


# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 160/2025  
Data: 17/10/2025**



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b>	<b>4</b>
FORTALECIMENTO DE INSTITUIÇÕES IMPULSIONA AVANÇOS NO SETOR PORTUÁRIO, DIZ ANTAQ	4
ANTAQ APOSTA NO DIÁLOGO PARA RESOLVER IMPASSES SOBRE COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA	6
GRUPO FILIPINO COM DÍVIDA NO PORTO DE SUAPE ALMEJA DISPUTAR LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS	9
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b>	<b>11</b>
ESTUDO AVANÇA E REACENDE SONHO DO TREM RECIFE–CARUARU	11
EXPANSÃO DA HIPERFERRO COLOCA BAHIA E CEARÁ NO CENTRO DA CADEIA DO AÇO NO NE	12
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b>	<b>13</b>
SUMMIT ANTAQ 2025: "QUANDO O SETOR VAI BEM, A AGÊNCIA VAI BEM", DIZ FREDERICO DIAS	13
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b>	<b>15</b>
EVENTO DE INFRAESTRUTURA DEBATE SOBRE LOGÍSTICA PORTUÁRIA BRASILEIRA	15
NOVO AEROPORTO REGIONAL DA SERRA GAÚCHA VAI IMPULSIONAR O TURISMO E A ECONOMIA DO RIO GRANDE DO SUL	16
SECRETÁRIO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL DESTACA EM SÃO PAULO O POTENCIAL ECONÔMICO DOS AEROPORTOS CONCEDIDOS	17
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b>	<b>18</b>
EDITORIAL – A PARCERIA BRASIL-ÍNDIA	18
NACIONAL - HUB – CURTAS - PORTO DE ITAJAÍ PODE PASSAR À GESTÃO DA CODEBA ATÉ CRIAÇÃO DA DOCAS LOCAL	19
<i>Mudanças em Itajaí</i>	19
<i>Disputa</i>	19
<i>Opção Bahia</i>	19
<i>Cooperação com Washington</i>	19
<i>Transição energética</i>	20
<i>Data Center</i>	20
NACIONAL - ALCKMIN ANUNCIA VISTO ELETRÔNICO E EXPANDE PARCERIA BRASIL-ÍNDIA	20
NACIONAL - PETROBRAS FECHA CONTRATO PARA FORNECER 6 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO À ÍNDIA	21
NACIONAL - LULA E TRUMP PODEM SE REUNIR EM BREVE, DIZ CHANCELER	21
NACIONAL - CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA MINERAL REALIZA PRIMEIRA REUNIÃO	23
NACIONAL - GOVERNO APLICA R\$ 2,5 BILHÕES EM EXPANSÃO DO PORTO DE RIO GRANDE	24
NACIONAL - PROJETO DE LEI PREVÊ ANÁLISE DO CADE SOBRE RESTRIÇÕES EM LICITAÇÕES PORTUÁRIAS	25
BRASIL EXPORT - CRISTIANO KLINGER REPRESENTA PORTOS RS NO FÓRUM NACIONAL BRASIL EXPORT	26
REGIÃO SUL - LICITAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DA SERRA GAÚCHA É AUTORIZADA	26
REGIÃO SUDESTE - JUSTIÇA SUSPENDE PEDÁGIOS NAS RODOVIAS MOGI-DUTRA E MOGI-BERTIOGA	27
NACIONAL - PROGRAMAÇÃO DO FÓRUM BRASIL EXPORT INFRAESTRUTURA 2025	28
REGIÃO SUDESTE - SOPESP PROMOVE CORRIDA PELA PREVENÇÃO DO CÂNCER DE MAMA E DE PRÓSTATA	28
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - MOBILIDADE URBANA GRATUITA	29
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b>	<b>30</b>
JOÃO FUKUNAGA RENUNCIA À PRESIDÊNCIA DA PREVI	30
TCE APONTA QUE RIOPREVIDÊNCIA INVESTIU MAIS R\$ 1 BI NO BANCO MASTER MESMO APÓS ALERTAS	31
EMBRAER TERÁ ESCRITÓRIO NA ÍNDIA E R\$ 1,7 BI DO BNDES PARA EXPORTAR AVIÕES	33
PANORAMA ECONÔMICO DE OUTUBRO DA FAZENDA NÃO LEVA DERRUBADA DA MP EM CONTA NAS PROJEÇÕES FISCAIS	34
TRUMP CONFIRMA QUE SE REUNIRÁ COM O PRESIDENTE CHINÊS XI JINPING NA COREIA DO SUL	34
DE VOLTA AOS NEGÓCIOS: BRASIL ISOLOU A POLITIZAÇÃO NAS RELAÇÕES COM OS EUA	35
DE PIX A ETANOL: OS BASTIDORES DA REUNIÃO PREPARATÓRIA PARA O ENCONTRO ENTRE LULA E TRUMP	36
ETANOL PODE SER UM PONTO-CHAVE PARA DESTRAVAR NEGOCIAÇÃO ENTRE LULA E TRUMP SOBRE TARIFAÇÃO. VEJA POR QUÊ	37
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b>	<b>38</b>
CHINA ACUSA EUA DE VIOLAÇÃO DE REGRAS DA OMC COM TARIFAS RECÍPROCAS E GUERRA COMERCIAL GLOBAL	38
ESTAMOS TENDO ‘SANHA ARRECADATÓRIA’ DO GOVERNO, DIZ ALBAN, DA CONFEDERAÇÃO DA INDÚSTRIA	39
BRASIL PRECISA USAR A COP-30 PARA MOSTRAR O QUE VEM SENDO FEITO NO CAMPO, DIZ CEO DA RISOTOLÂNDIA	42
BNDES APROVA R\$ 1,7 BI PARA A EMBRAER EXPORTAR 13 AERONAVES À SKYWEST AIRLINES, DOS EUA	43
SECRETÁRIO DO TESOURO DOS EUA ANUNCIA NOVAS INTERVENÇÕES PARA APOIAR PESO ARGENTINO	44
PÁTRIA INVESTIMENTOS CAPTA R\$ 15,4 BI NO MAIOR FUNDO DE INFRAESTRUTURA DA AMÉRICA LATINA	45



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 160/2025  
Página 3 de 58  
Data: 17/10/2025  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>46</b>
PRESIDENTE INTERINO DA ELETRONUCLEAR RENUNCIA AO CARGO .....	46
CENTRO TECNOLÓGICO DO SENAI EM SUAPE INICIA OPERAÇÕES E JÁ NEGOCIA R\$ 200 MILHÕES EM NOVOS PROJETOS.....	47
RIO TINTO AUMENTA ESTOQUES DA MEGA MINA DE MINÉRIO DE FERRO QUE DEVERÁ MUDAR PREÇOS GLOBAIS .....	48
LEILÃO PIONEIRO DE PARANAGUÁ ATRAI FORTE DISPUTA.....	49
AÇÕES DE MINERADORAS SOBEM COM MAIOR CONTROLE NA CHINA .....	51
BESSENT DIZ QUE NEGOCIADOR COMERCIAL CHINÊS É ‘MUITO DESRESPEITOSO’ E ‘DESEQUILIBRADO’ .....	53
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>54</b>
PORTO DO AÇU E JAQ APOIO MARÍTIMO FIRMAM ACORDO PARA DESENVOLVER EMBARCAÇÕES MOVIDAS A HIDROGÊNIO ....	54
CMA CGM ENCAMINHA CONSTRUÇÃO DE 6 NAVIOS DE 1.700 TEUS BICOMBUSTÍVEL NA ÍNDIA .....	54
VOTAÇÃO DA ESTRUTURA NET-ZERO DA IMO É ADIADA POR 1 ANO .....	55
POLARIZAÇÃO SOBRE REGRAS DO TECON 10 SOBREPÕE DEBATE DA CARÊNCIA DE CAPACIDADE.....	57
<b>MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>58</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="https://www.linkedin.com/company/mercoshipping">LINKEDIN.COM</a> .....	58





## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### FORTALECIMENTO DE INSTITUIÇÕES IMPULSIONA AVANÇOS NO SETOR PORTUÁRIO, DIZ ANTAQ

Diretores destacam maturidade jurídica e regulatória do País e apontam concessões e segurança jurídica como pilares para novos investimentos

**Por [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br) 17 de outubro de 2025**



***Frederico Dias ressalta a segurança jurídica; Lima Filho diz que é momento de fomentar hidrovias (Dimmy Falcão)***

O Brasil alcançou uma maturidade institucional, regulatória e jurídica nos últimos anos, como consequência do fortalecimento das instituições, da criação de novos órgãos e do amadurecimento na aplicação da Lei dos Portos (12.815/2013). Essa é a conclusão da diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) durante exposição no Summit Antaq, promovido nesta quinta-feira (16) pelo Grupo Tribuna e pela agência

reguladora, em Brasília.

Ao falar sobre o aumento dos leilões no Brasil, o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, destacou que a ampliação dos arrendamentos é reflexo de uma evolução da maturidade institucional que o setor público de infraestrutura tem experimentado.

Ele diz que a Antaq exerce papel fundamental nessa questão, porque o setor aquaviário é eminentemente privado e precisa, em primeiro lugar, de segurança jurídica. A agência exerce esse papel fundamental na segurança jurídica e estabilidade regulatória. É fundamental que o processo decisório seja transparente, confiável e rígido, que se paute no elemento técnico. A agência já tem essa trajetória e vai continuar nesse rumo.



Além disso, afirma Dias, é fundamental a forma como a agência estrutura a agenda regulatória, de forma participativa e dando previsibilidade para o setor. Para o diretor-geral, é preciso promover o ambiente de negócios. Ele explica que a Lei 12.815/2013 vem sendo muito atacada nos últimos tempos, mas é preciso reconhecer o quanto ela foi fundamental para o setor, ressaltando que é preciso muito cuidado com mudanças na legislação.

#### **Fortalecimento**

O diretor da Antaq, Wilson Lima Filho, concordou com a relevância do papel da Antaq, especialmente em um momento de fomento às hidrovias, que ele acha crucial ao País. Ele afirmou que é importante focar no modal hidroviário, uma vez que ele é estratégico para o Brasil.

#### **Farias cita eficiência econômica (Dimmy Falcão)**

O diretor da Antaq, Caio Farias, afirmou que a missão da agência é garantir um ambiente eficiente e seguro, preservando o interesse público e promovendo a competitividade no setor portuário e

aquaviário. Segundo ele, o papel da Antaq é harmonizar, sempre preservando o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas reguladas e das entidades delegadas. Isso inclui também arbitrar os conflitos de interesse e impedir práticas que comprometam a concorrência, como situações de competição imperfeita e condutas anticompetitivas.

Farias afirmou que a eficiência e a segurança são fundamentais para o desenvolvimento do setor aquaviário e portuário. A atuação da Antaq está fundamentada no compromisso de promover a eficiência econômica e a segurança operacional, com foco na redução de custos logísticos e na melhoria da qualidade dos serviços prestados. Isso significa que os agentes regulados devem atuar de forma integrada, racional e com alto desempenho técnico. Ele reforçou que a eficiência não é apenas um objetivo regulatório, mas um vetor de competitividade nacional, capaz de impactar diretamente o preço dos fretes, a atratividade dos investimentos e a fluidez das cadeias logísticas.

Farias afirmou ainda que a Antaq tem atuado com firmeza para que as autorizações e concessões do setor portuário promovam a eficiência e a competição. Segundo ele, não se pode pautar a atuação da Antaq por eventuais ameaças de judicialização, pois isso pode paralisar decisões fundamentais para a regulação adequada do setor. Em um ambiente de concessões, destacou, a segurança jurídica é o ativo mais essencial.



***Marcus Cavalcanti defendeu modelo de PPPs no País; Tomé Franca destacou diálogo como fator diferencial (Dimmy Falcão)***

### **Governo Federal foca em novas concessões**

A carteira de concessões é prioridade nacional, segundo o secretário especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal, Marcus Cavalcanti. Em palestra sobre o tema, nesta quinta, no Summit Antaq, ele defendeu o modelo de parcerias público-privadas (PPPs) como instrumento essencial para ampliar a eficiência do setor portuário. O

secretário ainda citou Santos como uma das prioridades do governo.

Segundo Cavalcanti, as concessões deixaram de ser um tema ideológico e se tornaram uma ferramenta moderna de gestão pública. O setor portuário é um exemplo claro de como as concessões e as PPPs passaram a representar uma forma mais inteligente e eficiente de prestação de serviço. Depois do setor elétrico, foi o que mais avançou nessa questão. Para ele, o Porto de Santos é um exemplo de como o investimento privado pode gerar resultados.

Durante a palestra, o secretário citou o projeto de concessão do canal de navegação do cais santista, que prevê a contratação de empresa privada para realizar a dragagem permanente dos canais de acesso. O investimento estimado é de R\$ 6,45 bilhões para um contrato de 25 anos, com possibilidade de prorrogação. A proposta prevê o aprofundamento gradual para 17 metros, com manutenção contínua da profundidade, de modo a permitir a atracação de navios de maior porte e o embarque de volumes mais robustos de carga.

O modelo visa garantir regularidade e previsibilidade às operações portuárias, reduzindo custos e atrasos. A estruturação é feita pela Antaq e pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). A dragagem contínua é essencial para manter o calado e a competitividade de Santos frente aos demais portos.

Cavalcanti ressaltou ainda que a agenda de parcerias do Governo Federal tem sido conduzida de forma contínua e com expansão do apoio técnico e financeiro aos estados e municípios. Ele lembrou que o Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Subnacional (Fidis), administrado pelo PPI, dispõe de R\$ 1 bilhão para estruturar projetos de concessão e PPPs em todo o País. "Estamos avançando, mesmo sem espaço fiscal", disse o secretário, que busca caminhos sustentáveis para

atrair o capital privado e garantir que obras essenciais, como as de portos e rodovias, sigam em execução.

O secretário enfatizou ainda que as concessões e PPPs deixaram de ser apenas uma alternativa de financiamento para se consolidarem como uma política pública de Estado. “Não podemos repetir preconceitos do passado. Concessão não é ideologia, é forma moderna e eficiente de prestar serviços de qualidade”, afirmou.

### Atuação do ministério

O secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Tomé Franca, defendeu o diálogo permanente entre o Governo Federal, o setor produtivo e os órgãos reguladores como base para o fortalecimento do sistema portuário.

No Summit Antaq, Franca afirmou que o ministério tem atuado para consolidar um ambiente regulatório estável, com segurança jurídica e acesso ao crédito, fatores considerados essenciais para a atração de novos investimentos e para a execução de políticas públicas eficazes.

Ele destacou a importância do diálogo constante e da escuta atenta, conforme orientação do ministro Silvio Costa Filho, e afirmou que a comunicação aberta e a compreensão das necessidades do setor são fundamentais para a criação de políticas públicas eficazes. Ele destacou ainda o desempenho positivo do setor portuário, impulsionado pela combinação de recursos públicos e privados. “É gratificante observar os resultados positivos do setor portuário, com um crescimento expressivo, impulsionado por investimentos públicos e privados. O sucesso da carteira de leilões, liderada pela Secretaria Nacional de Portos, demonstra o compromisso do governo em impulsionar o desenvolvimento”, afirmou.



O secretário reiterou o apoio do ministério às iniciativas que ampliem a competitividade e a eficiência dos portos brasileiros, reafirmando a parceria com a Antaq. “Contamos com essa parceria para juntos, construirmos um futuro promissor”.

***O diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, destacou o papel da Antaq no desenvolvimento do setor (Dimmy Falcão)***

### Parceria

O diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, ressaltou a importância do evento como espaço de diálogo para o futuro da logística, das hidrovias e do sistema portuário brasileiro. Ele destacou o papel da Antaq no desenvolvimento do setor, elogiando sua capacidade técnica, transparência e ética, que reforçam a credibilidade da agência e o compromisso com o interesse público. Santini fez menção à atual e às gestões anteriores da diretoria da Antaq, reconhecendo o trabalho do ex-diretor-geral Eduardo Nery, a transição conduzida por Caio Farias como substituto e a responsabilidade do novo diretor-geral, Frederico Dias, de dar continuidade ao processo de modernização do setor.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 17/10/2025**

## ANTAQ APOSTA NO DIÁLOGO PARA RESOLVER IMPASSES SOBRE COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA

Agência reforça busca por consensos para reduzir litígios e denúncias no comércio exterior, com base no Acórdão 521

**Por Ted Sartori 17 de outubro de 2025 às 06:34**

A busca pela consensualidade. Este é o objetivo do Acórdão (decisão colegiada) 521 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que tem como meta apontar os casos em que a



Agência entende como abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres, tanto para a importação quanto para a exportação. Trata-se da multa cobrada pelo atraso na devolução do contêiner.



### ***Tribuna Talks debateu com especialistas o Acórdão 521 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Dimmy Falcão)***

Este foi o tema tratado em um dos Tribuna Talks, dentro do Summit Antaq, em Brasília. “Não foi objeto discutir ou questionar a legitimidade da cobrança em si, mas apenas apontar os casos em que há abusividade nessa cobrança. A gente cria o rito para que as partes tenham condições de, em um acordo, fazer o cancelamento de cobranças”, explica a

diretora da Antaq, Flávia Takafashi, que participou do painel por vídeo.

O superintendente de fiscalização da Antaq, Alexandre Florambel, espera que, com isso, diminua o número de denúncias, reclamações e também de litígios. “Temos hoje em torno de 500 processos e, mesmo após o Acórdão, chegam alguns casos, mas que sejam anteriores a ele”, revela, sem receio de que o acordo vire uma jurisprudência. “Não penso assim. O Acórdão veio dar as bases do que pode ou não ser cobrado. Acho que ele serviu para estabelecer as regras do jogo e evitar cobranças indevidas”.

### **Trabalho e sucesso**

A gerente de coordenação das Unidades Regionais da Antaq, Flávia Pontilhão, lembra que começaram a perceber o aumento de denúncias envolvendo sobre-estadia no final de 2023, por meio de um trabalho conjunto, com a criação de um núcleo especializado. Mas o trabalho foi grande. “A gente também enfrenta o problema da quantidade. Do jeito que estávamos antes, sem ter os entendimentos fixados, iria virar uma bola de neve. Nem com os novos colegas que chegaram de concursos nem novos concursos iríamos dar vazão a essa demanda. Por isso a consensualidade que a nossa diretora falou”, conta.

Flávia também comenta sobre o êxito da iniciativa. “Estamos, hoje, já com 17 milhões de faturas canceladas por acordo. Então a gente está vendo que é algo que tem funcionado e dado resposta mais rápida para os usuários que estão denunciando e mais eficiente porque resolve o problema deles. A gente não fica vinculado a uma infração, a uma penalidade. O objetivo da fiscalização é a regularidade do mercado”, afirma.



### ***Os ganhos com as hidrovias serão grandes para operadores e usuários na opinião dos debatedores; preço do frete tende a ser menor no futuro, com a expansão do modal (Dimmy Falcão)***

#### **Hidrovias devem ser incentivadas**

O diretor da Antaq, Alber Vasconcelos, enfatiza que o Brasil precisa incentivar cada vez mais as hidrovias. Ele foi um dos participantes do Tribuna Talks Hidrovias - Velocidade Máxima Avante.

“Hoje a nossa matriz logística é rodoviária. Ferrovia é muito pouco, em torno de 15% e a gente não está passando em 6% do nosso modal hidroviário. Não somos contra o caminhão. Ele vai continuar existindo, mas para as distâncias necessárias, curtas”, afirma. “A gente tem que bater na tecla de que hidrovia é importante. É muito melhor ambientalmente e diminui o custo da nossa logística”, emenda.

