Enquanto isso, o presidente do Federal Reserve (Fed), Jerome Powell, observou em setembro que os mercados estão “altamente valorizados”.

Na semana que vem, o Relatório de Estabilidade Financeira Global do FMI — uma publicação que nem existia no ano 2000 — deve atrair mais atenção do que o habitual na terça-feira. O mais recente World Economic Outlook (WEO), com as projeções econômicas globais, também será divulgado.

As declarações de ministros do G7 e do G20 que participarem do encontro do FMI também serão examinadas de perto, assim como a cacofonia de autoridades que provavelmente compartilharão suas opiniões.

— A inteligência artificial pode ser uma bolha. Mas também é uma força imparável. O FMI está, sem dúvida, certo ao alertar que as avaliações estão esticadas. O que é mais duvidoso é se esses alertas terão efeito sobre investidores dominados pelo medo de ficar de fora — disse Tom Orlik, economista-chefe global da área de pesquisas da Bloomberg.

Em outras partes do mundo, os dados de comércio e de preços ao consumidor da China e da Índia, os números de salários e crescimento do Reino Unido, e o anúncio do Prêmio Nobel de Economia — que será feito na segunda-feira, em Estocolmo — estarão entre os principais destaques da semana.

Enquanto isso, a perspectiva de uma nova guerra comercial entre Pequim e Washington deverá atrair a atenção de investidores e formuladores de políticas.

Na sexta-feira, Donald Trump anunciou uma tarifa adicional de 100% sobre a China, além de controles de exportação sobre “qualquer e todo software crítico” a partir de 1º de novembro, poucas horas depois de ameaçar cancelar uma reunião marcada com o presidente Xi Jinping.

A medida veio após a China impor novas taxas portuárias a navios americanos, abrir uma investigação antitruste contra a Qualcomm e anunciar amplas novas restrições às exportações de terras raras e outros materiais críticos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/10/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONCESSÕES DE RODOVIAS: TEREMOS PELO MENOS MAIS 10 LEILÕES EM 2026, DIZ O DIRETOR-GERAL DA ANTT

‘Leilões exitosos’ somam quase R\$ 150 bilhões de valores contratados para execução nos próximos 10 anos; ‘Somos superavitários’, diz Sampaio, que defende autonomia no Orçamento

Por Juliana Garçon e Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio, avalia de forma positiva o calendário de concessões realizados pela agência neste ano. Ao citar que serão leiloados em outubro os lotes 4 (no dia 23) e 5 (no dia 30) de concessão das rodovias do Paraná, prometeu, pelo menos, mais 10 leilões de concessões de rodovias em 2026.

“Nos 14 leilões já realizados, nós tivemos 10 players novos entrando, sejam novos operadores nacionais, seja a participação dos fundos financeiros e a retomada do investidor estrangeiro”, citou. “Para esses novos leilões, esperamos novos entrantes internacionais e nacionais, e que os atuais operadores que não têm participado de leilões participem após a otimização dos contratos que estamos fazendo”, assegurou.



Sampaio, que ocupava o comando interino da ANTT desde fevereiro, teve seu nome aprovado pelo Senado para o cargo de diretor-geral em agosto
Foto: ANTT/Divulgação

Sampaio falou com jornalistas na passagem pelo evento Regulation Week FGV, realizado na zona sul do Rio de Janeiro.

Ao detalhar os planos, definiu a concessão da BR-116/324/BA (Rota 2 de julho) como um dos projetos âncora. Também disse que em 2026 haverá concessões no sul do país, além da conclusão das otimizações de contratos nos Estados do Paraná e de Minas Gerais.

Sampaio, que ocupava o comando interino da ANTT desde fevereiro ano, teve seu nome aprovado pelo Senado para o cargo de diretor-geral em agosto.

Em defesa de autonomia do Orçamento

Sampaio disse, também, que é preciso avançar na discussão sobre a independência do Orçamento dos reguladores. O objetivo é reduzir os impactos dos contingenciamentos adotados pela União.

“Vejo espaço para a discussão, sobretudo, com o olhar do Congresso Nacional, do Tribunal de Contas da União (TCU) e do próprio Executivo. A agência contribui para o êxodo dos projetos de infraestrutura. Só em leilões exitosos são quase R\$ 150 bilhões de valores contratados para execução nos próximos 10 anos. Somos superavitários”, afirmou.

Para Sampaio, o Brasil vive um “alinhamento de astros” que incentiva as concessões. “Há uma maturidade institucional de todos os órgãos do ecossistema. Temos mecanismos regulatórios que não deixam o contrato desequilibrado a curto, médio e longo prazo e taxas internas de retorno compatíveis com o risco do projeto”, afirmou.

Concessão da ferrovia que liga os portos de Vitória e Açu

Sampaio reiterou que a concessão de ferrovia EF-118, que liga o Porto de Vitória, no Espírito Santo, ao Porto do Açu, no Rio de Janeiro, deve se dar no primeiro trimestre de 2026. Antes disso, no entanto, deve ocorrer o início das operações da Ferrovia Transnordestina.

“Neste mês de outubro, estamos com a perspectiva de iniciar as operações da Ferrovia Transnordestina, entre Piauí e o Ceará. Essa é uma ferrovia que tem como maior controlador a CSN e é um corredor estratégico de cargas do Nordeste”, disse.

Segundo ele, em relação a EF-118, o modelo vai priorizar o concessionário que demandar o menor aporte governamental para executar o projeto, que é em torno de R\$ 15 bilhões em investimentos.

Ele acrescentou que em 2026 deve ocorrer a concessão da Ferrogrão - EF-170, entre os municípios de Sinop/MT e Miritituba, distrito do município de Itaituba/PA, que prevê investimentos de pouco mais de R\$ 20 bilhões; e o Corredor Leste-Oeste (FICO-FIOL).