Eduardo Pessoa de Queiroz, da superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários da Antaq, trouxe números relativos aos rios no Brasil que impressionam: de uma malha planejada de 42 mil

quilômetros, 20 mil são navegáveis. Segundo ele, para transformar em hidrovia, há todo um processo. Uma das formas de modificar esse cenário é o planejamento político-público e o marco regulatório.

“A Antaq selecionou trechos estratégicos, trechos que são importantes, mas que podem esperar um segundo momento, e trechos navegáveis com potencial. Esses trechos estratégicos somam 6 mil quilômetros. De 20 mil que são navegáveis. Ou 42 mil, 14% da nossa malha planejada. É muito pouco”, afirma. “Os ganhos (com as hidrovias) vão ser tão grandes para operadores e usuários que o frete futuro vai ser menor do que a atualidade”, emenda.

### Valores

O gerente de Estudos Hidroviários da Antaq, Rodrigo Português, elencou vantagens envolvendo a concessão de hidrovias para o setor privado e para os usuários. “A gente tem que focar no custo logístico de transporte”, lembra, como a diminuição de poluentes e de desmatamentos, quando, por exemplo, envolve uma rodovia.

Um exemplo da vantagem da hidrovia também foi citado a partir de uma estrada. “A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) acaba de fazer uma licitação e assinou um contrato em um trecho entre Vilhena, na divisa do Mato Grosso, até Porto Velho, em Rondônia”, explica. “São quase 700 quilômetros de rodovia. O custo por tonelada de uma carga que vai rodar por essa distância será em torno de R\$ 16,00”, diz ele. “Na hidrovia, pelos nossos cálculos, por mil quilômetros de navegação no Rio Madeira, menos de R\$ 1,00. Estamos falando de um valor 20 vezes mais barato”, detalha Rodrigo.



**Participantes do painel ressaltaram importância da desburocratização e do diálogo constante na área (Dimmy Falcão)**

### Objetivo é deixar legado na infraestrutura

O legado dos atuais envolvidos nas práticas de arranjo estrutural do setor portuário e marítimo no Brasil. Este foi o tema debatido em um dos painéis do Summit Antaq.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, defende diálogo maior tanto para o setor público quanto para o privado. “Em vez de sentar e enviar um e-mail para outro setor, por que não pegar o telefone? Ou ir até a outra sala, que fica a poucos metros, e perguntar? Se a gente não se comunicar, nunca vamos conseguir driblar o excesso de burocracia que existe em muitos países”, exemplifica.

O diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, afirma que o órgão seguirá no papel de solucionar problemas existentes no setor e viabilizar o diálogo e o relacionamento com os seus atores. “Dialogar com o setor é fundamental para construir soluções, mas, inclusive para identificar quais esses problemas a agência têm, de fato, que enfrentar, atuando onde existe o problema. Falamos de intervenção mínima”, explica, acrescentando o legado possível.

O secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, espera que a maturidade para a delegação de competência que o Porto de Santos possui seja alcançada por outros complexos nacionais. “Ainda temos algumas dificuldades em alguns locais, onde avalio que não estamos ainda no ponto de maturidade de fazer essa delegação, sem fazer qualquer análise sob o ponto de vista de gestão das companhias”, afirma.

### Processo democrático

O procurador-geral da Antaq, Flávio Chiarelli, pede maturidade jurídica a todos. “Toda decisão regulatória tem o potencial de agradar uma parte e desagradar a outra. Mas a parte que sai derrotada, entre aspas, nessa situação, amanhã vai sair vitoriosa na outra. A gente precisa ter maturidade jurídica para, a partir de agora, olhar para frente em vez de ficar remoendo os mesmos



problemas que emperram o crescimento do País”, comenta, julgando que há um processo evolutivo muito acelerado e acredita que ficará ainda maior.

O diretor jurídico da Santos Brasil, Gabriel Jacques de Moura, vê as mudanças na Lei dos Portos que estão sendo discutidas na Câmara dos Deputados como fruto do processo democrático. “Tem essa qualidade porque vai contar com o privado, o Poder Público, os usuários e os trabalhadores tendo voz. É um arranjo que é fundamental, mesmo entendendo que é uma burocracia a mais, mas faz parte do processo”.

Já o advogado especializado em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório Thiago Miller comentou que inflar a competência da Antaq não seria salutar para o setor e lembrou das mudanças ao longo do tempo das leis envolvendo as gestões dos portos.

O advogado Leonardo Coelho defendeu a ampla competição na disputa do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10. Por sua vez, a Antaq defende pregão sem a presença dos operadores no complexo santista. “A judicialização é maior no cenário em que se proíbe alguém de participar do que no de ampla competição”.



**Maxwell Rodrigues, disse que o evento conseguiu demonstrar uma mudança de mentalidade em relação ao regramento, à estrutura e ao arcabouço legal do País (Dimmy Falcão)**

### **Pacto pelo setor**

Mediador no evento, o consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, disse que o evento conseguiu demonstrar uma mudança de mentalidade em relação ao regramento, à estrutura e ao arcabouço legal do País. “O pacto hoje proposto, de não olhar exclusivamente para a instabilidade jurídica, mas para a maturidade jurídica, demonstra de forma muito clara o quanto eventos como esse são importantes para que a gente possa construir uma narrativa com muita musculatura para contribuir com o setor”. Para ele, não se trata de criar novas leis, mas ter habilidade para entender que as leis atuais têm tempo de amadurecimento. “O equilíbrio entre esses dois pontos é o grande marco desse evento. E, mais uma vez, demonstra a força que o Grupo Tribuna tem na comunicação portuária, para elaborar junto com todos os stakeholders uma narrativa próspera”.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 17/10/2025**

## **GRUPO FILIPINO COM DÍVIDA NO PORTO DE SUAPE ALMEJA DISPUTAR LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS**

ICTSI, que pretende investir bilhões no Tecon Santos 10, tem tarifas altas e baixa produtividade, diz estudo

**Por Ted Sartori 16 de outubro de 2025**



**Tecon Suape: ICTSI tem contrato até 2031, mas passa por dificuldades. MPor afirma que reequilíbrio econômico segue em análise pela pasta (Divulgação/Porto de Suape)**

O grupo filipino International Container Terminal Services (ICTSI) pretende participar do leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos, previsto para dezembro. Embora a empresa demonstre a disposição em investir bilhões no megaterminal santista, enfrenta problemas no Tecon Suape, em

Pernambuco, uma das duas áreas que o grupo opera no Brasil (a outra é o Rio Brasil Terminal, no Rio de Janeiro).



Um estudo feito em julho deste ano pela Garín Partners, empresa de consultoria em infraestrutura, mostra que a situação no Tecon Suape não vai bem, acumulando dívidas, produtividade baixa e tarifas altas. O contrato da ICTSI em Pernambuco, por 30 anos (2001 até 2031), teria se tornado inviável com o tempo, aponta o levantamento.

A dívida acumulada do ICTSI com Suape ultrapassa R\$ 588 milhões e o grupo filipino está em busca de reequilíbrio econômico junto à administração portuária.

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) afirma que o pedido de reequilíbrio por parte da empresa “segue em análise pelo complexo portuário, em conformidade com o rito e as competências estabelecidas pela Lei 12.815/2013 (Lei dos Portos), pelo Decreto 8.033/2013 (regula a exploração de portos organizados e de instalações portuárias) e pela Portaria 530/2019 (estabelece normas para alterações em contratos de arrendamento portuário)”.

### **Produtividade e Tarifas**

O estudo da Garín indica que a produtividade média do Tecon Suape entre 2015 e 2024 foi de 56,6 TEU (unidade de medida de um contêiner padrão de 20 pés) por hora, inferior à média nacional de 62,8 TEU por hora. Sobre as tarifas, em comparação com portos do Sudeste, afirma o levantamento, as cobranças são, em média, duas vezes maiores para contêineres dry cheios (projetados para cargas secas e não perecíveis) e 1,7 maior para contêineres reefer (refrigerados) cheios.

Vale dizer que a Garín presta serviços para empresas concorrentes da ICTSI. Para A Tribuna, o sócio-fundador da consultoria, Julio Favarin, defendeu o levantamento. “Não estou contratado por ninguém”, disse ele, afirmando que doou o estudo ao Porto. “Como eu conheço a situação contratual da ICTSI, do Tecon, entendo que ali não tem solução. Estão pleiteando reequilíbrio, mas devem R\$ 600 milhões para o Porto. Ou paga ou vai embora”.

### **Defende restrição**

Além de entrar na briga pelo Tecon Santos 10, a ICTSI protocolou documento no Tribunal de Contas da União (TCU) defendendo a restrição de participação, no leilão, de grandes empresas que já possuem terminais no Porto de Santos, tal como estipulou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A justificativa de evitar concentração de mercado beneficia o próprio grupo filipino, que teria menos concorrentes. O TCU ainda não decidiu sobre a modelagem do certame.

### **Empresa rebate estudo e nega que seja ineficiente**

Procurado por **A Tribuna**, o grupo filipino ICTSI rebateu, em nota, os dados divulgados pelo estudo da Garín Partners, que não é considerado imparcial pela empresa.

A ICTSI alega que, desde 2004, o volume de contêineres no Tecon Suape cresceu 7%, enquanto, no Brasil e no Porto de Santos, o crescimento foi, em média, de 4,8% e 5,3%, respectivamente. “Nos últimos dois anos, o Tecon Suape teve taxa de crescimento composta de 14,7%, sendo que o crescimento em Santos ficou em apenas 3,1%. Nada disso seria possível se o Tecon Suape fosse ineficiente”, alega.

A ICTSI também contesta a informação de que as tarifas de movimentação estão entre as mais caras do País e que a produtividade figura entre as últimas. “Isso não corresponde à realidade”, afirma. A empresa cita que a produtividade por embarcações, quando comparada ao Porto de Santos e respeitadas as devidas proporções, é também igualmente muito melhor. “E a produtividade por movimentações de grua do Tecon Suape está no mesmo nível dos terminais do Porto de Santos (28 mph - movimentação portuária por hora)”, acrescenta.

O grupo filipino explica que a narrativa de que o Tecon Suape teria tarifas elevadas decorre, em parte, de leitura superficial da composição de preços. Segundo a empresa, o terminal adota modelo em que parte maior da remuneração é direcionada à cobrança do armador (shipping line), e menor

ao tomador de serviço direto do terminal (o importador/exportador). “Em outros portos, há o inverso: cobra-se menos do armador e mais do dono da carga. Assim, ao se avaliar o custo total da operação, somando armazenagem e movimentação portuária, o Tecon Suape apresenta estrutura de preços competitiva e, em diversos casos, mais vantajosa que outros”, detalha.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 17/10/2025*



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### ESTUDO AVANÇA E REACENDE SONHO DO TREM RECIFE-CARUARU

O projeto do trem de passageiros Recife-Caruaru deve ficar pronto em marca do 2026

*Por Ângela Fernanda Belfort – De Recife [angela.belfort@movimentoeconomico.com.br](mailto:angela.belfort@movimentoeconomico.com.br)*



***O engenheiro Maurício Pina (centro) fala sobre o trem de passageiros Recife-Caruaru. Foto: Elvis Aleluia/Ascom/Sudene***

Avança o projeto que vai mostrar a viabilidade de um trem de passageiros entre Recife e Caruaru. O estudo é o primeiro passo para que este trecho ferroviário volte a existir. A expectativa é de que o documento fique pronto em março, segundo o engenheiro e professor aposentado da UFPE Maurício Pina, que está à frente do

projeto junto com o engenheiro e professor aposentado da UFPE, Fernando Jordão. Isso ocorre 25 anos depois da desativação da linha férrea existente entre as duas cidades.

Em princípio, analisa a possibilidade de implantar um trem de levitação magnética que chegue a fazer 160 km por hora. Isso faria com que a viagem Recife-Caruaru fosse realizada em cerca de 40 minutos. Caruaru está a 130 km da capital pernambucana.

Segundo Maurício Pina, estão sendo analisadas três possibilidades para a futura implantação desta linha férrea. “A primeira é uma locomotiva a diesel, utilizando o traçado antigo. A segunda é um trem moderno com levitação magnética no traçado antigo da ferrovia que ligava Recife a Caruaru. E a terceira é um trem de levitação magnética que seria instalado ao longo do canteiro da rodovia BR-232, construindo um traçado novo”, conta Maurício Pina.

Nesta última, o trem passaria numa estrutura metálica alta, passando por cima da rodovia, sem interferir no tráfego”, segundo o engenheiro. O canteiro que corta a BR-232 fica muito estreito em alguns trechos como ocorre na cidade de Bonanza. De acordo com o engenheiro, a estrutura metálica pela qual passaria o trem, ficaria por cima da rodovia, não interferindo no tráfego da estrada.

O projeto vai apontar a melhor alternativa ambiental, financeira e econômica para a implantação do projeto. “O desenvolvimento que um investimento desse tipo traz para a região é algo inimaginável. Vai ser uma revolução. Atualmente, não existe trem de passageiro de longa distância no Nordeste”, resumiu Maurício.

O engenheiro também diz que será analisada a possibilidade de acoplar vagões que possam transportar carga na futura linha de passageiros entre o Recife e Caruaru. O estudo está sendo bancado pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene).

No projeto, também está previsto que a cobertura da estrutura metálica vai receber a instalação de módulos fotovoltaicos que produzem energia a partir da radiação solar. “O trem só vai consumir 30%



dessa energia. Os 70% restantes poderão ser vendidos e injetados na rede elétrica”, afirmou Maurício, acrescentando que isso traz sustentabilidade ao projeto.

O projeto também deve indicar qual a melhor forma para a implantação do empreendimento, apontando uma forma economicamente viável para a prestação deste serviço.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 17/10/2025**

## EXPANSÃO DA HIPERFERRO COLOCA BAHIA E CEARÁ NO CENTRO DA CADEIA DO AÇO NO NE

Estimativa de crescimento da Hiperferro é de 20% em 2025, com aposta no dinamismo da construção civil nordestina

**Por Bruno Brandão – De Fortaleza**



**Nova unidade do Grupo Hiperferro em Camaçari (BA): investimento de R\$ 5 milhões e foco no crescimento regional – Foto: Divulgação**

O Grupo Hiperferro, uma das maiores distribuidoras de ferro e aço do Nordeste, acelera sua expansão regional com novos investimentos que reforçam o papel estratégico da Bahia e do Ceará no mapa da construção civil brasileira. Após inaugurar uma nova unidade em

Camaçari (BA) com aporte de R\$ 5 milhões, o grupo planeja abrir duas novas megalojas até 2026, uma em cada estado, elevando o investimento total para R\$ 12 milhões no biênio.

Com sete megalojas, duas plantas industriais e um centro de distribuição em Simões Filho (BA), o grupo atua tanto no atacado quanto no varejo, atendendo construtoras, serralheiros, engenheiros e arquitetos. A nova loja de Camaçari, com 1.800 m², foi projetada para ser um polo de atendimento a profissionais da região metropolitana de Salvador e municípios vizinhos.

“Camaçari reúne características que impulsionam o crescimento sustentável: localização estratégica, forte vocação industrial e um mercado de construção civil cada vez mais aquecido. Queremos estar próximos de quem constrói e fortalecer nossa presença em um dos polos mais dinâmicos da Bahia”, afirmou Eduardo Pacheco, diretor do Grupo Hiperferro, em entrevista exclusiva ao Movimento Econômico.

### Nordeste no centro da estratégica

A Bahia e o Ceará concentram as principais operações da Hiperferro e são o foco da nova etapa de expansão. Segundo Pacheco, o grupo pretende fortalecer sua base logística e produtiva antes de avançar para novos estados da região.



“Neste momento, buscamos reforçar posições nos estados em que já atuamos, ampliando raios logísticos e cidades atendidas. Além disso, continuaremos a expansão da matriz produtiva da Hiperferro Industrial em Cruz das Almas, na Bahia”, detalhou o executivo.

**O grupo mantém relações de longa data com gigantes como Gerdau e ArcelorMittal, além de parcerias com SIMEC, Sinobras e Aço Verde Brasil – Foto: Divulgação**

Na avaliação do grupo, a retomada dos investimentos públicos, a estabilidade no crédito imobiliário e o avanço dos programas habitacionais devem manter a demanda por aço em alta no Nordeste, especialmente nos mercados baiano e cearense, onde a construção civil segue em ritmo sólido.

### Empregos na Hiperferro

A Hiperferro encerra 2025 com previsão de crescimento de 20% no volume de aço comercializado, segundo Pacheco. “Quando falamos de aço, o foco é sempre em volume, não em preço. Nossa meta é crescer 15% ao ano em toneladas vendidas, e neste ano devemos ultrapassar os 20%”, afirmou.

Atualmente, o grupo emprega mais de 500 colaboradores entre Bahia e Ceará. Com as novas unidades previstas para 2026, o número deve alcançar 600 empregos diretos, além de gerar centenas de oportunidades indiretas no setor da construção civil.



**Eduardo Pacheco, diretor do Grupo Hiperferro: “Acreditamos que é fortalecendo a cadeia do aço brasileiro que contribuímos para o desenvolvimento do país” – Foto: Divulgação**

#### Parceria com a indústria nacional e sustentabilidade

A Hiperferro mantém forte parceria com grandes siderúrgicas nacionais, como ArcelorMittal, Gerdau, SIMEC, Sinobras e Aço Verde Brasil. A empresa também adota políticas de sustentabilidade

voltadas à coleta e destinação correta de resíduos metálicos.

“Temos muito orgulho de sustentar em nossas fachadas a marca da Gerdau, uma parceira histórica e 100% brasileira. Acreditamos que é fortalecendo a cadeia do aço nacional que contribuímos para o desenvolvimento do país”, destacou Pacheco.

Além da atuação industrial e comercial, o grupo também opera a Hiperferro Soluções, voltada ao corte e dobra de chapas e projetos sob medida, e a Hiperfusos, que atende profissionais da construção com ferramentas, EPIs e produtos de marcas reconhecidas, como a Starrett.



**A expansão das operações da Hiperferro Soluções e da Hiperfusos também contribui para o aumento de faturamento – Foto: Divulgação**

#### Perspectivas para o setor

O executivo avalia que o setor da construção civil deve seguir em expansão moderada em 2025, após um ciclo de forte crescimento em 2024. Juros, crédito e programas habitacionais permanecem como fatores decisivos para o desempenho do mercado.

“A construção civil continua sustentando a demanda por aço no Brasil. Acreditamos que novas linhas de crédito habitacional e de reforma vão impulsionar ainda mais o setor no Nordeste”, afirmou Pacheco.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 17/10/2025**



### ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

**SUMMIT ANTAQ 2025: "QUANDO O SETOR VAI BEM, A AGÊNCIA VAI BEM", DIZ FREDERICO DIAS**

Evento busca promover diálogo aberto sobre a regulação com os entes regulados



Brasília, 16/10/2025 - O setor aquaviário se restabeleceu com certa velocidade após a pandemia, segundo o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Frederico Dias.

A afirmação aconteceu no Summit ANTAQ 2025, que ocorreu nesta quinta-feira (16), em Brasília. O evento, que conta com a realização do Grupo Tribuna, tem como objetivo promover um diálogo aberto sobre a regulação da Agência com

autoridades governamentais e entidades ligadas ao setor aquaviário.

Durante o encontro, o diretor-geral mencionou que essa retomada se refletiu nos números de movimentação de carga que atingiram recordes seguidos nos últimos anos e, em 2025, chegou aos maiores volumes totais de cargas movimentadas em todos os últimos seis meses. Ele apontou que isso é reflexo de uma maturidade institucional que é visível nas últimas décadas, "quando o setor vai bem, a Agência vai bem".

Frederico Dias destacou os três pontos que considera mais importantes para desenvolver o setor: a estabilidade regulatória, a segurança jurídica e a consensualidade. Dentro desses pontos é preciso ainda ter transparência, previsibilidade e higidez no processo decisório da Agência.

O diretor-geral lembrou foi que a ANTAQ vêm avançando em temas relevantes para o setor aquaviário, como a construção do Programa Navegue Simples, a elaboração do segundo ciclo do Inventário Setorial de Emissões de Gases de Efeito Estufa e o aperfeiçoamento da navegação interior - que é de extrema relevância principalmente para a região Norte.

Nesse sentido, a Agência também aprovou, no início do mês, a revisão da Agenda Regulatória 2025-2028, o que demonstra "que temos previsibilidade, mas também damos respostas rápidas", afirmou Frederico Dias.

O diretor Caio Farias, no painel "Desafios das concessionárias no Brasil - defender a competitividade ou os competidores?" falou sobre como a ANTAQ tem feito mudanças regulatórias constantes para atender às novas realidades do setor, porém, garantindo a segurança jurídica e a continuidade dos trabalhos.

Por sua vez, o procurador-geral junto à ANTAQ, Flávio Chiarelli, diz que esses avanços serão o legado da Agência. "Estamos em um processo evolutivo muito acelerado e acredito em um espírito evolutivo ainda maior".

### **Consensualidade**

Em um dos painéis, a área técnica da ANTAQ apresentou a solução encontrada para evitar a abusividade na cobrança de sobreestadia de contêineres nos portos brasileiros. Com a decisão de agosto deste ano, a Agência conseguiu harmonizar o assunto com acordos entre as partes.

A diretora Flávia Takafashi, que relatou o processo, disse que "o acórdão consolida a atuação da Agência (...). Não questionamos a denúncia em si, mas avaliamos quando há abusividade na cobrança, buscando a consensualidade".

Por sua vez, o superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais, Alexandre Florambel, falou que a decisão vai garantir que as cobranças sejam feitas somente em casos devidos e que ela é uma ferramenta para diminuir a judicialização.

A gerente de Coordenação das Unidades Regionais, Flavia Pontilhão, explicou que quando foi percebido o aumento no número das denúncias, a ANTAQ começou a trabalhar em conjunto com as





unidades regionais para fazer um diagnóstico da situação. Com isso, foi possível elaborar um relatório para a diretoria, que auxiliou na construção da decisão tomada recentemente pela Agência.

A ANTAQ, sempre na busca da consensualidade, testa novos modelos de solução de conflitos que sejam mais eficientes e tragam resultados e respostas para o setor regulado e para a população brasileira.

### **Matriz hidroviária**

Ao longo do evento, também foi discutido o futuro das hidrovias. Estudo da Agência mostra que a malha hidroviária economicamente navegável cresceu de 20,1 mil km para 20,4 mil km de 2022 para 2024.

Levando isso em consideração, o diretor Alber Vasconcelos, apontou a importância do crescimento dessa malha e das concessões hidroviárias para garantir mais previsibilidade para o transporte de cargas e passageiros.

As hidrovias garantem o abastecimento de alimentos e energia nos municípios brasileiros, em especial na região Norte; empregos diretos com a manutenção da via e indiretos com o ganho na logística local; transporte diário; entre outros benefícios.

O gerente de Estudos Hidroviários, Rodrigo Português, também destacou o papel sustentável das hidrovias, com a redução do desmatamento, a rapidez na transição energética e a otimização da matriz de transportes.

No painel, o superintendente de Estudos e Projetos Hidroviários, Eduardo Queiroz, falou sobre as concessões hidroviárias e que a ANTAQ tem uma premissa de só serão licitadas hidrovias se o frete futuro for menor para os usuários da via que os custos atuais.

Na abertura do Summit ANTAQ 2025, o diretor Wilson Lima Filho também pontuou a importância do modal hidroviário e da cabotagem para a integração do Brasil.

Além dos diretores e do corpo técnico da ANTAQ, o evento contou com a participação do secretário Especial do PPI, Marcus Cavalcanti; o secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Tomé Franca; o secretário de Portos do Ministério de Portos e Aeroportos, Alex Ávila; o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini; o consultor de Assuntos Portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues; entre outros representantes do setor privado.

**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](mailto:asc@antaq.gov.br)

**Data:** 17/10/2025



Presidência da República



Portos e Aeroportos

## **GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF**

### **EVENTO DE INFRAESTRUTURA DEBATE SOBRE LOGÍSTICA PORTUÁRIA BRASILEIRA**

Realizado nesta quinta-feira (16), em Brasília, summit reuniu autoridades e especialistas para discutir os desafios e avanços do modal no país

Nesta quinta-feira (16), Brasília foi palco do Summit Antaq. O evento, promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em parceria com o Grupo Tribuna, reuniu diversos especialistas, autoridades e representantes do setor portuário para discutir o futuro da infraestrutura portuária nacional.



### **Evento de infraestrutura debate sobre logística portuária brasileira - Foto: Jonilton Lima**

A abertura do summit foi feita pelo secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Tomé Franca, que destacou a atuação da pasta na construção de um ambiente favorável à atração de investimentos. "O MPor tem atuado para aprimorar o marco regulatório e ampliar as parcerias institucionais com o objetivo de garantir previsibilidade, segurança jurídica e estabilidade normativa, pilares essenciais para a expansão sustentável da infraestrutura portuária nacional".

Presente no evento, o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, participou do painel "O arranjo estrutural do Setor Portuário e Marítimo no Brasil", onde ressaltou como é fundamental a articulação entre diversos atores, como a Antaq e outras entidades para que a logística do país avance. Ele também abordou os projetos previstos na carteira de concessão do Ministério para este ano e para o próximo.

"Temos uma carteira de 60 projetos para fazer no total. Com os leilões que vamos realizar em 22 de outubro, teremos ultrapassado 50% do que nos comprometemos a fazer. A prioridade do governo é que, por meio dos leilões, possamos ampliar cada vez mais a infraestrutura logística do país, atrair novos investimentos e reforçar a capacidade dos portos brasileiros de sustentar o crescimento econômico e o aumento das exportações", afirmou Ávila.

Sobre o Summit Antaq, o secretário destacou que o espaço se mostra fundamental para o diálogo entre governo, reguladores, operadores e investidores do setor. "Foi uma oportunidade de alinhar estratégias, discutir desafios e fortalecer a integração entre as políticas públicas e o ambiente regulatório. Eventos como este contribuem para dar mais previsibilidade e transparência ao setor, além de fomentar inovação, sustentabilidade e novos investimentos que aumentam a competitividade dos portos brasileiros", ponderou.

Além do painel portuário, os participantes do summit debateram sobre regulamentação portuária, transportes aquaviários, concessões e hidrovias.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 17/10/2025**

## **NOVO AEROPORTO REGIONAL DA SERRA GAÚCHA VAI IMPULSIONAR O TURISMO E A ECONOMIA DO RIO GRANDE DO SUL**

Obra anunciada pelo ministro Silvio Costa Filho em Caxias do Sul terá investimento de R\$ 200 milhões e marca nova fase da aviação regional no estado



### **O projeto será um marco para o desenvolvimento da Serra Gaúcha - Foto: Eduardo Oliveira/MPor**

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou nesta quinta-feira (16), em Caxias do Sul (RS), a autorização de licitação das obras do novo Aeroporto Regional da Serra Gaúcha. Com investimento de R\$ 200 milhões em recursos da União, o empreendimento representa um marco para o desenvolvimento da aviação regional e para a integração econômica e turística da Serra Gaúcha.

"É um dia muito importante para todos nós porque, depois de tantos anos, temos o privilégio de iniciar o processo de licitação desse aeroporto tão aguardado pela população da Serra Gaúcha. Essa

obra será fundamental para impulsionar o turismo, fortalecer o setor produtivo e gerar emprego e renda para a região”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho.

***“Essa obra será fundamental para impulsionar o turismo, fortalecer o setor produtivo e gerar emprego e renda para a região”***

*Silvio Costa Filho*

Financiado integralmente com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), o projeto contempla a construção de uma pista de pouso e decolagem de 1.930 metros, pátio de aeronaves com oito posições, taxiways, vias de acesso internas, sistema de drenagem, cercamento operacional e estacionamento de veículos. O prazo de execução é de 36 meses.

O novo aeroporto atenderá à crescente demanda de passageiros e cargas da Serra Gaúcha, beneficiando diretamente os municípios de Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Farroupilha, Garibaldi, Gramado e Canela. Apenas a cidade de Gramado espera receber 8,5 milhões de pessoas em 2025, segundo a Secretaria Municipal de Turismo.

Costa Filho também destacou essa relevância. “Esse aeroporto vai fortalecer o turismo, gerar empregos e ampliar a conectividade aérea da Serra Gaúcha, integrando passageiros e cargas de todo o país”, disse.

A decisão de implantar o terminal em Vila Oliva foi baseada em estudos técnicos conduzidos pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), pela ANAC e por autoridades locais, que identificaram limitações no atual Aeroporto Hugo Cantergiani. O ministro explicou que o governo federal estuda, em parceria com a Casa Civil e a Infraero, soluções para o futuro do aeroporto. “Estamos avaliando, de forma responsável, a possibilidade de gestão federal do Hugo Cantergiani. O objetivo é fortalecer a Infraero e transformar a empresa em um ativo eficiente para o país”, afirmou.

O prefeito de Caxias do Sul, Adiló Domênico, destacou que o novo aeroporto é resultado de um esforço conjunto entre o município e o governo federal. “Esse projeto representa um sonho antigo, que começa a se tornar realidade. Com o apoio do ministro Silvio Costa Filho e da equipe do governo federal, estamos dando um passo decisivo para fortalecer o turismo, a logística e a geração de empregos na região”, disse.

“O presidente Lula tem um olhar especial para o Rio Grande do Sul. Só nos últimos dois anos, o PAC destinou cerca de R\$ 100 bilhões em obras de infraestrutura, habitação, portos e rodovias. Esse novo aeroporto faz parte desse esforço e será essencial para receber turistas e cargas do Brasil e do mundo”, concluiu Silvio Costa Filho.

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

**Data: 17/10/2025**

## **SECRETÁRIO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL DESTACA EM SÃO PAULO O POTENCIAL ECONÔMICO DOS AEROPORTOS CONCEDIDOS**



Daniel Longo ressaltou a importância do Programa Investe+ Aeroportos para transformar terminais em hubs comerciais e atrair bilhões em investimentos privados.

***Secretário Nacional de Aviação Civil destaca em São Paulo o potencial econômico dos aeroportos concedidos - Foto: GRI Institute***

Nesta quinta-feira (16), o Secretário Nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, participou em São Paulo do GRI





Roundtable Investe+ Aeroportos. O evento se dedicou a debater o uso comercial dos aeroportos concedidos e atrair investimentos que ultrapassem o setor aéreo tradicional.

Lançado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o programa Investe+ Aeroportos tem como missão transformar os terminais em verdadeiros polos comerciais, fomentando empreendimentos variados como shoppings, hotéis, centros logísticos, hospitais, centros de convenções e até terminais rodoviários. A ideia é aproveitar as áreas aeroportuárias para gerar novas receitas, ampliar o dinamismo econômico e fortalecer o desenvolvimento regional.

Durante o encontro, o secretário reforçou a estratégia do governo federal de impulsionar os aeroportos como vetores de desenvolvimento econômico regional. “O futuro dos aeroportos brasileiros passa cada vez mais pelo estímulo à diversificação econômica”, afirmou.

A base do programa está na flexibilização da Portaria 93/2020, que regula a cessão remunerada de uso das áreas nos aeroportos concedidos. Desde 2023, já foram aprovados 19 projetos, totalizando investimentos privados de aproximadamente R\$ 4,5 bilhões, um indicativo claro do interesse do mercado.

No encontro, representantes do setor, advogados e especialistas discutiram os desafios para destravar o potencial do programa, como ajustes nos contratos, novos modelos de negócios, fontes de financiamento e o papel das políticas públicas para articular concessões e o mercado imobiliário.

Para Daniel Longo, o evento foi uma oportunidade importante para apresentar o programa e reforçar a estratégia do governo federal. “Estamos empenhados em, cada vez mais, incentivar novos empreendimentos comerciais nos aeroportos brasileiros. Nosso objetivo é dinamizar o potencial econômico desses equipamentos, ampliando sua capacidade de gerar receita e impulsionar o desenvolvimento regional”, concluiu o secretário.

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

**Data: 17/10/2025**



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – A PARCERIA BRASIL-ÍNDIA**

**DA REDAÇÃO** [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

A intensa agenda do vice-presidente Geraldo Alckmin na Índia, marcada por encontros de alto nível e anúncios concretos, sinaliza o novo patamar da parceria estratégica entre o Brasil e a nação asiática. As reuniões em Nova Déli com o vice-presidente Chandrapuram Ponnusami Radhakrishnan e seus ministros consolidam a visão de que a cooperação bilateral é essencial para o crescimento de ambas as grandes democracias.

O anúncio da emissão de visto eletrônico para viagens de negócios de cidadãos indianos é um gesto pragmático que facilita a mobilidade e desburocratiza o intercâmbio comercial, removendo uma barreira histórica. A reafirmação do interesse em estabelecer voos diretos entre os dois países complementa essa visão, estimulando o turismo e, principalmente, o fluxo de investimentos e negócios.

A defesa do avanço da parceria Brasil-Índia se fundamenta em números e em valores compartilhados. O comércio bilateral, que Alckmin projeta alcançar rapidamente os US\$ 20 bilhões, com crescimento notável das exportações indianas para o Brasil, exige um marco regulatório que sustente essa expansão. A notícia da ampliação do Acordo de Preferências Tarifárias Mercosul-Índia é um passo crucial nesse sentido. A expectativa de debater e ampliar a lista de produtos com tarifas reduzidas, que hoje abrange um número pequeno de linhas tarifárias, deve ser encarada como uma prioridade.



A consolidação de um comércio mais robusto e diversificado entre as duas nações abre novas oportunidades para a indústria brasileira e para o consumidor, ao mesmo tempo em que reduz a dependência de mercados tradicionais.

Além do comércio, a parceria Brasil-Índia se destaca pelas trocas tecnológicas e pela cooperação em áreas de ponta. As discussões com os ministros indianos se concentraram em temas de convergência como energia, aviação comercial, defesa, saúde, transformação digital e inovação científica. A Índia, uma potência em tecnologia e desenvolvimento de softwares, oferece ao Brasil uma oportunidade ímpar para acelerar a transformação digital e o investimento em startups.

O lançamento do Conselho Empresarial Brasil-Índia, por iniciativa da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e da Federação das Câmaras de Comércio e Indústria da Índia (FICCI), formaliza a sinergia do setor privado e garante um fórum permanente para identificar oportunidades e resolver pendências.

A união de esforços entre o governo e a iniciativa privada é a chave para transformar a parceria estratégica em resultados concretos, promovendo o desenvolvimento com justiça social, como bem destacou o vice-presidente. A Índia é um parceiro que o Brasil não pode negligenciar, e a missão de Alckmin pavimentou o caminho para um futuro de maior integração econômica e tecnológica.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/10/2025**

## **NACIONAL - HUB – CURTAS - PORTO DE ITAJAÍ PODE PASSAR À GESTÃO DA CODEBA ATÉ CRIAÇÃO DA DOCAS LOCAL**

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

### **MUDANÇAS EM ITAJAÍ**

O Porto de Itajaí (SC) não deve mais ser administrado pela Autoridade Portuária de Santos (APS). Enquanto a criação da empresa pública Docas de Itajaí não for oficializada, o complexo marítimo pode ser subordinado à Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba). A informação deve ser confirmada oficialmente entre hoje e o início da próxima semana.

### **DISPUTA**

A mudança ocorre em meio a uma disputa entre o agora ex-superintendente do Porto de Itajaí, João Paulo Tavares Bastos Gama, e a direção da APS. A polêmica começou em 6 de outubro, com o afastamento de João Paulo do cargo, repassado para o diretor de operações, Ricardo de Sousa. A APS justificou a decisão publicamente como necessária para focar na criação da autoridade portuária catarinense.

### **OPÇÃO BAHIA**

Inconformado com o afastamento, João Paulo recorreu ao Governo Federal para tentar derrubar a portaria. O cenário de subordinação à Codeba seria uma alternativa para resolver o impasse e manter João Paulo no comando do porto, que já foi o segundo maior em movimentação de contêineres do País.

### **COOPERAÇÃO COM WASHINGTON**

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou nessa quinta-feira, dia 16, que o governo brasileiro pretende estreitar a cooperação com os Estados Unidos nas áreas de minerais críticos e data centers. O objetivo é atrair novos investimentos e capital privado americano, aproveitando o interesse dos EUA no setor. As declarações foram dadas logo após a inauguração do Conselho Nacional de Política Mineral (CNPM), que contou com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

### **TRANSIÇÃO ENERGÉTICA**

Segundo Silveira, a criação do CNPM abre espaço para convergências estratégicas com Washington, especialmente no contexto da transição energética global e da alta demanda por insumos tecnológicos.

### **DATA CENTER**

“Voltamos a ter essa relação com os EUA, e vamos aproveitar essa oportunidade para discutir política de investimento em data center no Brasil, política elaborada pelo ministro Haddad, Alckmin e MME”, disse Silveira. O ministro reforçou que o foco é criar um ambiente mais propício para atrair capital americano para a exploração dos minerais brasileiros.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/10/2025**

### **NACIONAL - ALCKMIN ANUNCIA VISTO ELETRÔNICO E EXPANDE PARCERIA BRASIL-ÍNDIA**

Vice-presidente destaca voos diretos, fortalecimento do comércio e lançamento do Conselho Empresarial Brasil-Índia

**Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)**



***No encontro com vice-presidente da Índia Chandrapuram Radhakrishnan, Alckmin anunciou que o Brasil passará a emitir visto eletrônico para viagens de negócios de cidadãos indianos***

O segundo dia da missão oficial do vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, à Índia foi marcado por anúncios e reuniões de alto nível com autoridades indianas, consolidando a parceria estratégica entre os dois países e abrindo novas frentes de cooperação econômica, comercial e energética. Em Nova Déli, nesta quinta-feira (16), Alckmin se reuniu com o vice-presidente indiano Chandrapuram Ponnusami Radhakrishnan, com o ministro do Comércio e da Indústria, Piyush Goyal, e com o ministro do Petróleo e Gás Natural, Hardeep Singh.

Durante o encontro com Radhakrishnan, Alckmin anunciou que o Brasil passará a emitir visto eletrônico para viagens de negócios de cidadãos indianos, medida que, segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), facilitará a mobilidade entre os dois países e impulsionará o intercâmbio comercial. “Quero trazer uma boa notícia, que é o visto eletrônico. Toda a área de negócios, consultoria terá visto eletrônico aqui na embaixada em Nova Déli e no consulado em Mumbai”, afirmou o vice-presidente.

Os dois vice-presidentes também destacaram a importância de avançar nas negociações para garantir voos diretos entre Brasil e Índia, com o objetivo de fortalecer o turismo e o fluxo de comércio bilateral. De acordo com o MDIC, a reunião reafirmou os principais pontos de convergência entre os dois países, com destaque para as áreas de tecnologia, energia, aviação comercial, defesa, saúde, transformação digital e inovação científica. Ambas as partes concordaram em aprofundar a cooperação e ampliar o comércio bilateral.

Alckmin também destacou os valores compartilhados pelos dois países. “Brasil e Índia são duas grandes democracias, que compartilham valores, desafios e aspirações, como a solidez de nossas instituições e o compromisso com a promoção do desenvolvimento com justiça social”, afirmou.