O processo de relicitação da Malha Oeste também está avançando, mesmo em meio à defasagem do quadro funcional da agência.

“A lei de origem da agência previa 1,8 mil trabalhadores. Hoje, nossa força de trabalho está em torno de 1,6 mil colaboradores, entre servidores e terceirizados. (...) Com os outros leilões que nós estamos realizando e solucionando outros contratos, vai ter esse aumento da matriz de transporte ferroviário”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/10/2025

SISTAC, DE REPARO DE PLATAFORMAS DE PETRÓLEO, REFORMULA DIRETORIA E PREVÊ TRIPLICAR RECEITA ATÉ 2030

O presidente, Carlos Madaleno, projeta que a receita alcance R\$ 700 milhões, mesmo sem a Margem Equatorial, nova fronteira que pode fazer o faturamento da companhia superar R\$ 1 bi

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A Sistac, empresa líder no País no setor de inspeção, manutenção e reparos de estruturas submersas para a indústria de óleo e gás (plataformas e navios), há 30 anos no mercado, reformulou sua diretoria. E, conforme disse ao Estadão/Broadcast o presidente da empresa, Carlos Madaleno, está pronta para novos desafios, que podem incluir a Margem Equatorial brasileira, se o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) conceder a licença de exploração à Petrobras.



Ao lado do novo diretor comercial, Ricardo de Luca, Madaleno projeta triplicar a receita até 2030, alcançando R\$ 700 milhões, mesmo sem contar com a Margem Equatorial, nova fronteira que pode fazer o faturamento da companhia ultrapassar R\$ 1 bilhão.

Uso de embarcações próprias permite que as atividades de manutenção sejam realizadas sem necessidade de embarque nas plataformas Foto: Sistac/Divulgação

Já com a nova formação, a Sistac conseguiu, em 2024, ampliar em 40% seu Ebitda, termômetro da capacidade de geração de caixa de uma companhia, e lançou um plano de negócios para os próximos cinco anos. Além do diretor comercial, a diretoria recebeu recentemente Andrea Azeredo, nova diretora financeira, e conta ainda com o diretor de operações, Augusto Brito.

“No ano passado, a gente atuou em duas frentes, tanto no aumento de receita como no aumento de eficiência, e tivemos esse crescimento no Ebitda. A gente espera alcançar um crescimento bem robusto em cinco anos, e a forma como a gente quer alcançar esse investimento é através de fortalecimento das parcerias que a gente já tem hoje”, explicou Madaleno.

Entre as principais parcerias, o executivo destaca a norueguesa DOF, que atua ao lado da Sistac no Brasil há sete anos no segmento de mergulho e cujo contrato foi renovado em 2025 por mais três anos.

O objetivo é trazer cada vez mais avanços tecnológicos em um ambiente em que a robotização vem crescendo rapidamente pela demanda dos clientes. Segundo Madaleno, a Petrobras, por exemplo, tem exigido mais robôs em vez de pessoas nas operações da companhia no mar. Além da estatal, a Sistac atende Shell, Brava, Prio, Perenco, entre outras.



Planos da Sistac incluem reforçar a frota de embarcações e incorporar tecnologias, incluindo soluções robóticas Foto: Sistac/Divulgação

“Existe aí uma futura transição, principalmente puxada pela Petrobras, de diminuir cada vez mais a quantidade de pessoas na água, vamos dizer assim, com o aumento da tecnologia. A gente sabe que a Petrobras vai ser pioneira, vai puxar, e a gente está seguindo esse caminho, mas a gente também sabe que a gente não pode deixar todos os clientes na mão, e os outros clientes ainda vão depender muito de mergulhadores”, explicou o CEO. “Nossa ideia é manter aquilo que a gente faz de bom, para atender ao mercado que demanda esse tipo de coisa, e acompanhar a Petrobras na transformação tecnológica com inspeções robóticas”, acrescentou.

Desde 2016, a Sistac é controlada por um fundo de private equity gerido pelo Axxon Group, e os planos para o futuro incluem investir fortemente nas alianças já existentes e em novas parcerias para reforçar a frota de embarcações e incorporar tecnologias, incluindo soluções robóticas.

Por dois anos consecutivos, a empresa recebeu o prêmio Peodive (Programa de Excelência Operacional em Mergulho Raso), concedido pela Petrobras, sendo o mais recente em agosto deste ano. A companhia possui quatro bases no Rio de Janeiro — três em Macaé e uma em Niterói — e cerca de 500 profissionais.

Madaleno destacou que a Sistac foi pioneira na introdução de embarcações do tipo Shallow Dive Support Vessel (SDSV) nos serviços de manutenção de plataformas, o que permite que as atividades sejam realizadas sem necessidade de embarque nas unidades.

“Com a embarcação própria, você vai no ponto que você quer e ainda não ocupa o espaço dos clientes (nas plataformas). Você dorme, come, tudo na sua embarcação, nem helicóptero é usado”, explicou Madaleno, que não descarta possíveis movimentos de fusões ou aquisições (M&A) no futuro, ou um potencial joint venture para crescer. “Aí depende do que aparecer”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 13/10/2025

ALIMENTAÇÃO CARA EM AEROPORTO PERMITE TER MENOR TARIFA AEROPORTUÁRIA DO MUNDO, DIZ DIRETOR DA ANAC

Receitas dos aeroportos brasileiros são compostas por cerca de 60% das receitas comerciais e 40% referentes à outorga, segundo agência

Por Juliana Garçon e Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - Ponto de crítica entre muitos viajantes, o preço dos serviços de alimentação nos aeroportos brasileiros permite que a tarifa aeroportuária, ou seja, os valores pagos aos operadores pela utilização da infraestrutura, seja o menor do mundo.