### **Preferências tarifárias**

Mais tarde, o vice-presidente reuniu-se com o ministro indiano do Comércio e da Indústria, Piyush Goyal, quando foi anunciada a ampliação do Acordo de Preferências Tarifárias Mercosul-Índia. O vice-presidente explicou que a versão atual cobre em torno de 450 linhas tarifárias e que, dentro de





um ano, serão conduzidos debates para ampliar a lista de produtos com tarifas reduzidas. “Hoje temos um acordo de preferência tarifária que cobre um número de linhas tarifárias pequeno. Então, podemos aprofundar, ampliar essas linhas tarifárias para ter preferência nas vendas”, disse Alckmin.

O vice-presidente também destacou o crescimento das relações comerciais entre os dois países. “O comércio entre Brasil e Índia está crescendo. O ano passado foi de 12 bilhões de dólares. Este ano pode chegar a 15 bilhões de dólares. A exportação da Índia para o Brasil cresce mais de 30% este ano e poderemos rapidamente chegar a 20 bilhões de dólares”, projetou.

O segundo dia da missão também incluiu a participação do vice-presidente no Fórum Empresarial Brasil-Índia, organizado pelo Departamento de Promoção Comercial, Investimentos e Agricultura do Itamaraty, com apoio da ApexBrasil, da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e da Federação das Câmaras de Comércio e Indústria da Índia (FICCI). Durante o evento, a CNI e a FICCI anunciaram o lançamento do Conselho Empresarial Brasil-Índia, cuja primeira reunião está prevista para fevereiro.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/10/2025**

### **NACIONAL - PETROBRAS FECHA CONTRATO PARA FORNECER 6 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO À ÍNDIA**

Acordo reforça parceria energética entre Brasil e Índia e amplia presença da Petrobras no mercado asiático

**Da Redação** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

A cooperação entre Brasil e Índia no setor energético ganhou um novo impulso com a assinatura, pela Petrobras, de um contrato para o fornecimento de 6 milhões de barris de petróleo ao país asiático. O anúncio foi feito na quinta-feira (16) pelo vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, durante reunião com o ministro indiano do Petróleo e Gás Natural, Hardeep Singh, em Nova Déli.

“A Petrobras assina hoje um contrato para fornecimento de mais 6 milhões de barris de petróleo para a Índia. E está lançando 18 blocos offshore para a exploração de petróleo no Brasil, na Bacia de Santos e na Bacia de Campos. É recorde. Então são 18 blocos no ano que vem e um número muito maior ainda em onshore, em terra”, afirmou o vice-presidente.

O encontro reforçou o histórico de parceria entre as duas nações e o papel estratégico do setor energético na relação bilateral. “Como muitos de vocês já sabem, tive o privilégio de servir como embaixador da Índia no Brasil entre 2006 e 2008. A Índia e o Brasil são não apenas parceiros em várias iniciativas multilaterais, como nosso relacionamento econômico se torna cada vez mais forte”, afirmou Singh.

O ministro destacou que Índia e Brasil são membros fundadores da Aliança Global para Biocombustíveis (GBA) e lembrou que o comércio de petróleo bruto entre os dois países movimentava cerca de US\$ 2,5 bilhões por ano. Ele também ressaltou a cooperação técnica da Petrobras na prospecção de petróleo em águas profundas na Índia.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/10/2025**

### **NACIONAL - LULA E TRUMP PODEM SE REUNIR EM BREVE, DIZ CHANCELER**

Ministro Mauro Vieira disse que há interesse de ambos os governos em marcar encontro, após reunião com secretário de Estado dos EUA em Washington

**Da Agência Brasil**

O Brasil e os Estados Unidos devem realizar uma nova reunião em novembro, dando continuidade à retomada do diálogo entre os dois países após meses de tensão diplomática, disse na quinta-feira (16) o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira. A declaração foi feita após encontro com o secretário de Estado americano, Marco Rubio, na Casa Branca, em Washington.



***Segundo Mauro Vieira o encontro com Marco Rubio, que durou cerca de uma hora, ocorreu em clima de “excelente descontração e troca de ideias”, com foco principal nas tarifas***

Segundo o chanceler, o encontro, que durou cerca de uma hora, ocorreu em clima de “excelente descontração e troca de ideias”, com foco principal nas tarifas impostas pelos Estados Unidos a produtos brasileiros.

“Foi muito produtivo, com muita disposição para trabalhar em conjunto e traçar uma agenda bilateral de comércio”, disse Vieira em entrevista a jornalistas.

A reunião teve duas etapas: uma conversa privada entre os dois ministros e, em seguida, a participação de diplomatas e representantes comerciais de ambos os governos. Vieira confirmou que as equipes técnicas devem começar a negociar “em breve” medidas para tentar reverter as tarifas de 50% aplicadas por Washington desde agosto.

Vieira também afirmou que os presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump devem se encontrar nos próximos meses, embora a data e o local ainda não estejam definidos.

“Está mantido o objetivo de que os líderes se reúnam proximamente. Há interesse de ambas as partes para que isso aconteça o quanto antes”, declarou o ministro.

Inicialmente, a expectativa era de que o encontro pudesse ocorrer durante a Cúpula da Associação das Nações do Sudeste Asiático (Asean), na Malásia, no fim de outubro. No entanto, segundo o chanceler, as agendas dos presidentes devem determinar o momento mais adequado para a reunião.

### Contexto

As relações entre Brasil e Estados Unidos atravessam um período de instabilidade desde que o governo Trump decidiu impor tarifas de 50% sobre produtos brasileiros. A medida foi justificada pela Casa Branca como uma resposta a uma suposta “politização” do Judiciário brasileiro e à condenação do ex-presidente Jair Bolsonaro por tentativa de golpe de Estado.

Além do tarifaço, Washington também aplicou sanções financeiras e consulares a autoridades brasileiras, incluindo o ministro do Supremo Tribunal Federal Alexandre de Moraes. As ações foram vistas em Brasília como retaliação política.

O encontro entre Vieira e Rubio é o primeiro de alto nível desde que Trump reassumiu a Presidência dos Estados Unidos, em janeiro. A reunião sinaliza um esforço de reaproximação entre os dois países, iniciado após uma breve conversa entre Lula e Trump durante a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), em setembro, em Nova York.

### Próximos passos

De acordo com o Itamaraty, Mauro Vieira e Marco Rubio devem manter contato direto nas próximas semanas para definir a agenda de reuniões técnicas. A expectativa é que, até novembro, sejam traçadas as bases para uma negociação ampla sobre tarifas e cooperação comercial.

“O importante é que prevaleceu uma atitude construtiva, com aspectos práticos para a retomada das negociações entre os dois países”, destacou o chanceler. “Há boa química entre os governos, e o diálogo está aberto.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 17/10/2025

### NACIONAL - CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA MINERAL REALIZA PRIMEIRA REUNIÃO

Colegiado vai orientar políticas sobre mineração de minerais críticos e estratégicos, com foco em transição energética, soberania e segurança alimentar

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



***Durante a reunião de abertura, ao lado de Lula, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, destacou o papel do conselho, que será equivalente ao papel exercido pelo CNPE***

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva participou na quinta-feira (16) da primeira reunião do Conselho Nacional de Política Mineral (CNPM), que foi criado em 2022, mas ainda não havia sido instalado. O órgão foi idealizado para planejar políticas de exploração mineral, inclusive dos chamados minerais críticos e terras raras, que atualmente são fonte de tensão entre a China e os Estados Unidos.

O Conselho será formado por representantes de 18 ministérios sob a presidência do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira. Na reunião de abertura, ao lado de Lula, Silveira destacou o papel do conselho, que será equivalente ao papel exercido pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

“Esse conselho tem exatamente as mesmas atribuições do CNPE, e vai deliberar sobre o norteamento das políticas públicas acerca do setor mineral do país, dando condições para a agência reguladora [Agência Nacional da Mineração]. A partir daí, irá implementar essas políticas públicas, em especial, nesse momento, onde o mundo debate com tanto vigor a importância dos minerais críticos e estratégicos para a descarbonização, para a transição energética, a segurança alimentar, enfim, para a soberania nacional”, afirmou.

A íntegra da reunião foi fechada à imprensa e o presidente saiu da sede do Ministério de Minas e Energia (MME) sem falar com jornalistas.

O CNPM deve aprovar o Plano Nacional de Mineração para os anos de 2025 a 2050. Segundo o MME, o colegiado vai discutir minerais críticos e estratégicos, mineração sustentável, segurança energética e alimentar.

#### **Minerais críticos**

Os minerais críticos são recursos essenciais para setores estratégicos, como tecnologia, defesa e transição energética, cuja oferta está sujeita a riscos de escassez ou dependência de poucos fornecedores. Eles incluem elementos como lítio, cobalto, níquel e terras raras, fundamentais para baterias de veículos elétricos, turbinas eólicas, painéis solares e semicondutores.

De acordo com o Instituto Brasileiro da Mineração (Ibram), entidade que representa o setor privado, o Brasil possui cerca de 10% das reservas mundiais desses elementos.

Em audiência pública na Câmara dos Deputados, na quarta-feira (15), o ministro Alexandre Silveira afirmou ter sido convidado para discutir a exploração de minerais críticos com o secretário de Energia dos Estados Unidos, Chris Wright.

Após encontro de Lula com o presidente norte-americano Donald Trump, os países vêm dialogando para superar a taxa de importação imposta pelos Estados Unidos contra o Brasil e a exploração de minérios pode entrar no bojo de uma negociação entre os países.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2025

### NACIONAL - GOVERNO APLICA R\$ 2,5 BILHÕES EM EXPANSÃO DO PORTO DE RIO GRANDE

Silvio Costa Filho afirmou que aportes incluem melhorias estruturais, pavimentação, Sistema VTS e preparação para navios de grande porte

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



***Durante visita ao Porto de Rio Grande, o ministro Silvio Costa Filho afirmou que os recursos integram o PAC e o plano de reconstrução do Rio Grande do Sul após as cheias de 2024***

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou na quinta-feira (16) um conjunto de investimentos federais para o Porto de Rio Grande que, somados, ultrapassam R\$ 2,5 bilhões, podendo chegar a R\$ 3 bilhões. Durante visita ao complexo portuário, o ministro afirmou que os recursos integram o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o plano de reconstrução do Rio Grande do Sul após as cheias de 2024. “Estamos aplicando mais de R\$ 2,5 bilhões em investimentos, dentro de um esforço nacional de reconstrução e crescimento do Rio Grande do Sul”, disse.

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, o conjunto de obras e contratos representa um novo ciclo de expansão do Porto de Rio Grande, com foco na modernização da infraestrutura, na elevação da eficiência operacional e no fortalecimento da governança. As ações, executadas sob coordenação da Portos RS, somam mais de R\$ 500 milhões em recursos públicos e privados. Entre os projetos em andamento estão a modernização do Porto Novo, dragagens de manutenção, pavimentação interna e implantação do Sistema VTS (Vessel Traffic Service), que já se encontra em fase final de execução.

Além dessas iniciativas, o ministro anunciou um aporte específico de R\$ 337 milhões para melhorias estruturais e operacionais no complexo portuário. De acordo com o Ministério, a medida busca ampliar a capacidade de atendimento do porto, garantir segurança operacional e preparar a infraestrutura para receber navios de maior porte.

Durante a visita, Silvio Costa Filho também confirmou o avanço dos estudos para o leilão do canal de acesso do Porto de Rio Grande, que será realizado na B3 em modelo de parceria público-privada. O projeto prevê manutenção permanente, sinalização e segurança da navegação. Segundo o ministro, a dragagem e as intervenções previstas terão impacto direto na competitividade logística do terminal. “Com a dragagem pronta, vamos ampliar a competitividade, receber navios maiores e colocar o Porto do Rio Grande cada vez mais na rota da internacionalização e do desenvolvimento”, afirmou.

Outro ponto destacado foi a redefinição da poligonal do Porto Organizado de Rio Grande, medida que, de acordo com o Ministério, proporciona maior racionalidade administrativa e cria condições para a instalação de novos empreendimentos privados. A área do Estaleiro Rio Grande, com cerca de 974 mil metros quadrados, foi retirada da poligonal para permitir a implantação de futuros Terminais de Uso Privado (TUPs), enquanto a adequação da área do Terminal Marítimo Bianchini ampliará a autonomia operacional do porto. “O Governo Federal tem trabalhado em parceria com o estado para impulsionar a competitividade logística e garantir que o Porto de Rio Grande continue sendo um eixo estratégico do desenvolvimento regional”, destacou o ministro.





O presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, observou que o porto opera atualmente com sete frentes de trabalho simultâneas, mantendo calado operacional de 15 metros e condições para receber embarcações de grande porte. “A combinação de infraestrutura eficiente e operação integrada é o que assegura competitividade e sustentabilidade à nossa atividade”, afirmou.

### Trabalhadores

Silvio Costa Filho também abordou temas relacionados à valorização dos trabalhadores portuários, reafirmando o compromisso do Governo Federal com a categoria. Ele informou que o ministério trabalha para efetivar, até 15 de novembro, a portaria da Guarda Portuária — medida que, segundo ele, trará mais estabilidade e prioridade institucional ao setor. “Nossa meta é efetivar, até 15 de novembro, a portaria da Guarda Portuária, fortalecendo a categoria e garantindo mais estabilidade e prioridade institucional ao setor”, declarou.

O ministro defendeu ainda o diálogo permanente com o Congresso Nacional sobre o Projeto de Lei nº 733, que trata do setor portuário, com a participação ativa dos trabalhadores. De acordo com o Ministério, todas as ações em curso integram uma estratégia de modernização voltada à expansão da capacidade logística do Rio Grande do Sul, à atração de investimentos privados e ao fortalecimento da infraestrutura nacional.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/10/2025**

## NACIONAL - PROJETO DE LEI PREVÊ ANÁLISE DO CADE SOBRE RESTRIÇÕES EM LICITAÇÕES PORTUÁRIAS

Proposta do senador Esperidião Amin determina que limitações à participação de empresas em concessões e arrendamentos dependam de parecer vinculante da autarquia

**Da Redação** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

Um projeto de lei protocolado no Congresso Nacional na quarta-feira (15) estabelece novas regras sobre a participação de empresas e consórcios em concessões ou arrendamentos do setor portuário. O texto, do senador Esperidião Amin (PPSC), argumenta que qualquer tipo de restrição a empresas ou consórcios em leilões públicos deverá ser analisada pelo Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica). O PL altera um dos artigos da atual Lei dos Portos (12.815/2013).

O PL nº 5214/2025 define critérios para participação de licitações públicas, visando proteger a livre concorrência e promover a eficiência econômica. “Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, a imposição de restrições de participação ou de medidas mitigadoras de risco concorrencial fundamentadas na integração vertical dos licitantes depende da emissão prévia de parecer vinculante aprovado pelo plenário do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade)”, diz o artigo 6º-A.

No texto de justificativa do PL, o parlamentar usou o processo de concessão do Tecon Santos 10, futuro megaterminal de contêineres e carga geral projetado para a margem direita do Porto de Santos. Amin afirma que o “Governo Federal contrariou pareceres ao vedar a participação de operadores verticalizados”.

De acordo com o senador, em diversos portos do mundo ocorre a verticalização, onde armadores, além de operar embarcações, administram terminais portuários.

“Dessa forma, este Projeto estabelece que restrições à participação desses operadores somente poderão ser adotadas com base em critérios técnicos, mediante parecer prévio e vinculante do Cade, como forma de evitar casuísmos e fomentar o desenvolvimento da infraestrutura nacional”, diz o texto. O projeto seguirá para análise da Casa e ainda não há previsão de quando entrará na pauta.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/10/2025**

### BRASIL EXPORT - CRISTIANO KLINGER REPRESENTA PORTOS RS NO FÓRUM NACIONAL BRASIL EXPORT

Diretor-presidente participará de painel sobre dragagem portuária e debaterá soluções para eficiência e competitividade do setor

**Da Redação** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Além de sua atuação à frente da Portos RS, Cristiano Klinger foi eleito, em agosto, vice-presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH)**

O diretor-presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, será um dos debatedores do 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 do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (ENAPH), evento integrante da programação do fórum.

Klinger estará no painel “Modelos para aperfeiçoar o serviço de dragagem nos portos brasileiros”, marcado para as 11h do dia 29. O debate reunirá dirigentes de portos públicos e representantes do governo federal para discutir soluções que aprimorem a eficiência operacional e reduzam custos na manutenção das vias navegáveis — um dos temas centrais para o aumento da competitividade do sistema portuário nacional.

À frente da Portos RS, Klinger tem conduzido um ciclo de expansão e modernização do Porto de Rio Grande, com destaque para as obras incluídas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e no plano de reconstrução do Rio Grande do Sul. As iniciativas somam mais de R\$ 2,5 bilhões em investimentos federais, além de R\$ 500 milhões em recursos públicos e privados já executados sob coordenação da Autoridade Portuária. Entre os projetos em andamento estão a modernização do Porto Novo, dragagens de manutenção, implantação do Sistema VTS (Vessel Traffic Service) e melhorias estruturais e operacionais no complexo portuário.

Além de sua atuação à frente da Portos RS, Klinger foi eleito, em agosto, vice-presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH). A escolha, feita durante assembleia da entidade em Paranaguá (PR), reforçou a presença da autoridade portuária gaúcha nas discussões nacionais sobre infraestrutura e modernização do setor. Em seu discurso de posse, o dirigente destacou o papel coletivo da gestão e a importância do diálogo institucional.

Promovido pelo Grupo Brasil Export, o Fórum Nacional Brasil Export Infraestrutura 2025 reunirá autoridades públicas, empresários, magistrados e especialistas em logística, transporte e comércio exterior. O evento contará com painéis sobre o novo marco legal do setor portuário, biocombustíveis e descarbonização, financiamento de obras e os impactos da geopolítica no comércio internacional.

A programação inclui também o Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (ENAPH) e a terceira edição da Expo Brasil Export, feira voltada à promoção de negócios e parcerias. Todo o conteúdo será transmitido ao vivo pelo canal da TV BE News no YouTube.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/10/2025**

### REGIÃO SUL - LICITAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DA SERRA GAÚCHA É AUTORIZADA

Ministro Silvio Costa Filho anuncia investimento de R\$ 200 milhões e prevê impacto direto em seis municípios da região

**Da Redação** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



***O ministro Silvano Costa Filho também explicou que o governo federal, em parceria com a Casa Civil e a Infraero, estuda alternativas para o futuro da gestão aeroportuária na região***

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvano Costa Filho, anunciou na quinta-feira (16), em Caxias do Sul (RS), a autorização para a licitação das obras do novo Aeroporto Regional da Serra Gaúcha. Com investimento de R\$200 milhões provenientes da União.

“É um dia muito importante para todos nós porque, depois de tantos anos, temos o privilégio de iniciar o processo de licitação desse aeroporto tão aguardado pela população da Serra Gaúcha. Essa obra será fundamental para impulsionar o turismo, fortalecer o setor produtivo e gerar emprego e renda para a região”, afirmou o ministro Silvano Costa Filho.

Financiado integralmente com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), o projeto prevê a construção de uma pista de pouso e decolagem com 1.930 metros de extensão, pátio de aeronaves com oito posições, taxiways, vias internas de acesso, sistema de drenagem, cercamento operacional e estacionamento para veículos. O prazo estimado para execução das obras é de 36 meses.

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos, o novo terminal foi projetado para atender à crescente demanda de passageiros e cargas da Serra Gaúcha, beneficiando diretamente os municípios de Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Farroupilha, Garibaldi, Gramado e Canela. Apenas Gramado, segundo a Secretaria Municipal de Turismo, deve receber 8,5 milhões de visitantes em 2025.

O ministro também explicou que o governo federal, em parceria com a Casa Civil e a Infraero, estuda alternativas para o futuro da gestão aeroportuária na região. “Estamos avaliando, de forma responsável, a possibilidade de gestão federal do (aeroporto) Hugo Cantergiani. O objetivo é fortalecer a Infraero e transformar a empresa em um avo eficiente para o país”

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/10/2025**

## **REGIÃO SUDESTE - JUSTIÇA SUSPENDE PEDÁGIOS NAS RODOVIAS MOGI-DUTRA E MOGI-BERTIOGA**

Decisão liminar atende pedido da Prefeitura de Mogi das Cruzes e questiona impacto econômico e ausência de estudos regionais sobre a cobrança

**Da Redação [redacao.jornal@redenenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redenenews.com.br)**

O juiz Bruno Machado Miano, da Comarca de Mogi das Cruzes (SP), concedeu uma liminar que suspende temporariamente o início das operações dos pórticos de pedágio nas rodovias Mogi-Dutra (SP-88) e Mogi-Bertioiga (SP-98). A decisão, publicada na quarta-feira (15), atende pedido da Prefeitura de Mogi das Cruzes.

A medida é válida até que o processo seja analisado. Segundo a administração municipal, a decisão considerou o impacto econômico da tarifa e a ausência de estudos metropolitanos sobre os efeitos regionais da cobrança.

O magistrado entendeu que Mogi das Cruzes integra a Região Metropolitana de São Paulo, e que o sistema viário deve ser avaliado de forma integrada. Para ele, a tarifa de R\$ 2 na Mogi-Dutra representaria aumento de mais de 35% no custo diário de deslocamento dos moradores.



O juiz determinou que a Agência de Transportes do Estado (Artesp), a Ecopistas e a Concessionária Novo Litoral (CNL) apresentem documentos e estudos técnicos em 30 dias, sob pena de as alegações da Prefeitura serem consideradas verdadeiras.

Na decisão referente à Mogi-Bertioga, Miano apontou que os pórticos foram instalados sem sinalização adequada, descumprindo normas do Contran, e que o prazo de pagamento previsto em contrato — 15 dias — diverge da resolução que estabelece 30 dias

A CNL informou que ainda não foi intimada e que a cobrança ainda não havia começado. A concessionária afirma que moradores do Distrito do Taboão serão isentos, motocicletas não pagarão tarifa, e condutores que acessam a Estrada da Pedreira terão desconto de até 70%.

O início da cobrança estava previsto para novembro, após validação da Artesp.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 17/10/2025**

## 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: 1º do InfraJur: O PL 733/2025 e o Poder Legislativo

16h00 Intervalo

16h30 Paineis: 2º 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; Sergio Bacci, 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: 1º do ENAPH: Os portos brasileiros conectados ao mundo | Atração de investimentos e cooperação internacional

10h30 Intervalo

11h00 Paineis: 2º 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: 3º 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: 17/10/2025**

## REGIÃO SUDESTE - SOPESP PROMOVE CORRIDA PELA PREVENÇÃO DO CÂNCER DE MAMA E DE PRÓSTATA



Corrida e caminhada em praia de Santos visam incentivar o diagnóstico precoce e o bem-estar dos trabalhadores

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) realizará em Santos (SP) a segunda edição do Circuito da Prevenção Outubro Rosa e Novembro Azul 5k, evento de conscientização em apoio às campanhas que dão nome à ação.

A iniciativa, focada na prevenção do câncer de mama e de próstata, busca promover a saúde corporativa e a mobilização coletiva do setor portuário na cidade. A atividade acontecerá neste sábado (18), na praia do Boqueirão (Canal 3), a partir das 7 horas.

O circuito visa destacar a importância da saúde e do bem-estar dos trabalhadores portuários e seus familiares. A proposta é envolver o segmento em um movimento que reforça a prevenção de doenças e o diagnóstico precoce.

“O nosso objetivo não é realizar uma competição, mas sim um circuito de conscientização, um movimento que una o setor em torno da causa da saúde”, afirma Marcelli Mello, relações institucionais do Sopesp.

A atividade incluirá uma caminhada e uma corrida de 5 quilômetros. Os participantes contarão com o apoio técnico de profissionais de saúde e educação física. Um deles será o fisioterapeuta da loteria, Mauro Nascimento, que resalta a importância da atividade física na prevenção de doenças. “A prática regular de exercícios físicos, como uma caminhada ou corrida, é fundamental para a manutenção da saúde”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

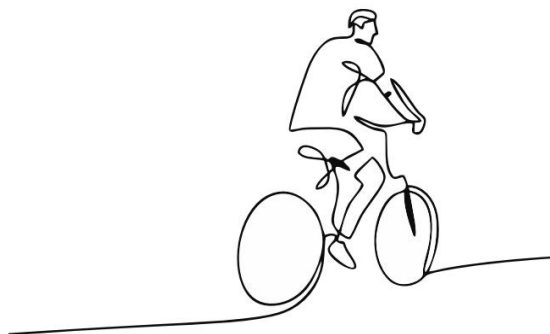
**Data: 17/10/2025**

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - MOBILIDADE URBANA GRATUITA



### AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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



É compreensível que, na maior parte do país, estejamos ancorados nos paradigmas de mobilidade urbana dos anos 1970-1980. Fala-se apenas em automóveis e o transporte público fica “de lado”. As bicicletas e ciclovias, depois de um tímido avanço, voltam a ser colocadas “de lado”.

Há pouco de discussão no Brasil sobre como fazer um país melhor para todos. No debate público há de tudo, com baixa densidade de discussão, com superficialidade ou obscurantismo na informação e com pouco contraste de opiniões. Há muito da visão do “mercado”, há um pouco da visão de “empresários” e há um quase nada do interesse da maioria da população.

Assim, é compreensível que, na maior parte do país, estejamos ancorados nos paradigmas de mobilidade urbana dos anos 1970-1980. Fala-se apenas em automóveis e o transporte público fica

“de lado”. As bicicletas e ciclovias, depois de um tímido avanço, voltam a ser colocadas “de lado”. Assim, o volume de motocicletas cresce expressivamente e as plataformas de aplicativos toma o espaço do trânsito para quem não tem poder aquisitivo para comprar um automóvel para ficar a maior parte do tempo parado.

Assim, chama a atenção o debate público de uma mobilidade urbana gratuita. Quem sabe voltaremos com isso a ter grandes missões que interessem para a sociedade como um todo. Afinal, mesmo com o SUS, a saúde não é gratuita para todos, com uma parcela da sociedade pagando planos de saúde e a mesma coisa acontece na educação, onde as escolas públicas não estão sozinhas para resolver o problema de ensino nas cidades.

Se aumentarmos o transporte por ônibus nas cidades, o trânsito melhorará. Um projeto com esta característica terá o condão de ser positivo para todos. Afinal, os municípios, com uma estranha opção de ter poucas ou nenhuma equipe própria de Engenharia de Transportes tem ficado com um pesado e crescente fardo de subsídios, por conta da falta de mudança e modernização dos paradigmas de serviço, mesmo com todos os benefícios da Internet e dos sistemas de controle de tráfego.

As empresas e os trabalhadores que já arcam com os custos do Vale Transporte ou da passagem possuem um custo nada desprezível de seu cotidiano associado com o transporte urbano, podendo representar até 6% das remunerações, segundo a legislação atual. Montar um mecanismo de alto nível para a estruturação das cidades para o transporte público poderá ser uma revolução social e econômica. As cidades que estão congestionadas poderão repensar toda a dinâmica de uso do solo. Há aqui uma oportunidade social, econômica e ambiental. Afinal, cerca de 8 milhões de pessoas pararam de usar ônibus depois da pandemia.

Não faltarão argumentos contrários e rasos. O grande desafio que se apresenta é como acreditar que os Governos conseguirão resolver um problema nunca enfrentado com vigor no país. Depois das iniciativas de corredores exclusivos, no modelo desenvolvido pelo Arquiteto e político Jaime Lerner ou as ciclovias criadas em alguns Estados, pouco há de revolucionário ou verdadeiramente inovador neste setor. Este tipo de missão tem a capacidade de mudar as paisagens urbanas para melhor. Tomara que enfrentemos os problemas reais, que iniciarão pelas barreiras técnicas e políticas.

**É COMPREENSÍVEL QUE, NA MAIOR PARTE DO PAÍS, ESTEJAMOS ANCORADOS NOS PARADIGMAS DE MOBILIDADE URBANA DOS ANOS 1970-1980. FALA-SE APENAS EM AUTOMÓVEIS E O TRANSPORTE PÚBLICO FICA “DE LADO”. AS BICICLETAS E CICLOVIAS, DEPOIS DE UM TÍMIDO AVANÇO, VOLTAM A SER COLOCADAS “DE LADO”.**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 17/10/2025



**JORNAL O GLOBO – RJ**

**JOÃO FUKUNAGA RENUNCIA À PRESIDÊNCIA DA PREVI**

Executivo assume diretoria na EloPar. Entidade sofreu desgaste após auditoria do TCU  
**Por Roberto Malfacini\* — Rio de Janeiro**

**João Fukunaga, ex-presidente da Previ — Foto: Reprodução Valor**

O presidente da Previ, João Luiz Fukunaga, apresentou nesta sexta-feira sua renúncia ao cargo ao Conselho Deliberativo do fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil, que é a maior entidade fechada de previdência do país.



A renúncia ocorre após meses de desgastes, que se acentuaram em abril, quando a Previ se tornou alvo de uma auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) após o Plano 1, o maior da entidade, registrar um déficit de R\$ 17,4 bilhões em 2024. O resultado negativo veio após um superávit de R\$ 9,8 bilhões em 2023.

Segundo a Previ, a situação foi revertida em agosto de 2025, quando o Plano 1 registrou resultado positivo de R\$ 4,2 bilhões, revertendo o déficit e fazendo com que este plano chegasse a superávit acumulado de R\$ 1,48 bilhões.

Na ocasião, a Previ atribuiu o déficit à desvalorização de ativos no mercado financeiro. Não se trata de prejuízo, nem significou que os fundos da Previ ficaram sem recursos para honrar aposentadorias e pensões. Déficits, em fundações de previdência, dizem respeito ao “equilíbrio técnico”, cálculo que considera estimativas de gastos futuros com benefícios, além do valor e do retorno dos investimentos.

Segundo comunicado da Previ, Fukunaga deixará o cargo após ser convidado para assumir a diretoria de Relações Governamentais e ASG da EloPar.

A EloPar é uma holding controlada por Banco do Brasil e Bradesco que tem sob seu guarda-chuva empresas de meios de pagamento, tecnologia e serviços financeiros, como Alelo, Livelo, Cateno e Veloe.

No lugar de Fukunaga, o Banco do Brasil, patrocinador da entidade, indicou Márcio Chiumento, atual diretor de Participações, para assumir a presidência da Previ.

Funcionário de carreira do Banco do Brasil desde 2000, Chiumento é graduado em Direito, mestre em Gestão e Inovação, e possui MBA em Negócios Financeiros pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Com a chegada de Márcio Chiumento à presidência, Adriana Chagastelles assume a Diretoria de Participações. Funcionária de carreira do Banco do Brasil e associada do Plano 1, Chagastelles atua na Previ há quase três décadas e é a primeira mulher indicada pelo Banco para um cargo de direção na entidade — e também a primeira colaboradora da Previ a alcançar essa posição por indicação do patrocinador.

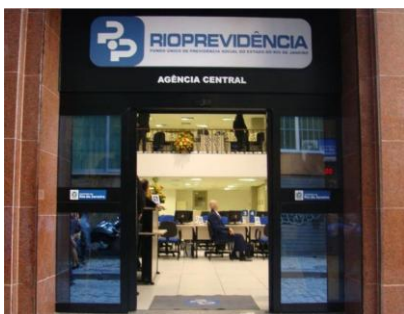
**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 17/10/2025**

## TCE APONTA QUE RIOPREVIDÊNCIA INVESTIU MAIS R\$ 1 BI NO BANCO MASTER MESMO APÓS ALERTAS

Fundo afirma que não fez novas aplicações na instituição desde abril

**Por Letícia Lopes — Rio de Janeiro**



**Rioprevidência: fundo de pensão tem 235 mil beneficiários — Foto: Divulgação**

Um monitoramento de técnicos do Tribunal de Contas do Estado do Rio (TCE-RJ) apontou que o Rioprevidência, fundo que gere os recursos que pagam aposentadorias e pensões de mais de 235 mil servidores públicos estaduais, investiu nos últimos meses cerca de R\$ 1 bilhão em aplicações do Banco Master. Os aportes teriam sido feitos mesmo após alertas da Corte e em meio à crise envolvendo a

instituição financeira.



A entidade já tinha cerca de R\$ 960 milhões, cerca de 8% do patrimônio do fundo, alocado em letras financeiras do Master, títulos sem cobertura do Fundo Garantidor de Créditos (FGC).

Em maio, após encontrar "graves irregularidades" nas aplicações, o TCE fez um alerta aos gestores do fundo de pensão, informando que novas operações resultariam "na integral assunção do risco de possíveis irregularidades pelo Rioprevidência e por seus agentes, pessoalmente".

Apesar disso, um monitoramento de técnicos do tribunal constatou que, entre maio e julho, cerca de R\$ 1 bilhão foi aportado no Banco Master. A análise observou que há uma "concentração crítica" do patrimônio do Rioprevidência no Master, com R\$ 2,6 bilhões, mais de 25% do fundo, "expostos a títulos emitidos ou fundos administrados pela instituição financeira".

Para a relatora do caso no TCE, conselheira Mariana Montebello Willeman, os novos aportes apontam para um "agravamento do cenário e irregularidades" e evidenciam "uma gestão possivelmente irresponsável dos recursos".

Em decisão unânime dos conselheiros durante sessão no último dia 8, o TCE determinou que o fundo de pensão estadual se abstenha de realizar novos investimentos em instrumentos financeiros emitidos, administrados ou geridos por empresas do Banco Master e outras instituições financeiras que "não atendem aos princípios de segurança, proteção e prudência financeira".

Além disso, os conselheiros decidiram intimar o governador Cláudio Castro para que ele avalie intervenção no fundo de pensão "de modo a adotar medidas céleres e efetivas para sanar as falhas descritas e evitar problemas similares em futuras alocações de recursos".

### **Fundo nega irregularidades**

Em nota, o Rioprevidência negou ter feito novas aplicações no Banco Master desde abril de 2024, e que vem cumprindo "integralmente as determinações e orientações do Tribunal de Contas do Estado".

A autarquia ainda destacou que a informação apontada pelo TCE de que R\$ 2,6 bilhões do fundo estariam expostos a títulos emitidos ou fundos administrados pelo Master é incorreta.

"O valor efetivamente investido foi de aproximadamente R\$ 960 milhões, e a operação segue regular e adimplente. O Rioprevidência reafirma seu compromisso com a legalidade, a transparência e a segurança na gestão dos recursos previdenciários", diz a nota.

### **Investigação após denúncia**

A investigação do TCE sobre os investimentos do Rioprevidência no Master começou, no ano passado, a partir de denúncia do deputado estadual Luiz Paulo Corrêa da Rocha (PSD-RJ).

Em audiência pública em novembro de 2024, o diretor-presidente do fundo, Deivis Antunes, afirmou que a entidade tinha cerca de R\$ 960 milhões alocados em letras financeiras do Master.

Em dezembro passado, o TCE-RJ apontou indícios de irregularidade nos investimentos. Representação aberta pela Secretaria Geral de Controle Externo (SGE) sustentava que investimentos em letras financeiras do banco foram feitos sem autorização do conselho de administração e a partir de justificativas inconsistentes.

Durante audiência do processo no TCE, o ex-diretor de investimentos do Rioprevidência, Euchério Lerner Rodrigues, contou que, até 2023, os investimentos do fundo estavam concentrados em grandes instituições financeiras, e que bancos menores foram cadastrados para diversificar as aplicações.

Segundo ele, a decisão pelos aportes no Master ocorreu por dois fatores. Um deles foram as taxas de rendimento das LFs, que passavam de 130% do CDI, acima das usualmente praticadas no



mercado. O outro é que a instituição tem um contrato com o Governo do Rio e oferece crédito consignado aos servidores ativos e inativos.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 17/10/2025**

## EMBRAER TERÁ ESCRITÓRIO NA ÍNDIA E R\$ 1,7 BI DO BNDES PARA EXPORTAR AVIÕES

Destacamento da empresa pode facilitar venda de aeronaves militares para país asiático; fabricante contraiu financiamento para exportação de avião aos EUA

**Por Paulo Renato Nepomuceno — Rio de Janeiro**



**Cargueiro KC-390, da Embraer, foi rebatizado de C-390 Millennium Foto: Divulgação — Foto: Divulgação**

A Embraer anunciou nesta sexta que vai ter um escritório da subsidiária de defesa e segurança em Nova Dheli, capital da Índia, após firmar contrato com o grupo indiano Mahindra. Também hoje, o BNDES aprovou um financiamento de R\$ 1,7 bilhões para a fabricante brasileira exportar 13 aeronaves E-175, com capacidade de até 88 passageiros, à americana SkyWest Airlines.

Na Índia, a fabricante de aviões brasileira terá a sede utilizada como centro de operações no país, enquanto tenta captar um importante contrato militar, com foco no cargueiro KC-390. As empresas trabalham juntas para avançar com a proposta do modelo de avião para o programa de Aeronaves de Transporte Médio da Força Aérea indiana.

Para a operação americana, a Embraer deve entregar as aeronaves do contrato com a SkyWest até o fim do ano que vem. Segundo o BNDES, a aérea americana é uma das maiores clientes da fabricante brasileira, com uma frota atual de 265 aeronaves E-175.

“O apoio para expandir nossa atuação em um mercado tão relevante quanto os Estados Unidos é ainda mais estratégico. Nessa operação, também ganha a aviação regional americana, segmento com forte presença de nossas aeronaves e essencial para a conectividade do país”, disse Francisco Gomes Neto, CEO da Embraer, em nota.

Segundo o comunicado, o BNDES já contribuiu com a exportação de 1,35 mil aeronaves da Embraer desde 1997.

### De olho em contrato militar

O evento de inauguração do destacamento da empresa na Índia teve a presença de autoridades, como o vice-presidente Geraldo Alckmin, o ministro da Defesa José Múcio e chefe da pasta responsável pela aviação civil na Índia, o ministro Shri Kinjarapu Rammohan Naidu.

O anúncio realizado nesta sexta-feira faz parte de um memorando assinado entre a companhia brasileira e o grupo indiano ainda em 2024, que visa a comercialização conjunta, além de planos de industrialização e desenvolvimento de um polo de fabricação e manutenção da aeronave militar no país asiático, tornando a Índia um hub de produção do cargueiro.