A defesa foi feita pelo diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) Tiago Sousa Pereira.

“A boa prestação de serviços depende da receita tarifária (regulada pela Anac) e não tarifária. As receitas comerciais, que não são reguladas, têm uma participação importante para o operador da concessão e são elas que permitem que a nossa tarifa aeroportuária seja a menor do mundo”, afirmou durante painel no evento Regulation Week FGV.



Tarifa aeroportuária inclui as de embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem da carga importada e exportada e a movimentação de cargas Foto: Divulgação/BH Airports

Na tarifa aeroportuária estão incluídas as tarifas de embarque (única paga pelo passageiro), conexão, pouso, permanência, armazenagem da carga importada e exportada e a movimentação de cargas.

Estimativas da Anac apontam que as receitas dos aeroportos brasileiros são compostas por cerca de 55% e 60% das receitas comerciais e entre 40% a 45% referentes à outorga.

“Nas concessões de rodovias, 99% das tarifas são pagas pelo morador daquela cidade que usa todo dia a rodovia”, apontou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/10/2025

LULA COBRA DE BANCOS E PAÍSES DOADORES RECURSOS PARA COMBATE À FOME E À POBREZA

Presidente defendeu adoção de imposto global de 2% sobre ativos de super-ricos para arrecadar fundos para acabar com a fome no planeta e rebateu críticas que associam políticas públicas a práticas assistencialistas

Por Gabriel de Sousa (Broadcast)

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) cobrou recursos financeiros de bancos multilaterais e países doadores durante uma reunião de membros do Conselho de Campeões da Aliança Global contra a Fome e a Pobreza, em Roma. Segundo o presidente, sem o orçamento para a causa, não haverá “transformação”.

“Primeiro, aos bancos multilaterais e países doadores: é necessário rever as prioridades. Programas de ajuste fiscal não são um fim em si mesmo que justifiquem a redução do investimento em desenvolvimento humano e social. Não há melhor estímulo para a economia global do que o combate à fome e à pobreza. Os recursos disponíveis devem ser mobilizados para enfrentar os desafios reais da humanidade”, declarou o presidente.



O presidente também cobrou que governos nacionais “coloquem os pobres no orçamento” e fez um balanço das ações no terceiro mandato à frente do Planalto. Lula citou a aprovação pela Câmara dos Deputados da proposta que isenta quem ganha até R\$ 5 mil do Imposto de Renda (IR), citando a medida como uma maneira de arrecadar fundos para programas sociais de combate a desigualdades.

Lula cobrou que governos nacionais 'coloquem os pobres no orçamento' Foto: Taba Benedicto/Estadão

“Neste mês, a Câmara de Deputados aprovou a isenção do imposto de renda para quem ganha até aproximadamente mil dólares mensais, e o aumento de 10% para quem ganha mais de 100 mil dólares por ano. Essa progressividade tributária vai ampliar os recursos para o financiamento de políticas públicas essenciais”, disse o presidente.

Lula disse também que a Aliança deu um passo decisivo nesta segunda-feira com a inauguração de um mecanismo que conta com uma sede, secretariado e direção. Segundo o chefe do Executivo, recursos do Brasil, da Noruega e da Espanha garantem parte dos recursos para o funcionamento da instalação até 2030.

“Vivemos em um mundo hiperconectado, com inteligência artificial, avanços científicos e até planos de habitar a Lua, mas a persistência da fome e da pobreza são as provas mais dolorosas de que falhamos como comunidade global”, disse o presidente no discurso.

O petista disse que não vai ao primeiro encontro de líderes da Aliança, que será realizado no Catar, no dia 3 de novembro. Segundo Lula, a ausência se dá devido à proximidade da data com a Cúpula de Líderes da COP-30, que será sediada em Belém. Da parte do governo brasileiro, os representantes no território catari serão os ministros do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, e do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Wellington Dias.

Sobre a COP-30, Lula reiterou a intenção de adotar uma Declaração sobre Fome, Pobreza e Clima entre os líderes globais. Para ele, a segurança alimentar deve estar no centro das ações que visam ações de controle climático.

O petista defendeu que os países redobrem a cooperação para enfrentar os desafios climáticos e que isso deve caminhar ao lado do combate à fome e pobreza. Ele também sugeriu a adaptação dos sistemas alimentares para a nova realidade do clima, mas alertou que isso demandaria muitos recursos de países ricos.

Imposto global de 2%

Lula defendeu ainda a adoção de um imposto global de 2% sobre ativos de super-ricos para arrecadar fundos para acabar com a fome no planeta. “673 milhões de pessoas estão em situação de insegurança alimentar. Com base em dados do Programa Mundial de Alimentos, é possível estimar que garantir três refeições diárias a essas pessoas, custaria cerca de 315 bilhões de dólares. Isso representa 12% dos 2,7 trilhões de dólares consumidos anualmente com gastos em armas. Estabelecendo o imposto global de 2% sobre os ativos de super-ricos obteríamos esse montante”, declarou o presidente.

Segundo o presidente, não é possível fazer uma dissociação entre a insegurança alimentar e a divisão entre ricos e pobres, homens e mulheres e países ricos e os em desenvolvimento. Lula também afirmou que poucas iniciativas contribuiriam tanto com o combate à fome do que uma “reforma da arquitetura financeira internacional”.

Na tribuna da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO), Lula defendeu mecanismos para auxiliar países que enfrentam a insegurança alimentar em larga escala, como a



redução de empréstimos, o aperfeiçoamento do sistema tributário e o alívio de dívidas de países pobres.

“É possível superar a fome por meio de ação governamental, mas governos só podem agir se dispuserem de meios. Ampliar o financiamento ao desenvolvimento, reduzir os custos de empréstimos, aperfeiçoar os sistemas tributários e aliviar a dívidas dos países mais pobres são medidas cruciais. Não basta produzir, é preciso distribuir”, afirmou Lula.

Além disso, ele rebateu críticas que associam políticas públicas a práticas assistencialistas. O petista também fez coro ao multilateralismo e disse que a fome é irmã da guerra, inclusive a tributária. Ele, porém, não citou o tarifaço global imposto pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump.

Lula também elogiou a FAO e disse que a entidade das Nações Unidas será indispensável enquanto a fome ainda for uma realidade nos países. Ele, porém, disse reconhecer tanto a capacidade de ação coletiva quanto o otimismo dos chefes de Estado estão “abalados”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/10/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

EVENTO DO 'VALOR' DEBATE INFRAESTRUTURA NO NORDESTE NESTA TERÇA-FEIRA

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

Por Valor — São Paulo

Com um crescimento econômico de 4% em 2024 — 0,2 ponto percentual acima da média do Brasil — e previsão de novamente chegar ao fim do ano com uma marca superior à do país, o Nordeste tem a sua infraestrutura logística como trava para um desempenho ainda melhor. Em busca de soluções para aperfeiçoar e ampliar a rede de ferrovias, hidrovias e estradas da região, o Valor, em parceria com a Infra S.A. e o Ministério dos Transportes, promove nesta terça-feira um encontro entre autoridades, especialistas e empresários em Fortaleza.

O evento faz parte da série de debates "Logística no Brasil", que tem como tema central a infraestrutura brasileira como vetor de desenvolvimento e que está percorrendo as cinco regiões do país.

O encontro no Ceará terá na abertura o painel "Raio-X da Infraestrutura da Região Nordeste. Soluções, Necessidades e Investimentos no Curto e Médio Prazo com Vistas ao Crescimento Regional". Os participantes serão George Santoro, secretário-executivo do Ministério dos Transportes, Fabiano Chaves da Silva, subsecretário de Planejamento de Longo Prazo do Ministério do Planejamento e Orçamento, e Jorge Bastos, presidente da Infra S.A.

Em seguida, haverá o painel "Desenvolvimento Regional e Cadeias Produtivas. Logística como Motor de Integração Econômica e Social do Nordeste", com as presenças de José Arlan Silva Rodrigues, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Nordeste (Fetranslog-NE), Flavio Ataliba, professor titular da Universidade Federal do Ceará e coordenador do Centro de Estudos do Desenvolvimento do Nordeste, do FGV IBRE, Cloves Eduardo Benevides, subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, e Zakaria Benzaama, CEO da Fortal Log Transportes e membro da Associação Brasileira dos Produtores e Exportadores

de Frutas e Derivados (Abrafrutas). A mediação dos painéis será de Marina Falcão, repórter do Valor Econômico.

Para o Nordeste, a Casa Civil da Presidência da República está prevendo investimentos de aproximadamente R\$ 605 bilhões até o ano que vem, em obras que integram o Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). No entanto, os recursos públicos devem ser insuficientes para suprir todas as carências estruturais da região. Haverá a necessidade de concessões, parcerias público-privadas e investimentos privados.

Entre os destaques das melhorias na infraestrutura da região estão a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), a Transnordestina e os portos de Suape (PE) e Pecém (CE). Somente no complexo do porto cearense — que inclui uma zona industrial e uma zona de processamento de exportação (ZPE) — devem se concretizar aportes de quase R\$ 2,5 bilhões em sua infraestrutura, tanto com recursos do próprio porto como de empresas que passarão a usar seus terminais.

O evento terá transmissão no YouTube, Facebook e LinkedIn do Valor e no YouTube, Instagram e Facebook do Ministério dos Transportes. Inscrições para os próximos debates da série "Logística no Brasil" podem ser feitas pelo link <https://oglobo.globo.com/projetos/logisticanoBrasilinscricao/>.

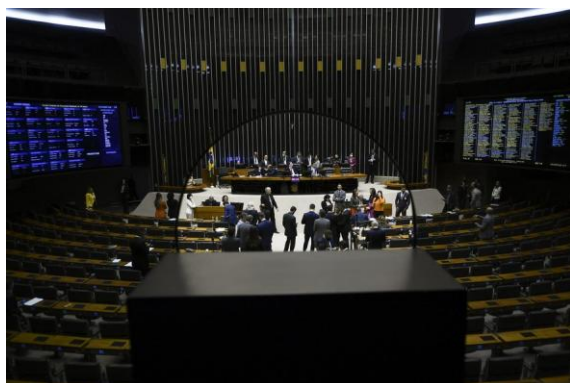
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/10/2025

CONGRESSO DEVE DERRUBAR VETOS AO PROJETO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL COM APOIO DE GOVERNISTAS

Texto sofreu fortes críticas de ambientalistas e de alas do governo, como o Ministério do Meio Ambiente

Por Caetano Tonet, Cristiano Zaia e Gabriela Guido, Valor — Brasília



Congresso deve derrubar vetos ao projeto do licenciamento ambiental com apoio de governistas
— Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado

Parlamentares, incluindo boa parte da base governista, pretendem derrubar integralmente os 63 vetos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ao projeto do licenciamento ambiental, na próxima sessão do Congresso, prevista para a quinta-feira (15).

Congressistas ouvidos pelo Valor afirmam que o texto aprovado no Parlamento, em julho, teve a anuência do

Executivo e por isso será reestabelecido. O projeto sofreu fortes críticas de ambientalistas e de alas do governo, como o Ministério do Meio Ambiente.