O C-390 é uma aeronave capaz de carregar 26 toneladas e é capaz de realizar diferentes tipos de missões, desde transporte de carga e tropas até combate a incêndios. Um de seus diferenciais é a capacidade de operar em pistas temporárias e não pavimentadas. Atualmente, o modelo já foi selecionado por forças aéreas de nove países além do Brasil.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 17/10/2025**

## PANORAMA ECONÔMICO DE OUTUBRO DA FAZENDA NÃO LEVA DERRUBADA DA MP EM CONTA NAS PROJEÇÕES FISCAIS

*Por Luciana Casemiro*

As projeções fiscais do Panorama Econômico de outubro, divulgado nesta sexta-feira pelo Ministério da Fazenda, parecem não considerar o arquivamento da Medida Provisória 1.303, que deve gerar impacto de mais de R\$ 40 bilhões no Orçamento entre este ano e o próximo. A avaliação é da economista Juliana Inhasz Kessler, professora do Insper. Segundo o documento, o resultado primário previsto para 2025 é zero (em linha com a meta do governo), seguido de superávit de 0,25% do PIB em 2026 e 0,5% em 2027. As estimativas do mercado, porém, são mais pessimistas: -0,73% em 2025, -0,66% em 2026 e -0,40% em 2027. Vale lembrar que o mercado tem errado suas projeções, mas é fato que nesse momento o Orçamento não contempla o resultado fiscal projetado pela Fazenda.

— Nessa perspectiva, as contas públicas só entram nos eixos — ou seja, atingem o centro da meta — em 2027. Mas é estranho, porque o resultado projetado e a perspectiva apresentada pela Fazenda claramente ignoram frustrações de receita já ocorridas, além de não cogitarem eventuais novas perdas, como a criação de despesas com a aposentadoria especial de agentes de saúde, recém-aprovada pelo Congresso — afirma Inhasz.

A economista destaca ainda que a proposta orçamentária enviada pelo governo ao Congresso inclui receitas incertas e deixa de fora despesas extraordinárias, o que, segundo ela, torna as projeções fiscais da Fazenda descoladas da realidade atual.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 17/10/2025*

## TRUMP CONFIRMA QUE SE REUNIRÁ COM O PRESIDENTE CHINÊS XI JINPING NA COREIA DO SUL

Esta semana, o secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, disse que ainda esperava que os dois presidentes se encontrassem durante a viagem para a reunião de cúpula da Apec, no fim deste mês.

*Por AFP — Washington*



**Donald Trump e Xi Jinping — Foto: Montagem de fotos da Bloomberg**

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse que se reunirá com seu homólogo chinês, Xi Jinping, durante uma cúpula na Coreia do Sul, segundo trechos de uma entrevista concedida à Fox News divulgados nesta sexta-feira.

"Vamos nos reunir em algumas semanas (...) na Coreia do Sul com o presidente Xi", à margem da cúpula da Apec, disse Trump ao programa "Sunday Morning Futures", da Fox News.

—Temos uma reunião separada — acrescentou o presidente, que deve chegar à Coreia do Sul no dia 29 deste mês para uma visita de dois dias.

A cúpula da Apec será realizada de 31 de outubro a 1º de novembro.

Na semana passada, Trump ameaçou cancelar a reunião com Xi e aumentar as tarifas sobre os produtos chineses em 100% após Pequim impor novos controles às exportações de terras raras. O presidente americano classificou as medidas da China como "extremamente agressivas".

Esta semana, no entanto, o secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, disse que ainda esperava que Trump e Xi se encontrem, ao mesmo tempo em que alertou que todas as opções estão em aberto para retaliar contra a decisão da China de restringir exportações de terras raras.

— Ele se reunirá com o presidente do Partido, Xi, na Coreia — acredito que esse encontro ainda está mantido — disse Bessent também em entrevista à Fox Business nesta segunda-feira.

Os mercados despencaram devido às novas tensões entre as maiores economias do mundo e Trump posteriormente adotou um tom mais conciliador. "Os Estados Unidos querem ajudar a China, não prejudicá-la", disse ele em sua rede Truth Social.

O encontro entre Trump e Xi seria o primeiro desde que o magnata republicano retornou ao poder em janeiro.

Nesta sexta-feira, Trump chegou a afirmar que as tarifas elevadas ameaçadas contra a China não são sustentáveis, em meio ao aumento das tensões entre as duas maiores economias do mundo.

— Não é sustentável — disse Trump em entrevista à Fox Business, em um trecho exibido na sexta-feira, ao ser questionado se as tarifas que ele ameaçou impor à China poderiam permanecer em vigor sem afetar significativamente a economia. — Mas esse é o número. Provavelmente não é, sabe, poderia continuar, mas eles me forçaram a fazer isso.

O impasse tarifário entre Washington e Pequim elevou os impostos sobre produtos chineses nos Estados Unidos a até 145%, em uma escalada de medidas retaliatórias que gerou temores de uma recessão global e de uma interrupção no comércio entre as duas economias. Essas tarifas, no entanto, foram suspensas em uma série de tréguas de 90 dias — a mais recente delas deve expirar em 10 de novembro, a menos que seja novamente prorrogada.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 17/10/2025**

## DE VOLTA AOS NEGÓCIOS: BRASIL ISOLOU A POLITIZAÇÃO NAS RELAÇÕES COM OS EUA

**Por Míriam Leitão**



**Mauro Vieira e Marco Rubio se cumprimentam na reunião em Washington — Foto: Crédito, Embaixada do Brasil em Washington**

É uma vitória para o Brasil a forma que está sendo encaminhada a negociação com os Estados Unidos, quando lembramos que a retirada da sobretaxa de 40% imposta pelo governo americano aos produtos brasileiros, foi condicionada, num primeiro momento, à interferência do Executivo na Justiça para um tema impossível de ser conversado. Era a suspensão do processo contra o ex-presidente Jair Bolsonaro, o que feria a democracia brasileira, a independência entre os Poderes, e o governo brasileiro disse que isso era inaceitável. O Brasil tirou esse tema da mesa, não estava na conversa de Trump com Lula, assim como não entrou na pauta da reunião do ministro de Relações Exteriores, Mauro Vieira, com o secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, nesta quinta-feira. Essa é a principal vitória. Agora, como dizem os americanos: "let's talk about business" — vamos falar de negócios.

As declarações de Brasil e Estados Unidos — após o encontro entre Vieira e Rubio — podem parecer genéricas, mas é assim que funciona na diplomacia. Foi um princípio "auspicioso", como disse Vieira, do processo de negociação. Foram reabertos os caminhos para as relações bilaterais, ninguém consegue nada concretamente no primeiro encontro, é uma construção. E é isso que estamos testemunhando, houve uma bem sucedida conversa entre os presidentes Lula e Donald

Trump, na semana passada, que resultou na reunião entre os dois ministros na Casa Branca, em Washington. A nota conjunta divulgada pós-reunião traz ainda a informação de que ambos os lados trabalham para o encontro de Lula e Trump "na primeira oportunidade possível".

A questão política é um fator para que a diplomacia não queira dar muitos detalhes sobre o conteúdo das conversas. Todo o trabalho do bolsonarismo, liderado pelo deputado Eduardo Bolsonaro, tem sido de torpedear as relações entre Brasil e Estados Unidos, ferir a economia brasileira com o único intuito de subjugar a Justiça para obter a anistia para Jair Bolsonaro. No entanto, está ficando cada vez mais claro que o deputado está sendo isolado, não apenas pelo governo americano, mas também pela direita brasileira.

Nesta semana, o senador Ciro Nogueira atribui a Eduardo Bolsonaro um "prejuízo gigantesco" ao projeto político da direita. O deputado continua atuando fora do seu mandato, buscando inflamar o governo americano contra o Brasil, esteve em Washington na quarta, antes da reunião entre Mauro Vieira e Rubio. Mas ao que tudo indica não há mais ambiente para ele. As coisas estão voltando ao normal, as conversas são sobre negócios e de Estado para Estado.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 17/10/2025**

## DE PIX A ETANOL: OS BASTIDORES DA REUNIÃO PREPARATÓRIA PARA O ENCONTRO ENTRE LULA E TRUMP

Em conversa com Rubio, Vieira dividiu tarefas em negociações com EUA para reverter tarifaço

**Por Eliane Oliveira — Brasília**



**Mauro Vieira e Marco Rubio, chanceler do Brasil e secretário de Estado dos EUA — Foto: Itamaraty**

Na reunião realizada na quinta-feira, em Washington, com o secretário de Estado americano, Marco Rubio, e o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, ficou acertado que temas comerciais, como o próprio tarifaço e a investigação contra o Brasil aberta pela Seção 301 da legislação de comércio americana, passarão a ser conduzidos pelo USTR (Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos) e pelo vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Geraldo Alckmin.

Já questões políticas e diplomáticas, como as sanções impostas a cidadãos brasileiros e a situação envolvendo os Estados Unidos e a Venezuela, permanecerão sob responsabilidade de Vieira e Rubio.

Em 9 de julho deste ano, o presidente dos EUA, Donald Trump, anunciou uma sobretaxa de 40% sobre produtos brasileiros, que se somou à tarifa de 10% já aplicada a todos os países que fazem comércio com os americanos. Trump havia condicionado uma negociação comercial com o Brasil ao arquivamento do processo contra o ex-presidente Jair Bolsonaro no Supremo Tribunal Federal (STF). O governo brasileiro reagiu, afirmando que Trump interferia em assuntos internos e que os poderes no país são independentes.

Vieira pediu a suspensão do tarifaço, enquanto durarem as negociações entre os dois países. Com isso, o chanceler reiterou o pedido feito pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em conversa telefônica com Trump, há pouco mais de uma semana.

Já a investigação com base na Seção 301 foi aberta por Washington, também em julho deste ano, sob o argumento de que o Brasil adota práticas comerciais "desleais". O relatório preliminar inclui uma ampla gama de temas, que vão do desmatamento e da corrupção à regulação de meios de



pagamento, como o Pix, passando pelo comércio de produtos falsificados na Rua 25 de Março, em São Paulo, e pelas políticas de biocombustíveis e etanol.

Caso sejam comprovadas irregularidades, o processo pode resultar em novas sanções e restrições comerciais. O governo brasileiro afirma que não há concorrência desleal com empresas americanas. No caso do Pix, por exemplo, um dos argumentos é que esse meio é rápido, eficiente e não tem por objetivo concorrer com grupos de cartão de crédito originários dos EUA.

As delegações também discutiram os preparativos para o primeiro encontro entre os presidentes Lula e Trump. Embora ainda sem data confirmada, os dois lados consideraram a possibilidade de que a reunião ocorra à margem da Cúpula da Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean), na Malásia, no fim deste mês.

Durante a conversa, nenhuma das partes mencionou Bolsonaro, condenado pelo STF por tentativa de golpe de Estado. O foco foi dar início às negociações para um acordo comercial com os Estados Unidos.

Para diplomatas brasileiros, a reunião em Washington representa um passo inicial, mas importante, na tentativa de reconstruir as pontes entre Brasília e Washington. Os próximos movimentos devem envolver encontros técnicos entre negociadores dos dois países, voltados para definir prazos e condições para a revisão das tarifas e o avanço de temas estruturais da relação bilateral.

Nos bastidores, prevalece a avaliação de que o clima foi construtivo, ainda que cauteloso. O governo Lula aposta que a reaproximação poderá abrir caminho para medidas concretas nos próximos meses — e reduzir o peso de disputas políticas e comerciais que, nos últimos anos, prejudicaram a relação entre Brasil e Estados Unidos.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 17/10/2025*

## ETANOL PODE SER UM PONTO-CHAVE PARA DESTRAVAR NEGOCIAÇÃO ENTRE LULA E TRUMP SOBRE TARIFAÇÃO. VEJA POR QUÊ

Taxação de 18% do combustível americano no Brasil é uma das principais queixas comerciais dos EUA

**Por Ivan Martínez-Vargas — Brasília**



**Lula e Trump: o que é a 'química' nas relações humanas?**  
— Foto: AFP

Grandes empresários e entidades setoriais do Brasil ouvidos pelo GLOBO estão otimistas com a conversa entre o chanceler Mauro Vieira e o secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio. Entre os temas-chave da negociação do lado comercial, a possível redução de tarifa que o Brasil impõe ao etanol anidro importado dos Estados Unidos é tida como a demanda americana que poderia ser mais facilmente atendida pelo Brasil.

O Brasil hoje importa etanol anidro em momentos em que a demanda interna é alta e a produção local não consegue atendê-la. A reclamação dos americanos é que a taxa brasileira, de 18%, é elevada. Os EUA taxam em 2,5% o etanol brasileiro. No mercado de etanol, produzimos a partir da cana-de-açúcar e os americanos, a partir de milho. Os dois países são os maiores produtores do mundo.

Um presidente de entidade setorial que tem dialogado com autoridades brasileiras e americanas sobre a negociação comercial afirma que o assunto está na mesa, juntamente com o interesse americano por um eventual acordo sobre terras-raras e minerais críticos para a transição energética.



Leandro Barcelos, sócio da consultoria 7IBS, lembra que o etanol brasileiro é menos poluente e mais barato:

— Ocorre que eventualmente abastecemos o mercado deles e vice-versa. O nosso etanol tem valor de produção mais baixo e é menos poluente. O que Trump alega é que o Brasil tem tarifa mais alta para o etanol americano que o Brasil importa. Essa seria a reclamação de mais fácil resolução porque pode-se fazer uma regulação de cotas de importação a uma tarifa mais baixa via Câmara de Comércio Exterior, pelo próprio Mdic (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior).

### **Mineração é outro ponto**

Na área de minerais, os Estados Unidos pleiteiam a garantia de fornecimento firme, se não preferencial, por meio de um acordo com o Brasil para a aquisição dos chamados minerais estratégicos, a exemplo de lítio e nióbio, bem como acordos envolvendo as chamadas terras-raras, um conjunto de minerais importantes para a transição energética e usados, por exemplo na fabricação de baterias, turbinas eólicas e telas de LED.

Hoje, a rigor, empresas americanas já podem investir no setor no Brasil, embora parcela relevante dos investimentos na área no país hoje ser feita por empresas chinesas. Não há, atualmente, tratamento preferencial a empresas americanas.

Uma possível proposta aventada por executivos é um acordo comercial setorial, ou seja, com escopo só para a mineração, a exemplo do acordo que Trump firmou com o Japão em setembro, que inclui compromissos de não impor tarifas de exportação sobre minerais críticos.

Hoje, o Brasil cobra uma tarifa média de 15% à exportação de minerais usados na transição energética, segundo Barcelos.

Um alto executivo ligado ao setor de mineração afirma que um acordo sobre minerais críticos é meta para médio prazo, mas lembra que os EUA hoje competem com a China pela demanda para a transição energética. Os chineses, além de estarem, por exemplo, entre os principais compradores de nióbio, também são investidores.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 17/10/2025*

## **O ESTADO DE S. PAULO**

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **CHINA ACUSA EUA DE VIOLAÇÃO DE REGRAS DA OMC COM TARIFAS RECÍPROCAS E GUERRA COMERCIAL GLOBAL**

Governo chinês diz que EUA continuam 'a ignorar as expectativas dos demais membros e a se desviar de suas obrigações' ao prejudicar 'o sistema multilateral de comércio baseado em regras'

**Por Pedro Lima**

A missão da China na Organização Mundial do Comércio (OMC) afirmou que a introdução pelos Estados Unidos das tarifas recíprocas e o início de uma "guerra comercial global violaram gravemente os direitos legítimos de diversos países". A crítica foi publicada em uma nota divulgada nesta sexta-feira, 17, pelo Ministério do Comércio chinês.

O ministério afirmou que Washington "continua a ignorar as expectativas dos demais membros e a se desviar de suas obrigações", adotando medidas unilaterais e discriminatórias que "prejudicam o sistema multilateral de comércio baseado em regras".



**A China já havia prometido, em 12 de outubro, reagir à ameaça de Trump, feita dois dias antes, de impor uma tarifa adicional de 100% (na foto, navios atracados no terminal de contêineres do porto de Qingdao, na província de Shandong, no leste da China, no dia 11) Foto: AFP**

A nota reforça que a OMC é “a pedra angular da globalização econômica e do comércio internacional” e exorta os Estados Unidos a corrigir “práticas equivocadas, cumprir plenamente as regras da OMC e eliminar medidas ilegais como as tarifas recíprocas”.

Pequim declarou ainda esperar que Washington trabalhe com outros membros, inclusive a China, para fortalecer o papel do sistema multilateral na governança global e “promover uma globalização inclusiva e benéfica para todos”.

Ainda segundo o comunicado, desde 2023 Pequim tem emitido relatórios anuais sobre o desempenho americano na OMC, expressando preocupação com políticas que “minam o sistema multilateral de comércio, praticam o bullying comercial, aplicam duplos padrões em políticas industriais e perturbam as cadeias globais de produção e suprimentos”.

No domingo, 12, dois dias depois de Trump ter anunciado uma tarifa de 100% mirando só a China, para entrar em vigor a partir de 1º de novembro, o país asiático sinalizou que não recuaria diante da ameaça de Trump.

O governo chinês disse que a postura da Casa Branca era de quem lida com as questões com “dois pesos, duas medidas” e pediu que resolvesse as diferenças por meio de negociações, e não de ameaças.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 17/10/2025**

## **ESTAMOS TENDO ‘SANHA ARRECADATÓRIA’ DO GOVERNO, DIZ ALBAN, DA CONFEDERAÇÃO DA INDÚSTRIA**

A ideia de cortar 10% nos benefícios tributários ‘voltou’, cita o presidente da entidade; ele diz que ‘topa’, se o Executivo, o Legislativo e o Judiciário também cortarem 10% de suas despesas opcionais  
**Por Flávia Said (Broadcast)**

BRASÍLIA - O presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Ricardo Alban, disse que o governo federal atua com base em uma “sanha arrecadatória”. Em entrevista ao Estadão/Broadcast, Alban avaliou que, se setores diferentes forem tratados de forma igual, o que haverá é um aumento do que chamou de “injustiça tributária”.

“A ideia de cortar 10% (nos benefícios tributários) voltou agora com a queda da MP (medida provisória alternativa à alta do IOF). Eu topo apoiar essa ideia. Vamos reduzir todo mundo 10%. Vamos reduzir 10% do orçamento discricionário (opcional) do Congresso, do orçamento discricionário do Executivo e do orçamento discricionário do Judiciário”, afirmou.

Alban elogiou o governo Lula por recriar o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), mas disse que o programa Nova Indústria Brasil (NIB) é um “embrião de política industrial”.

A respeito dos avanços nas negociações com o governo americano sobre o tarifaço, Alban disse que os ruídos políticos na relação com os Estados Unidos estão sendo superados. “Acredito firmemente que nós podemos estar convergindo no médio prazo para a discussão de (alíquota de) 10%, e alguns produtos em zero.”

Crítico contumaz da atual política de juros, o presidente da CNI afirmou que a Selic está desproporcional e poderia ser “bem mais baixa”, agregada à utilização de outra ferramenta de política monetária, o depósito compulsório. Na avaliação dele, o Banco Central é incoerente ao manter a Selic alta para inibir o consumo ao mesmo tempo que apoia o crédito consignado privado.

A seguir, os principais trechos da entrevista:

### **Qual avaliação o sr. faz da nova fase da negociação entre Brasil e EUA em torno do tarifaço?**

Ficamos bastante satisfeitos que a coisa esteja caminhando. Se a gente for olhar para um tempo atrás, o pessimismo era muito mais evidente do que o otimismo. Óbvio que houve ruídos políticos, que parecem que estão sendo deixados não como primeiro plano, e torcemos que isso aconteça, foi o nosso objetivo de ter ido a Washington.

### **O que a missão liderada pela CNI levou aos americanos?**

Apresentamos aos EUA três eixos de entendimentos que são convergentes, e são pontos críticos. Primeiro, a discussão do etanol, nós entendemos que passávamos por soluções criativas de mercado, não de restrições recíprocas, porque o etanol pode ser uma grande matéria-prima para o combustível sustentável de aviação (SAF), por exemplo. Poderemos ser o grande fornecedor para o SAF, para o mundo, porque temos a competitividade natural. Em segundo lugar, falamos sobre data centers, o grande insumo para eles é energia, e o que o Brasil tem mais hoje é energia limpa sobrando. E o terceiro seria através das terras raras, onde o Brasil, mesmo não tendo toda a sua geologia explorada e mapeada, é a terceira maior reserva de minerais críticos e terras raras do mundo.



***Alban participou das discussões sobre as tarifas americanas com Alckmin, que além de ser o vice-presidente está à frente da Mdic, e com o presidente da Fiesp, Josué Gomes (na foto, em reunião em 15 de julho) Foto: Wilton Junior/Estadão***

### **O que vocês esperam das negociações com os EUA? Que seja ampliada a lista de exceções, que a tarifa de 50% caia de vez...**

(Zerar os) 50% é muito pouco provável, sendo realista. Não tem nenhum país com alíquota zero hoje nos EUA. Mas temos grande chance, talvez no primeiro momento, de haver algumas exceções que são impactantes. Acredito firmemente que podemos estar convergindo no médio prazo para a discussão de (alíquota de) 10%, e alguns produtos em zero, como é o caso da aeronáutica.

### **Há quem diga que o Brasil é muito protecionista. O sr. acha que o momento exige?**

O primeiro argumento que veio dos EUA foi dizendo que nossa tarifa média de importação é de 2,7%. Mas 70% das importações americanas do Brasil têm tarifa zero, e quando você pega a média ponderada do imposto de importação, é muito inferior ao que os EUA dizem. Temos alguma proteção, mas o mundo está fazendo isso agora. Agora em novos mercados, o Brasil fez o acordo com o Efta, está discutindo o acordo com o México, estamos discutindo um acordo bilateral com o Japão. Mas nós temos o custo do Brasil, nós não temos a competitividade da industrialização de muitos países.

### **O que falta para a indústria seguir na mesma toada do agro? Inclusive no Congresso, onde o lobby é muito forte.**

O agro tem uma vantagem em relação à indústria, que é difícil para nós. O milho não briga com a soja, a soja não briga com o arroz, o arroz não briga com o café, são sistemas complementares de rodízio ou que são específicos para determinada região. Na indústria, naturalmente você tem conflitos dentro das cadeias, por isso existem tantas associações setoriais de indústria. Não podemos esquecer que, ao longo desses anos, não houve qualquer política industrial desse País.

### **E o sr. considera que agora tem havido?**





Acho que a gente tem agora um embrião que se chama NIB (Nova Indústria Brasil), feita pelo vice-presidente da República, então tem uma representatividade maior. Viemos sem nem ter o Ministério da Indústria e Comércio. Como se justifica o Brasil ter ficado quatro anos sem (durante o governo de Jair Bolsonaro)? Não é lobby não, é a importância do setor. Não existe nenhuma economia no mundo que teve crescimento sustentável sem desenvolvimento industrial, e esse é o primeiro ponto do Trump nos EUA, é ter a política industrial mais firme e reativa ao crescimento exponencial que teve a China. A volta do Ministério da Indústria foi um bom sinal, o fato de que nós participamos da discussão da NIB é um bom sinal, claro que não é a ideal, mas é um pontapé inicial.

### **Como avalia a atuação do vice-presidente nesse cenário?**

Ele tem a representatividade maior, um histórico muito mais afável e negociador. O Brasil não tinha expertise em política industrial. É uma conquista passo a passo, como foi a política agrícola. A lógica de não ter tido um ministério é que representamos a grande arrecadação tributária, e era muito melhor estar tudo isso dentro do Ministério da Fazenda empoderado, para ter o controle efetivo sobre possíveis ações setoriais. Mas estamos tendo outra sanha arrecadatória aí de fato. Aliado a essa realidade, o que faz essa política monetária tão expressiva? O serviço da dívida explode, eu já tive a oportunidade de conversar isso com autoridades monetárias, para não citar nomes. Você tem em cima de um serviço da dívida, essa é a preocupação que o mercado financeiro transmite. Mesmo que ainda não exista uma confiança total na convergência (da inflação) para o centro da meta, as projeções que estamos tendo são reduções, até mesmo as feitas pelo Focus. Por que não são desta vez também tão proativos como foram antes? Querem manter e inibir o consumo, mas vi o Banco Central apoiar a iniciativa de investimentos consignados para o setor privado. Meu Deus, vamos ser coerentes. Eu não sou contra, porque isso para nós é importante ter o consumidor com capacidade de consumo. Eu creio firmemente que a Selic está fora da dosimetria.

### **O sr. discorda da tese de justiça tributária do governo?**

Não gosto de falar de justiça tributária. Gastos tributários é o que o nosso amigo (ministro da Fazenda, Fernando) Haddad costuma falar. E eu digo que eu não gosto de usar esse nome porque reflete mais injustiça social. Como é que se trata uma injustiça? Se você tratar todos de forma igual, você está aumentando a injustiça. Não é lógico isso? Então, o que querem fazer é injustiça tributária. Vou tirar, vou corrigir alguma distorção que tem aqui nesse setor. Não importa o setor. Mas vou compensar com o setor que preciso estimular. Vou, porque é aquele setor que pode me dar mais retorno, até político, mais retorno mesmo para a economia. Um efeito multiplicador. Isso é racionalidade das cargas tributárias, já que estão num patamar alto. A ideia de cortar 10% (nos benefícios tributários) voltou agora com a queda da MP (alternativa à alta do IOF). Topo apoiar essa ideia. Vamos reduzir todo mundo 10%. Vamos reduzir 10% do orçamento discricionário (gastos opcionais) do Congresso, do orçamento discricionário do Executivo e do orçamento discricionário do Judiciário. Vamos dar bons exemplos de compromisso, inclusive para a expectativa do mercado financeiro. Seria uma coisa bem plausível.

### **Quais são as expectativas para a Selic no fim de 2025 e de 2026? Avalia que ela poderia estar abaixo de dois dígitos?**

Com certeza, pela própria tendência. E tem mais, se quer inibir o consumo e trabalhar do lado da demanda, pode-se fazer o mesmo sem ser tão agressivo com o serviço da dívida. Não existe só a ferramenta juros, Selic. A ferramenta de depósito compulsório foi muito usada no passado e foi usada, inclusive, no setor do agronegócio. Uma boa parte do depósito compulsório era usado para financiar o crédito rural. Você pode injetar especificamente para investimento, para garantir o aumento da oferta. Se ainda é para ser contracionista, não vamos conseguir mudar, então seja racional. Com todas essas dificuldades, você está desestimulando o empreendedorismo, o aumento da capacidade de oferta.

### **O Copom não tem dado sinais de que vai reduzir a Selic.**

Não. Então, uma das nossas reivindicações é participar do Conselho Monetário Nacional, mudando a regra da composição. Só tem governo lá, vamos resolver a economia real. Já mostramos publicamente essa proposta. Mas é uma decisão que eu sei que não será ouvida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/10/2025

## BRASIL PRECISA USAR A COP-30 PARA MOSTRAR O QUE VEM SENDO FEITO NO CAMPO, DIZ CEO DA RISOTOLÂNDIA

Segundo executivo, clientes se preocupam cada vez mais com a sustentabilidade, e grupo envolve diretamente o produtor em sua cadeia produtiva para garantir a qualidade

**Por Eduardo Geraque**



**Carlos Humberto de Souza, diretor-presidente do Grupo Risotolândia. Foto: Risotolândia/Divulgação**  
**Foto: Risotolândia/Divulgação**

### **Entrevista com Carlos Humberto de Souza - Diretor-presidente do Grupo Risotolândia**

Com quase três quartos de século de existência, o Grupo Risotolândia, sediado no Paraná, entrega diariamente cerca de 550 mil refeições, em setores que vão da educação à indústria e saúde. E, segundo o diretor-presidente da empresa, Carlos Humberto de Souza, há uma preocupação cada vez maior dos

clientes em relação ao tema da sustentabilidade nessa atividade.

“Eles querem conhecer a origem dos produtos e valorizam a economia circular. Os ultraprocessados ainda existem, mas a indústria evoluiu, com menos conservantes e produtos mais saudáveis. Em escolas, hospitais e indústrias, quanto mais próximo da produção, melhor”, diz o executivo.

Em relação à COP-30, Souza se diz um otimista. “A discussão climática vem se fortalecendo ano a ano com as COPs. Hoje há mais consciência e mais adesão tanto da sociedade quanto do setor privado. O fato de a COP-30 ser na Amazônia é simbólico: o Brasil tem muito a mostrar ao mundo”, afirma.

### **Como a sustentabilidade está presente no Grupo Risotolândia?**

Ela está no centro das nossas operações. Lidamos com alimentos - dependemos da produção, transformamos em refeições prontas e temos critérios rigorosos. Já no início dos anos 2000, buscamos certificação ISO, mas não apenas pelo selo: queríamos garantir segurança alimentar e rastreabilidade. Com a entrada no mercado de alimentação escolar, surgiu a necessidade de trabalhar com agricultura familiar, apoiando produtores na recuperação do solo, em práticas mais sustentáveis e na redução de conservantes e aditivos.

### **E há metas de redução de carbono?**

Internamente, trocamos caldeiras a GLP por gás natural e começamos a eletrificar parte da frota. Entre 2020 e 2022, conseguimos reduzir em 70% as emissões de CO2. Hoje, não nos imaginamos mais sem esse compromisso.

### **O que é exatamente o Grupo Risotolândia?**

O Grupo Risotolândia tem uma história de 72 anos. Como o próprio nome indica, começou como um restaurante de origem italiana, no bairro Chachim, em Curitiba. Nos anos 1980, passou a atuar na área de refeições corporativas e se instalou em Araucária, onde temos nossa planta principal. Hoje, atendemos cerca de 550 mil refeições por dia. Nossos principais mercados são merendas escolares, indústrias, comércio e hospitais. Estamos entre as quatro maiores empresas do País no setor. Contamos com cerca de 4.500 colaboradores, dos quais 85% são mulheres, e temos uma trajetória de crescimento sustentável.

### **Vocês atendem clientes públicos e privados?**

Sim. No setor público, atuamos principalmente com merenda escolar e alguma coisa ligada à alimentação de internos em presídios, no Paraná e Santa Catarina. No setor privado, atendemos



indústrias, hospitais e escolas particulares nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul.

### **A empresa atua diretamente desde a base da cadeia produtiva?**

Sim. Trabalhamos diretamente com produtores rurais. Com apoio do Sebrae e do programa Raízes, orientamos pequenos agricultores sobre o que plantar, quando plantar e como garantir qualidade. Concentramos a produção em uma ou duas espécies, garantindo compra e fornecimento.

### **Eles produzem exclusivamente para vocês?**

Não. Garantimos parte da demanda, mas eles seguem comercializando com outros consumidores, evitando dependência total. São cooperativas, são famílias - normalmente, famílias onde a própria mulher é quem está à frente do negócio.

### **Como funciona a parte de proteínas e cardápios?**

Aqui trabalhamos com frigoríficos estabelecidos e desenvolvemos produtos com nossa equipe técnica de nutricionistas e engenheiros de alimentos. Temos unidade frigorífica própria para adequar cortes e padrões de qualidade. Todo o cardápio é elaborado por nós, de acordo com necessidades específicas de cada cliente, seja indústria, escola ou hospital. Também fazemos educação alimentar, orientando sobre escolhas saudáveis e evitando desperdícios.

### **A logística é própria?**

Sim. Temos cerca de 200 veículos próprios, permitindo a coleta e distribuição centralizada, o que facilita a vida do produtor e reduz custos. Investimos também em veículos elétricos, diminuindo emissões e impactos ambientais.

### **Quais são os planos de expansão do Grupo Risotolândia?**

Crescemos de forma gradual. Primeiro no Sul, depois Sudeste e Centro-Oeste. Atuamos em indústrias, hospitais, escolas e comércio. O maior desafio é logístico: estradas, ferrovias e hidrovias são insuficientes em algumas regiões. Para expandir, precisamos de investimento público em infraestrutura. O abastecimento também impacta o custo final das refeições.

### **Os clientes demandam por mais alimentos menos ultraprocessados?**

Muito. Querem conhecer a origem dos produtos e valorizam a economia circular. Os ultraprocessados ainda existem, mas a indústria evoluiu, com menos conservantes e produtos mais saudáveis. Em escolas, hospitais e indústrias, quanto mais próximo da produção, melhor. Mas é difícil eliminar totalmente os ultraprocessados; o importante é equilibrar e melhorar a qualidade.

### **E opções vegetarianas e veganas?**

A demanda também é forte, principalmente entre crianças, mas cresce também entre adultos. Hoje oferecemos cardápios vegetarianos, veganos e dietas personalizadas para intolerâncias ou alergias.

### **O sr. está otimista com a capacidade de governos, empresas e sociedade enfrentarem a crise climática?**

Sim, sou otimista por natureza. A discussão climática vem se fortalecendo ano a ano com as COPs. Hoje há mais consciência e mais adesão tanto da sociedade quanto do setor privado. O fato de a COP-30 ser na Amazônia é simbólico: o Brasil tem muito a mostrar ao mundo. Acredito que será um evento de grande impacto e sucesso.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 17/10/2025*

## **BNDES APROVA R\$ 1,7 BI PARA A EMBRAER EXPORTAR 13 AERONAVES À SKYWEST AIRLINES, DOS EUA**

Companhia aérea americana opera em parceria com a United Airlines, Delta Air Lines, American Airlines e Alaska Airlines; entregas estão previstas para ocorrer entre o quarto trimestre de 2025 e o final de 2026

**Por Denise Luna (Broadcast)**

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou um financiamento de R\$ 1,7 bilhão para viabilizar a exportação de 13 aeronaves modelo E-175 da Embraer, à companhia aérea norte-americana SkyWest Airlines, que opera em parceria com a United Airlines, Delta Air Lines, American Airlines e Alaska Airlines.

A operação será realizada por meio do produto BNDES Exim Pós-Embarque, e as entregas estão previstas para ocorrer entre o quarto trimestre de 2025 e o final de 2026, informou o banco por meio de nota. O financiamento será pago em dólares pela SkyWest, gerando divisas para o Brasil e contribuindo para o fortalecimento da balança comercial, acrescentou.

A SkyWest Airlines, maior cliente da Embraer nos últimos anos, é também a maior operadora mundial do modelo E-175, com uma frota atual de 265 aeronaves, que deverá chegar a 279 unidades até o fim de 2026.

“O BNDES tem um papel fundamental na promoção da competitividade da indústria brasileira no mercado global. E a Embraer é resultado dessa atuação do Banco, que permitiu que a empresa alcançasse uma presença importante em vários países, sobretudo no mercado norte-americano”, afirmou o presidente do banco, Aloizio Mercadante, na mesma nota.

Ele lembrou ainda, que desde 1997 o BNDES já financiou US\$ 26,7 bilhões em exportações de mais de 1.350 aeronaves da Embraer, o que garantiu condições competitivas à fabricante brasileira frente aos concorrentes globais. A Embraer é líder na fabricação de jatos comerciais de até 150 assentos e é a principal exportadora de bens de alto valor agregado do Brasil.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 17/10/2025**

## SECRETÁRIO DO TESOUREO DOS EUA ANUNCIA NOVAS INTERVENÇÕES PARA APOIAR PESO ARGENTINO

Medida faz parte de política de apoio financeiro ao governo de Javier Milei

**Por Redação**

O secretário do Tesouro dos Estados Unidos, Scott Bessent, anunciou nesta sexta-feira, 17, que interveio nos mercados para comprar pesos, como parte de sua política de apoio financeiro ao governo de Javier Milei.

“Ontem (quinta-feira, 16), o Tesouro comprou pesos no ‘swap de blue chips’ e no mercado à vista”, anunciou Bessent no X. “O Tesouro mantém uma comunicação estreita com a equipe econômica argentina”, explicou.

Um “swap de blue chips” permite a um investidor comprar um ativo estrangeiro, geralmente desvalorizado, e depois vendê-lo em um mercado local a um preço maior, obtendo lucro na troca.



**O presidente da Argentina, Javier Milei, em encontro com o presidente americano, Donald Trump Foto: Andrew Caballero-Reynolds/AFP**

“O Tesouro permanece vigilante em todos os mercados e temos a capacidade de agir com flexibilidade e força para estabilizar a Argentina”, acrescentou.

Em declarações recentes, Bessent classificou a Argentina como “um aliado sistemicamente importante dos EUA na América Latina” e disse que o Tesouro americano estava pronto para agir dentro de seu mandato



para apoiar o país. Ele também ressaltou que há amplas oportunidades de investimento privado e projetou que “a Argentina será grande novamente” — em referência ao slogan de campanha de Donald Trump, “faça a América grande novamente”.

Milei vive seu pior momento político após perder, no início de setembro, as eleições legislativas na província de Buenos Aires, a mais populosa da Argentina, para o opositor do peronismo. Outro ponto delicado é o envolvimento de sua irmã em um escândalo de corrupção.

Milei, que visitou a Casa Branca na terça-feira, 14, para agradecer esse apoio, enfrenta uma decisiva eleição legislativa no dia 26 de outubro. / AFP

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 17/10/2025**

### **PATRIA INVESTIMENTOS CAPTA R\$ 15,4 BI NO MAIOR FUNDO DE INFRAESTRUTURA DA AMÉRICA LATINA**

Gestora entrou na área em 2006 e já investiu em mais de 30 empresas da área; Patria Infraestrutura V é o quinto fundo da empresa para o setor

**Por Cristiane Barbieri**

A gestora Patria Investimentos anunciou o fechamento da captação de seu quinto fundo especializado em aportes em projetos de infraestrutura, o Patria Infraestrutura V. Foram R\$ 15,4 bilhões (ou cerca de US\$ 2,9 bilhões), no que se tornou o maior fundo para o setor já criado na América Latina.

“Essa captação, bem maior do que a anterior, é um termômetro do interesse dos investidores globais na América Latina, que tem um gargalo monumental em infraestrutura”, afirma André Sales, sócio-gerente do Patria Investimentos e CEO do Patria Infraestrutura. O fundo anterior, o Patria Infraestrutura IV, havia captado R\$ 10 bilhões, no segundo semestre de 2020.

Com R\$ 266 bilhões em ativos sob gestão, o Patria tem R\$ 40 bilhões apenas alocados em projetos do setor. Já investiu em mais de 30 empresas da área, principalmente em Brasil, Chile e Colômbia. Entre os segmentos investidos, estão estradas, data centers, operações de dessalinização de água, energia renovável e mobilidade elétrica.



**Ponte sobre o Rio Tietê, no Centro-Oeste do Estado: concessão da Entrevias, investida pelo Patria III Foto: Entrevias/Divulgação**

Como a maior parte dos projetos de infraestrutura são erguidos com base em financiamentos de longo prazo (os chamados project finance, no jargão do mercado), que respondem por 75% do capital investido, o Patria V tem capacidade movimentar R\$ 60 bilhões em obras na

região.

Segundo Sales, parte relevante dos investidores de fundos anteriores fizeram novos aportes no Patria Infraestrutura V, mas também há novos investidores. Muitos deles são da Ásia, bem como Europa, Estados Unidos, além da própria América Latina. Entre os tipos de investidores há fundos soberanos, de pensão, patrimoniais (endowments), gestoras de ativos, seguradoras e instituições de desenvolvimento financeiro.

Cada fundo de infraestrutura do Patria tem ciclos de duração que levam de três a cinco anos para a execução dos investimentos e, em média, de 12 anos entre o aporte e a saída do negócio. Os fundos Patria II e III já foram totalmente desinvestidos e o IV deve iniciar o processo de desinvestimento gradual a partir do próximo ano.



Na prática, isso significa que foram colocados recursos em determinados projetos e, após sua maturação, eles foram vendidos a empresas que os operam ou a outros investidores. O Patria não divulga o retorno ou o prazo médio dos fundos de investimento.