“Vamos derrubar tudo, porque tudo que nós aprovamos aqui estava acordado com o ministro Rui Costa e a ministra Gleisi Hoffman”, afirmou o líder do PSD no Senado, Omar Aziz (PSD-AM), aliado de primeira hora do governo Lula.

Apesar do movimento no Legislativo, o governo negocia um acordo com a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), a bancada do agronegócio no Congresso, pela manutenção de alguns pontos.

Há a possibilidade de os congressistas derrubarem alguns vetos, mas manter outros para que sejam discutidos no âmbito da Medida Provisória que regulamentou a Licença Ambiental Especial (LAE) ou do projeto de lei enviado pelo governo, retomando alguns pontos excluídos por Lula com mudanças.

“Nossa linha é derrubar alguns vetos. Estamos fazendo uma análise do que vamos vetar. Não será para derrubar tudo”, disse ao Valor o deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), que é da diretoria da

Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA). “A ideia é ter uma legislação para agilizar [o licenciamento ambiental], ter critérios objetivos, e desfazer aquela narrativa do ‘liberou geral’, que não será o nosso comportamento.”

Na mesma linha, o líder do governo no Congresso, Randolfe Rodrigues (PT-AP), confirma a negociação em torno de alguns vetos e diz que o Brasil tem que chegar a uma legislação equilibrada na COP30, que será em Belém (PA) a partir de 11 de novembro. “Tem uma circunstância que o Brasil vai ser sede de uma conferência do clima. Não pode abrir a porteira”, declarou.

Por questões regimentais, há a possibilidade de que mesmo vetos que venham a ser derrubados pelo Congresso, possam retornar parcialmente na MP ou no projeto enviado pelo Executivo, segundo fontes envolvidas nas negociações.

Tanto a MP da LAE quanto o PL têm como relator o deputado Zé Vitor (PL-MG), que também relatou o projeto de lei do licenciamento, aprovado pelo Legislativo em julho. Ele já disse ao Valor que uma das tendências em curso também é acatar grande parte das emendas propostas por parlamentares à MP, que na prática usam o texto do governo para ressuscitar na íntegra a proposta de lei aprovada pelo Congresso há três meses. Ao todo foram protocoladas 833 emendas à MP, que expira em dezembro se não for votada – ela ainda tramita na comissão mista.

A MP que regulamenta a LAE foi um gesto claro ao presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), autor da emenda que incluiu a nova modalidade de licenciamento ambiental na lei, que na prática cria uma nova licença para empreendimentos considerados estratégicos, como a exploração de petróleo na Margem Equatorial, na Foz do Amazonas. O governo terá, no entanto, que indicar quais projetos estratégicos poderão se enquadrar nesse novo licenciamento.

Ao anunciar a sessão do Congresso para a deliberação dos vetos, Alcolumbre defendeu o projeto do licenciamento ambiental como forma de dar mais segurança jurídica.

“Hoje, os órgãos ambientais insistem em resoluções, portarias, normativas nos conselhos, que acabam, inclusive, driblando a legislação brasileira e pondo regras contra a lei em vigor. Então nós precisamos dar a segurança jurídica para o setor produtivo do Brasil, que precisa dessa matéria há décadas”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/10/2025

APÓS AMPLIAÇÃO, WABTEC MONTA CENTRO DE ENGENHARIA NO PAÍS

Fornecedora de equipamentos ferroviários ativou nova linha de produção de locomotivas e instala centro de engenharia em Minas Gerais

Por Cibelle Bouças — De Contagem (MG)



Danilo Miyasato, da Wabtec Corporation: Produção crescerá 70% neste ano — Foto: Divulgação

A americana Wabtec Corporation, fornecedora de equipamentos ferroviários, ativou uma nova linha de produção de locomotivas no complexo industrial instalado em Contagem (MG), fruto de investimentos de R\$ 150 milhões. Agora, a empresa investe R\$ 20 milhões na ampliação de sua equipe e na implantação de um centro global de engenharia, o primeiro da América Latina.

O novo centro de engenharia terá foco em pesquisa e desenvolvimento de projetos nacionais e internacionais. Localizado próximo à fábrica da Wabtec, o centro vai ocupar uma área de 9 mil metros quadrados e contará com laboratórios e estações de trabalho para 300 engenheiros, que estão sendo contratados. A expectativa é que a unidade seja



inaugurada na virada do ano.

“O centro de engenharia reforça o nosso compromisso de desenvolvimento no Brasil para a América Latina”, afirma Danilo Miyasato, presidente e líder regional da Wabtec Corporation na região. Dos 300 engenheiros, 70 foram contratados. As contratações serão feitas gradualmente, no prazo de dois anos. “Queremos chegar até 2035 com 500 engenheiros”, acrescenta o executivo.

Em 2025, a Wabtec ampliará a produção no Brasil em 70% em relação ao ano passado. Com o centro de engenharia, a expectativa é elevar a capacidade produtiva em mais 28%. Miyasato diz que o principal foco da expansão é atender o mercado brasileiro, que está aquecido, sem deixar de produzir para outros países.

Segundo a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), a produção ferroviária em Minas deve atingir 75 locomotivas em 2025, crescimento de 39% em relação ao ano passado. A produção de vagões está prevista em 1,7 mil unidades, aumento de 9,9%, e a de carros de passageiros é estimada em 188, com retração de 17,5%. A Wabtec e a Progress Rail, da Caterpillar, em Sete Lagoas (MG), concentram a produção de locomotivas.

Neste ano, a Wabtec produzirá 17 locomotivas para a cooperativa australiana CBH Group e três para o Uruguai. As encomendas para o Brasil são mais numerosas. No início do ano, a Rumo Logística, do grupo Cosan, e a chinesa Cofco International anunciaram a compra de 23 locomotivas da Wabtec. As locomotivas da Cofco fazem parte de um investimento de R\$ 1,2 bilhão da empresa para o transporte ferroviário de grãos e açúcar operado pela Rumo até seu terminal no Porto de Santos (SP).

Em março, a Vale firmou acordo com a Wabtec para adquirir 50 locomotivas para a Estrada de Ferro Vitória a Minas e a Estrada de Ferro Carajás. As locomotivas começam a ser entregues em 2026. O valor da operação é mantido em sigilo. No Brasil, a Wabtec tem quatro grandes clientes: MRS, Vale, VLI e Rumo Logística.

Miyasato diz que o transporte intermodal tem ganhado espaço no Brasil, o que aumenta a demanda por sistemas digitais que permitam sincronizar o tráfego pelos diferentes modais - outra área de atuação da companhia. A Wabtec desenvolve no país locomotivas e componentes e equipamentos para vagões, sistemas digitais, sistemas de controles, sistema de apoio à condução e de sinalização.

Outra tendência para o mercado ferroviário, segundo o executivo, é a busca pela descarbonização. “A jornada de descarbonização envolve desenvolvimento de motores com sistemas de combustão mais eficientes, movidos a combustíveis alternativos, como biodiesel, gás natural e biodiesel renovável”, afirma.

A Wabtec vai abrir dois centros de logística no país este ano, em Governador Valadares (MG) e em Monte Alto (SP), para expandir a capacidade de distribuição e crescer em áreas como manutenção de vias permanentes, inteligência digital e componentes.

A empresa possui no Brasil 1.775 funcionários. No mundo, emprega 27 mil pessoas em 50 países. A Wabtec reportou, no segundo trimestre, vendas de US\$ 2,71 bilhões, com aumento de 2,3% em relação ao mesmo intervalo de 2024. O lucro líquido totalizou US\$ 339 milhões, alta de 16,5%. A companhia estima para o ano vendas globais entre US\$ 10,92 bilhões e US\$ 11,22 bilhões.

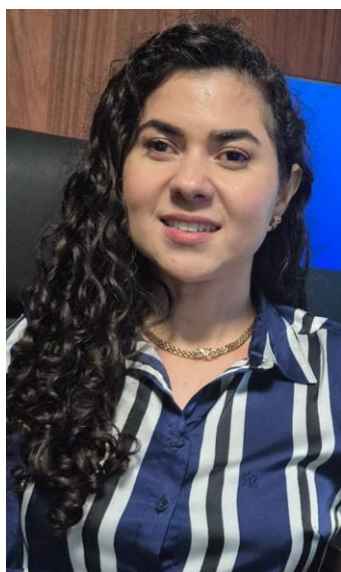
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/10/2025

MECANISMO AJUDA PREFEITURAS A INVESTIR EM TECNOLOGIA

Recursos oriundos de 0,5% do valor de empréstimos com aval da União ajudam cidades a encontrar soluções para problemas locais

Por Lu Aiko Otta e Giordanna Neves — De Brasília



Veridiane Ferreira: “Tenho muita capacidade e competência para concorrer” — Foto: Divulgação

As crianças de Rio Brilhante, município sul-mato-grossense a 160 quilômetros de Cuiabá, são questionadas na escola sobre o que gostaram e o que não gostaram da merenda escolar. A pergunta, simples e óbvia, faz parte de um programa apoiado em inteligência artificial que reduziu em 82% o desperdício de alimentos. O trabalho envolve outras frentes, como o acompanhamento nutricional dos estudantes, atenção às intolerâncias alimentares e uma gestão de compras na qual a produção local tem prioridade.

Depois de testado em Rio Brilhante, o programa está em implantação em outras cidades: Valparaíso de Goiás (GO), Cristalina (GO), Belém, Natal e Uiramutã (RR), onde estudam crianças de três diferentes etnias indígenas.

Outras iniciativas semelhantes que trazem tecnologia a prefeituras estão sendo espalhadas aos poucos pelo país. Elas são financiadas com recursos de bancos que fazem empréstimos a Estados e municípios com aval da União. Desde 2023, por força de uma portaria publicada pelo Secretário do Tesouro Nacional, 0,5% do valor dessas operações é aportado em um fundo que, no começo, teve como foco expandir o uso de concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs). Hoje, é fonte de recursos da ordem de R\$ 200 milhões por ano para enfrentar outros problemas, como a falta de equidade no setor público.

Impacto

Apoio de bancos a Estados e municípios

Instituição	PPP	Capacitação	Inovação	Total	
Banco do Brasil	23,73	54,3	6,3	84,33	<div></div>
BNDES	70,52	2,28	0	72,8	<div></div>
Caixa	21,52	10,6	1	33,12	<div></div>
Itaú	1,93	3,74	0	5,68	<div></div>
Santander	5,68	0	0	5,68	<div></div>
Banestes	0	0,15	0	0,15	<div></div>
Total	123,38	71,08	7,3	201,75	

Fonte: Tesouro Nacional

Apesar de precisarem cumprir alguns requisitos, as instituições financeiras podem direcionar os recursos para áreas que julgarem que terão mais impacto. O Banco do Brasil oferece os programas de gestão de merendas, de digitalização e de atualização de cadastros. A Caixa Econômica Federal, por sua vez, apoia uma formação de lideranças femininas em administração pública, que é feita por meio de uma parceria do Insper com a Universidade Harvard.

Uma das beneficiadas foi Veridiane Ferreira dos Santos, que trabalha na Secretaria de Finanças de Rondônia. Perto da conclusão do curso oferecido pela Caixa, ela se viu em condições de disputar um novo cargo. “No final da formação em liderança feminina, eu olhei meus possíveis concorrentes, olhei

para o que a formação me proporcionou e falei: tenho muita competência e capacidade para concorrer a essa vaga de gerente de controle da dívida pública.”

Estavam na disputa funcionários mais antigos, com cargos hierarquicamente superiores. “Minha experiência anterior, mais a formação que eu estava finalizando, me proporcionou ser selecionada”, avaliou.

O Banco do Brasil também atua na formação de lideranças femininas. No total, há hoje 93 mulheres participando desses cursos, das quais 40 são pretas ou pardas. Além disso, em todas as outras capacitações metade das vagas está reservada ao público feminino.

No mês passado, a portaria passou por uma atualização que reservou 30% dos recursos do fundo para levar a prefeituras e governos estaduais inovações e inteligência artificial para melhorar a gestão.

Essa frente da inovação foi a que menos avançou, das três que haviam sido estabelecidas em 2023, disse ao Valor o secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron. As outras duas, que andaram bem, são a capacitação de funcionários e a estruturação de projetos em PPPs e concessões.

Setor público absorve tecnologias de forma mais lenta que o privado; risco é ficar muito defasado”

— Rogério Ceron

“O setor público normalmente já absorve tecnologias de forma um pouco mais lenta do que o mercado privado, então o risco é ficar muito defasado”, comentou o secretário. Além da reserva de 30% dos recursos para inovação, passou a ser exigido que as instituições parceiras ofereçam capacitação de servidores nessa área, especialmente em inteligência artificial.

A ideia de editar a portaria, contou o secretário, nasceu da constatação que Estados, municípios e bancos não davam nenhuma contrapartida pelo fato de contarem com o aval da União nas suas operações de crédito, apesar do benefício que isso representa. “Se ele [Estado ou município] fosse pegar [o empréstimo] sem garantia, ia sair a quase 200% do CDI (Certificado de Depósito Interbancário). Com a nossa garantia, sai a 118%, 120% do CDI”, comparou. Os bancos, por sua vez, têm a segurança que eventuais “calotes” serão cobertos pelo governo federal.

Daí porque o Tesouro decidiu exigir uma contrapartida dos bancos. Mas, em vez de revertê-la em benefício do governo federal, preferiu dirigir o benefício aos entes subnacionais.

“A portaria foi uma iniciativa que resolveu um problema estrutural de falta de recursos para algumas ações de apoio aos subnacionais, incluindo capacitação”, comentou o professor Carlos Nascimento, coordenador-geral do MBA em PPP da Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo (FESPSP) e professor honorário associado da University College London (UCL).

Com recursos ofertados pelo Banco do Brasil, a instituição oferece treinamentos em concessões em PPPs por meio de vídeos em formato de série batizado de PPPFlix. A expectativa é treinar 5 mil pessoas. Com a Caixa, a FESPSP oferecerá em parceria com a UCL uma imersão em PPPs no Reino Unido para 60 funcionários públicos.

Na Fundação Getulio Vargas (FGV), 185 funcionários públicos participam do MBA executivo em concessões sustentáveis, o primeiro a ser criado a partir da edição da portaria, com apoio do Banco do Brasil. Como parte do curso, os servidores devem estruturar projetos de PPPs, que já sairão prontos para serem leiloados.

“Esse programa nasce de um diagnóstico de que as entidades subnacionais não conseguem celebrar PPPs, porque não têm acesso a recurso, e a PPP é uma soma de recurso público e privado”, comentou a professora Patricia Mello, responsável pelo MBA e coordenadora adjunta do Programa de Mestrado e Doutorado Acadêmico em Direito e Desenvolvimento da FGV Direito SP.

No total, o Banco do Brasil apoia 27 turmas de alunos em diversos cursos, incluindo mestrado. “Estamos na linha de frente dessas mudanças, como parceiro estratégico dos entes públicos na construção de um Brasil mais inteligente, eficiente e sustentável”, destacou Euler Mathias, diretor de Governo do Banco do Brasil. “Temos compromisso com a transformação da gestão pública, conectando inovação, capacitação e inclusão.”

Além dos bancos públicos, as instituições financeiras privadas também desenvolveram novos projetos. O Itaú Unibanco lançou, juntamente com a FIA Business School, um curso de pós-graduação em Gestão Pública, Políticas Baseadas em Evidências e PPPs, com 120 vagas, e três cursos de extensão de curta duração, cada um com 180 vagas, que abordam temas como finanças públicas, securitização da dívida e operações de crédito para o setor público. Ao todo, até 660 agentes públicos serão beneficiados, com prioridade para diversidade regional e inclusão de mulheres, especialmente aquelas que se autodeclaram pretas, pardas ou indígenas. O Itaú também firmou parceria com a FESPSP para implementar o programa Aperfeiçoando a Gestão Pública, com 240 vagas e foco em gestão fiscal e contratações públicas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/10/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANATEL REGISTRARÁ EQUIPAMENTOS DE RÁDIO DAS EMBARCAÇÕES DE MÉDIO E GRANDE PORTE

Da Redação Navegação 13/10/2025 - 16:57



A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) informou na sexta-feira (10) que a partir de agora donos de embarcações de médio e grande porte terão que registrar em seu sistema Mosaico os novos equipamentos de comunicação por rádio instalados a bordo. Os instrumentos, que permitem a comunicação entre embarcações e delas com estações na costa do país, são obrigatórios. Os responsáveis pelos barcos podem registrar os equipamentos pela Internet neste endereço.

A Anatel explicou que, por norma da Marinha do Brasil, o uso dos equipamentos não é obrigatório em embarcações de pequeno porte que naveguem por águas consideradas abrigadas, como lagos, lagoas, rios e canais sem ondas de altura significativa. A Agência informou ainda que as estações de comunicação já licenciadas não precisam de novo cadastro.

Os equipamentos de comunicação por rádio fazem parte do Serviço Móvel Marítimo (SMM). O objeto dele é coordenar operações, auxiliar na navegação e passar orientações de segurança. Octavio Pieranti, diretor da Anatel, disse que a exigência de registro visa a dar mais segurança à navegação e que quem tiver dúvidas sobre os procedimentos pode procurar a unidade da entidade na capital de seu estado ou entrar em contato pelo número de telefone 1331.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2025

APS INICIARÁ OBRAS NA PERIMETRAL DE SANTOS NA PRÓXIMA SEMANA

Da Redação Portos e logística 13/10/2025 - 13:26



A Autoridade Portuária de Santos (APS) vai iniciar, na próxima segunda-feira (20), obras na Avenida Augusto Barata, na margem direita do Porto de Santos e principal via de acesso ao complexo portuário, com objetivo de melhorar a fluidez de veículos. Estão previstas a troca da pavimentação, a adequação das faixas de rolamento e a instalação de iluminação em LED e nova sinalização, além da construção de um canal de drenagem com maior capacidade de vazão para melhorar o escoamento da rede municipal e reduzir alagamentos.

O investimento é de R\$ 27,45 milhões, e os trabalhos serão executados pelo Consórcio FMENG-Alemoa, formado pelas empresas Meng Engenharia e FFL Sinalização, vencedor de licitação realizada no primeiro trimestre deste ano. As obras, informou a APS, serão feitas do final do Viaduto Paulo Benevides, junto à Rodovia Anchieta e ao acesso ao distrito industrial da Alemoa, até o início da Avenida Engenheiro Augusto Barata, passando pela Rua Augusto Scarabotto.

Na primeira fase, com término previsto para o fim de novembro, será feita uma nova pista, para desvio de tráfego. Nessa fase, segundo a autoridade portuária, não haverá interrupção no trânsito de veículos. Haverá mais três fases de obras, com conclusão prevista para dezembro de 2026. Além disso, em parceria com a concessionária das rodovias estaduais, serão construídos dois viadutos de acesso na entrada do porto. Eles visam a atender ao crescimento do fluxo previsto em consequência da abertura do túnel Santos-Guarujá.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2025

SUAPE PEDE À ANTAQ APROVAÇÃO TÉCNICA PARA ARRENDAR TERMINAL DE VEÍCULOS

Da Redação Portos e logística 13/10/2025 - 13:26



A administração do Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) informou, nesta segunda-feira (13), que entregou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Financeira (EVTEA) e minutas do contrato e do edital para arrendamento à iniciativa privada do Terminal SUA 01, destinado à movimentação e armazenagem de veículos e cargas Ro-Ro (Roll-on/Roll-off). A autoridade portuária explicou que, pós a aprovação técnica pela Antaq, o processo será submetido à análise do Tribunal de Contas da União (TCU), e que a expectativa é de que o leilão seja

realizado em maio de 2026.

Localizado na retroárea do Cais 4, o terminal é destinado à exportação e importação e, segundo a administração do complexo de Suape, o objetivo do arrendamento é reforçar o terminal como hub de movimentação de veículos. De acordo com a autoridade portuária, de janeiro a agosto, passaram pelo porto 65.010 unidades, 7% a mais que no mesmo período de 2024, ano em que o total de operações Ro-Ro no local foi de 80.051 unidades, a maioria para exportação.

A proposta é de que o arrendamento seja inicialmente por 25 anos, cabendo ao arrendatário os investimentos para construção de edificações administrativas e operacionais e em equipamentos e sistemas para viabilizar a operação. O projeto prevê capacidade mínima de 4.218 vagas, de movimentar 127 toneladas por hora e movimentação anual de 100 mil veículos.

A administração de Suape informou que o terminal que será oferecido para arrendamento tem 101.391 metros quadrados e é pavimentado em concreto rígido. Ele é destinado a movimentação de carros de passeio, veículos comerciais leves, utilitários, caminhões, ônibus, tratores e outras cargas rodantes, nos sentidos importação e exportação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2025

PORTOSRIO TEM TRÊS NOVOS DIRETORES

Por Executivos 10/10/2025 - 22:28



A PortosRio Porto, empresa vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e que administra os portos públicos do estado do Rio de Janeiro, informou nesta sexta-feira (10) que tem três novos diretores, escolhidos em reunião extraordinária do Conselho de Administração: Ricardo Ganem Leal, Francisco José de Sousa Diogo e Hideraldo Luis Aragão Mouta.

A empresa informou que Ganem Leal, que era superintendente de Sustentabilidade do Negócio da PortosRio, assumiu no dia 25 de setembro o posto de diretor de Gestão Portuária. No mesmo dia, Sousa

Diogo tomou posse como diretor de Administrativo-Financeiro e, em 26 de setembro, Aragão Mouta foi empossado na diretoria de Negócios e Sustentabilidade.

Segundo a autoridade portuária, Ricardo Ganem Leal é doutor em Planejamento Energético e Ambiental, mestre em Gestão e Auditorias Ambientais e possui especializações em Gestão Pública, Direito e Engenharia Ambiental. Francisco José de Sousa Diogo é formado em Ciências da Computação e foi vereador e presidente da Câmara de Vereadores de Nova Iguaçu e secretário municipal de Administração e Finanças e de Planejamento Econômico e Articulação da cidade, além de diretor-geral da Câmara Municipal de Belford Roxo.

Hideraldo Luis Aragão Mouta é engenheiro portuário e ambiental, com MBA em Gestão e Logística Portuária, e bacharel em Ciências Náuticas, com mais de 45 anos de experiência em gestão e operação portuária. Ele presidiu a PortosRio em 2016 e 2017 e atou também nos portos Itaquí, Salvador, Santos, Aratu e Ponta da Madeira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2025



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 13/10/2025