No ano passado, por exemplo, a gestora vendeu a participação de 45% que detinha na Entrevias, a concessionária de rodovias do Centro-Oeste paulista, na qual havia investido com o fundo Patria Infraestrutura III. O comprador foi o fundo soberano de Cingapura GIC. Em 2022, 55% da concessão havia sido comprado pelo operador francês Vinci Highways.

Em outra frente de desinvestimento, o Patria vendeu em 2022 a empresa de datacenters Odata, que havia criado em 2015. Com presença no Brasil, Chile, Colômbia e México, a companhia foi comprada pela americana Aligned Data Centers por US\$ 1,8 bilhão, segundo a agência de notícias Bloomberg.

### Temporada difícil de captações

A gestora levou um ano e meio para conseguir captar o Patria Infraestrutura V. “A gente faz isso há 20 anos e, a cada safra, há uma história que afeta e torna a captação desafiadora”, afirma Felipe Pinto, sócio do Patria Investimentos e chefe de desenvolvimento dos fundos de infraestrutura. “Como esse investidor tem um olhar de longo prazo, provavelmente de 12 anos, ele vai passar por tudo o que se puder imaginar.”

Para ele, esse horizonte faz com que esse investidor tenha outras preocupações que vão além do contexto atual, como a inflação de longo prazo, a estabilidade institucional e marcos regulatórios sólidos nos diferentes países. “A demanda por infraestrutura na América Latina é gigante, de US\$ 100 bilhões por ano”, diz ele. “Nosso fundo é uma gota nesse oceano, mas há um amadurecimento e a consolidação de setores que antes não existiam.”

Nessa trajetória, o Patria começou com obras de infraestrutura privadas e não regulada, passando posteriormente a concessões e outras áreas, como infraestrutura digital. “O setor de rodovias no Brasil e na Colômbia, por exemplo, é consolidado e reconhecido globalmente por sua boa regulação”, diz ele. “Já saneamento, que era bastante complexo há 15 anos, avançou muito.”

Para eles, os setores de data center, transição energética, descarbonização e investimentos relacionados ao clima tendem a ganhar tração nos próximos anos. Um exemplo é uma dessalinizadora no Chile, para uso industrial e agrícola.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 17/10/2025**



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### PRESIDENTE INTERINO DA ELETRONUCLEAR RENUNCIA AO CARGO

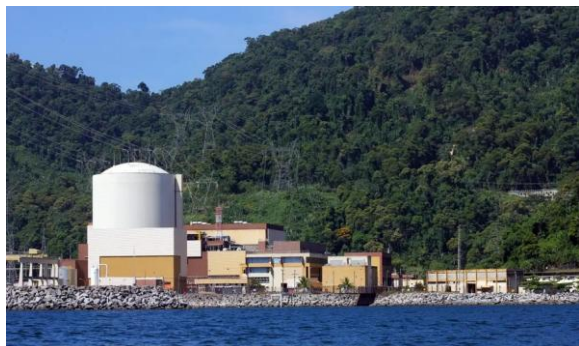
Segundo fontes, a decisão de Gama não tem relação com o negócio entre a Eletronuclear e a J&F, que pertence aos irmãos Batista

**Por Fábio Couto e Robson Rodrigues, Valor — Rio e São Paulo**

O presidente interino da Eletronuclear, Sinval Gama, renunciou ao cargo que ocupava desde a saída de Raul Lycurgo, em julho deste ano.

Gama apresentou a renúncia ao cargo, na segunda-feira (13), pouco antes de a Eletrobras divulgar a venda da participação na Eletronuclear por R\$ 535 milhões, mais assunção de R\$ 2,4 bilhões em

dívidas, à J&F. O acordo marca a entrada da empresa dos irmãos Joesley e Wesley Batista na geração nuclear.



**Usina nuclear Angra 1 — Foto: Divulgação/Eletronuclear**

Gama renunciou ao cargo de diretor técnico, que também ocupava. Segundo a Eletronuclear, o executivo informou que permanecerá no exercício de suas funções até que sejam designados os substitutos para ambas as posições, garantindo continuidade administrativa e operacional durante o período de transição.

“A Eletronuclear segue operando normalmente, mantendo seu compromisso com a excelência, a segurança operacional e o fortalecimento do setor nuclear brasileiro.” Segundo fontes, a decisão de Gama não tem relação com o negócio entre a Eletronuclear e a J&F, dos irmãos Batista.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 17/10/2025**

## **CENTRO TECNOLÓGICO DO SENAI EM SUAPE INICIA OPERAÇÕES E JÁ NEGOCIA R\$ 200 MILHÕES EM NOVOS PROJETOS**

O Senai Park terá como foco inicial estudos sobre a cadeia de hidrogênio verde (H2V) e armazenagem de energia limpa em baterias de lítio

**Por Marina Falcão, Valor — Ipojuca (PE)**



**Porto de Suape, na Grande Recife — Foto: Ascom/Suape**

Com investimento de R\$ 100 milhões de um grupo de 15 empresas, o Senai (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial) está iniciando operações de um centro tecnológico no complexo portuário de Suape, em Ipojuca (PE). Segundo Oziel Alves, diretor de tecnologia e inovação do Senai, mais R\$ 200 milhões em novos projetos estão

em fase de negociação.

O Senai Park terá como foco inicial estudos sobre a cadeia de hidrogênio verde (H2V) e a armazenagem de energia limpa em baterias de lítio. O parque tecnológico vai oferecer ambientes para testes de plantas industriais, com uso de tecnologias de inteligência artificial, blockchain, “digital twin” (gêmeos virtuais) e internet das coisas.

Quinze empresas já estão com projetos em andamento no centro – entre elas, a Siemens, a Baterias Moura e a Stellantis – somando R\$ 100 milhões em aportes. Segundo Oziel Alves, diretor de tecnologia e inovação do Senai, mais R\$ 200 milhões em novos projetos estão em fase de negociação.

O ambiente conta com um eletrolisador com capacidade para produzir 30 kg de hidrogênio por dia. Além dos testes de produção, as empresas também devem usar a estrutura para viabilizar a rastreabilidade do hidrogênio, processo fundamental para certificação de produtos exigida, principalmente, no mercado europeu.

Em paralelo, o parque tecnológico promoverá estudos sobre a armazenagem de energia limpa em baterias, em uma linha de produção instalada pela Baterias Moura. A armazenagem pode ser uma

solução para o desperdício de energia produzida em parques solares e eólicos devido à falta de linhas de transmissão, problema que compromete a viabilidade e eficiência de projetos no setor.

A linha piloto da Baterias Moura terá capacidade de fabricar baterias de 12V e 48V para veículos híbridos. A unidade terá investimento inicial de R\$ 20 milhões e funcionará de forma compartilhada entre empresas parceiras que compõem o consórcio que foi contemplado no Edital Rota 2030 – Projetos Estruturantes. O objetivo final é reduzir a exportação de insumos brutos e ampliar o valor agregado produzido localmente.

Com 90 empresas instaladas no seu entorno, Suape busca se estabelecer como hub logístico industrial voltado à produção, armazenamento e distribuição de hidrogênio verde e seus derivados, como e-metanol, combustíveis sustentáveis de aviação (SAF) e fertilizantes verdes. No mês passado, Suape solicitou autorização para ter uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE).

A European Energy deve ser a primeira empresa a se instalar no porto pernambucano para produção de e-metanol a partir de hidrogênio verde e CO<sub>2</sub> biogênico do setor sucroenergético. O projeto já tem licença ambiental prévia emitida e o início das obras está previsto para o segundo semestre de 2025.

A GoVerde também anunciou interesse em instalar uma unidade de síntese de e-metanol. O empreendimento será construído em três fases, até atingir 900 toneladas diárias (equivalentes a cerca de 328 mil toneladas anuais).

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 17/10/2025**

## RIO TINTO AUMENTA ESTOQUES DA MEGA MINA DE MINÉRIO DE FERRO QUE DEVERÁ MUDAR PREÇOS GLOBAIS

Companhia teria estocado 2 milhões de toneladas de minério de alta qualidade em Simandou, na Guiné, para o primeiro embarque em novembro, disseram fontes

**Por Maxwell Akalaare Adombila e Clara Denina, Em Reuters — Dakar e Londres**



— Foto: Carla Gottgens/Bloomberg

A Rio Tinto estocou 2 milhões de toneladas de minério de ferro de alta qualidade em seu projeto Simandou, na Guiné, para um embarque em meados de novembro, disseram três fontes à Reuters, o que seria o primeiro da mega mina que deverá remodelar os suprimentos e preços globais.

Em seu relatório de produção do terceiro trimestre, na terça-feira (14), a Rio Tinto disse que a SimFer — uma das duas minas de Simandou — acumulou 1,5 milhão

de toneladas de minério, com o primeiro carregamento de minério no transporte ferroviário em outubro.

Um porta-voz disse que a empresa continuou a avançar no projeto “em ritmo acelerado”, sem fornecer detalhes.

Espera-se que o primeiro carregamento tenha como destino a China, o maior produtor de aço do mundo e consumidor de mais de 70% do minério de ferro transportado por via marítima, disseram as fontes, falando sob condição de anonimato.

Inicialmente, a Rio Tinto encaminhará as exportações por meio da infraestrutura de propriedade do parceiro Winning Consortium Simandou, cujo porto está em fase de conclusão.



“Esperamos começar a carregar um navio por volta de novembro”, disse a Rio Tinto na terça-feira (14), sem revelar os volumes iniciais.

A propriedade de Simandou, que está ligada ao Atlântico por uma ferrovia de 600 km e um porto de águas profundas, é dividida entre um consórcio da Rio Tinto e da estatal chinesa Chalco, e o WCS, um consórcio chinês-singapuriano.

Espera-se que Simandou, que possui cerca de 4 bilhões de toneladas de minério com teor médio de 65% de ferro, forneça 120 milhões de toneladas por ano em sua capacidade total, com SimFer contribuindo com metade.

A previsão é de que o projeto aumente o PIB da Guiné em 26% até 2030, de acordo com o Fundo Monetário Internacional.

O governo militar da Guiné planeja comissionar formalmente o projeto em 11 de novembro.

A WCS, que opera a outra mina de Simandou, também começou a estocar minério em setembro, estabelecendo uma corrida pela primeira participação no mercado.

“Os preços do minério de ferro podem sofrer pressão de baixas e as mineradoras australianas e brasileiras não responderem ao aumento de Simandou”, disse Tom Price, chefe de commodities da Panmure Liberum.

“Uma produção anual de 120 milhões de toneladas até 2028 elevaria o fornecimento marítimo em 8% a 9%.”

O chefe de finanças da Rio Tinto, Peter Cunningham, disse em julho que o lançamento de Simandou provavelmente forçaria alguns fornecedores de custo mais alto a sair do mercado. A estreia do projeto ocorre em um momento em que a China está se apegando mais ao setor de recursos da Guiné, liderando as exportações de bauxita.

As siderúrgicas chinesas, pressionadas em suas margens e uma prolongada queda no setor imobiliário, estão se voltando para minério de alto grau e de custo mais baixo para reduzir as emissões e o uso de energia.

A WCS e o Ministério de Minas da Guiné não responderam aos pedidos de comentários.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 17/10/2025**

## LEILÃO PIONEIRO DE PARANAGUÁ ATRAI FORTE DISPUTA

Concessão do canal de acesso do porto paranaense deverá ser licitado na próxima quarta

**Por Taís Hirata — De São Paulo**



**Frederico Dias, da Antaq: “Setor privado tem melhor condição de gerir canal” — Foto: Divulgação**

A concessão do canal de acesso do Porto de Paranaguá (PR), que deverá ser licitada na quarta-feira (22), atraiu forte interesse. Na entrega de propostas realizada na quinta (16), ao menos quatro grupos estavam presentes na sede da B3, em São Paulo. Entre eles, estavam representantes da brasileira DTA Engenharia, da belga Jan de Nul e da chinesa CHEC Dredging, da CCCC (China Communications Construction Company). Segundo fontes, a Deme também apresentou oferta.

O projeto prevê R\$ 1,2 bilhão de investimentos e tem prazo de 25 anos, com possibilidade de prorrogação até 70 anos. A principal obra do contrato é o aprofundamento do canal,



que passará do atual nível de 13 metros para 15,5 metros, o que permitirá a passagem de embarcações maiores. A ampliação da profundidade deverá ficar pronta no quinto ano do contrato. Além disso, o grupo terá de fazer dragagens para manter o calado e operar a navegação no local.

O projeto de Paranaguá é um dos mais aguardados pelo setor portuário, por ser pioneiro. Trata-se da primeira concessão focada no canal aquaviário de um porto, portanto, deverá servir como referência para uma série de outros contratos em estudo.

Entre os portos que poderão ter concessões semelhantes estão Santos (SP), Itajaí (SC), Rio Grande (RS) e terminais da Bahia, segundo Frederico Dias, diretor-geral da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq).

O projeto de Itajaí já foi enviado ao Tribunal de Contas da União (TCU) e é o mais avançado, com previsão de licitação no primeiro semestre de 2026. A concessão do canal santista deverá ter audiências públicas abertas em novembro, afirmou Dias.

Está também em estudo a concessão parcial dos portos de Salvador, Aratu e Ilhéus, que poderá incluir a gestão dos canais - porém, isso ainda está em debate. O projeto do canal do porto de Rio Grande está na fase inicial dos estudos, mas há um esforço para fazer a licitação em 2026.

“O setor privado tem melhores condições de cuidar dos canais, por isso a ideia da concessão. O setor público tem complexidades na capacidade administrativa para entregar resultados de forma célere e eficiente. O setor privado tem condições de fazer melhor a manutenção do canal, levantamentos hidrográficos mais frequentes, um monitoramento que dê mais segurança”, disse.

As autoridades portuárias, atuais responsáveis pelo serviço, têm um histórico de dificuldades na contratação da dragagem (que mantém a profundidade e as condições de navegação), afirma Rafael Schwind, sócio do Justen, Pereira, Oliveira & Talamini. “A lei não admite contratações de longo prazo para a execução de obras ou dragagem. Historicamente, isso é um problema.”

O processo, no entanto, recebeu uma série de questionamentos por parte de empresas interessadas. Ao todo, foram quatro pedidos de impugnação divulgados até o momento pela Antaq.

A DTA Engenharia, principal ator nacional de dragagem, criticou a ausência de restrições no leilão a grupos estrangeiros que recebem subsídio estatal e cobrou mecanismos para impedir a verticalização de atores no porto - que tem como principal operador o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), controlado pela China Merchants.

“Ao não analisar a possibilidade de concentração de mercado, não viram que uma empresa de dragagem chinesa como a CHEC poderia gerar uma situação de duas estatais chinesas atuarem no porto. Nada contra o governo chinês, mas é um risco à soberania nacional”, afirmou Renan Beloto, gerente jurídico da DTA.

A empresa também pediu regras de operação e atracação das embarcações mais claras e argumentou que, com um operador do canal sob mesmo controle de um dos terminais, pode haver conflito de interesses na gestão do fluxo dos navios.

A Antaq negou o pedido, defendeu que o projeto traz diversos mecanismos jurídicos que garantem o ambiente competitivo no porto e afirmou que diversas críticas trazidas pela empresa já haviam sido apresentadas em etapas anteriores e não foram acatadas, inclusive no TCU.

Questionado sobre esse ponto, Dias, da Antaq, afirmou que as tentativas de impugnação são naturais em processos dessa natureza, mas disse que os argumentos foram refutados. “Em relação à participação de empresas estrangeiras, é algo que afetaria todos os leilões que admitem estrangeiros. Pelo contrário, queremos competitividade”, disse.

A holandesa Van Oord, um grupo de dragagem com atuação global, também apresentou pedido de impugnação. A companhia afirmou que o prazo dado para análise da documentação do leilão foi insuficiente e pediu o adiamento por 60 dias, o que foi negado. Os outros dois pedidos de impugnação partiram da Etesco Construções e da CTC Infra, igualmente refutados pela Antaq. Além disso, tanto a DTA quanto a Etesco apresentaram representações no TCU.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/10/2025

## AÇÕES DE MINERADORAS SOBEM COM MAIOR CONTROLE NA CHINA

Papéis de empresas estrangeiras com projetos no Brasil se valorizaram e chegaram a atingir máximas históricas em bolsa

Por Michael Esquer — De São Paulo



**Para Klaus Petersen, empresas são vistas como alternativa futura à China — Foto: Divulgação**

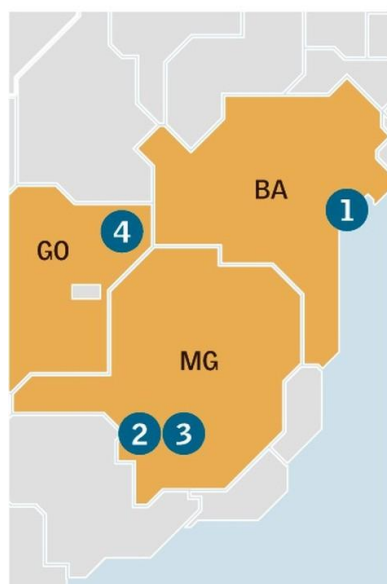
As ações de empresas estrangeiras com projetos de mineração de terras raras no Brasil registraram alta desde quinta-feira (9) da semana passada, quando a China anunciou que endurecerá o controle para exportações do grupo de elementos. Algumas atingiram máximas históricas nesta semana.

Segundo levantamento do Valor Data, as ações da Brazilian Rare Earths, listada na bolsa australiana, avançaram 14,8% em apenas uma semana (do dia 9 até ontem) e atingiram a máxima histórica nesta quinta-feira (16), cotadas a 5,72 dólares australianos.

Os papéis da Aclara Resources, empresa listada na bolsa canadense, tiveram ganho de 5% no período e, no dia 14 de outubro, também atingiram máxima histórica, quando chegaram a ser cotados a 4,45 dólares canadenses. Ontem, estavam estáveis em 3,15 dólares canadenses.

### Localização dos projetos

Ações de empresas registram alta



- 1 Brazilian Rare Earths**  
Listada na bolsa australiana  
Ação teve alta de **14,8%\***  
Atingiu máxima histórica ontem, à **5,72** dólares australianos
- 2 Viridis Mining**  
Listada na bolsa australiana  
Ação teve alta de **15,08%\***
- 3 Meteoric Resources**  
Listada na bolsa australiana  
Ação teve alta de **15%\***
- 4 Aclara Resources**  
Listada na bolsa canadense  
Ação teve alta de **5%\***  
Atingiu máxima no dia 14 de outubro, à **4,45** dólares canadenses

Fonte: MME e Valor Data com Yahoo Finance.\* Do dia 9 de outubro até ontem.

As ações da Meteoric Resources e da Viridis Mining, também listadas na bolsa australiana, tiveram valorização 15% e 15,08%, no período, respectivamente.



Essas companhias detêm quatro de um grupo de menos de dez projetos de mineração focados em terras raras atualmente em fase pré-operacional no Brasil, segundo a última edição do guia para o investidor estrangeiro em minerais críticos, elaborado pelo Ministério de Minas e Energia (MME).

“Se olharmos o que está acontecendo, há centenas de projetos sendo desenvolvidos pelo mundo, mas uma subida no valor das [ações das] mineradoras operando no Brasil é indicativo de confiança, uma aposta de que o país pode vir a ser um ‘player’ importante, comparado com as demais regiões”, disse Fernando Landgraf, professor da Escola Politécnica da USP e ex-presidente do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT).

Hoje, a China domina quase toda a cadeia de terras raras no mundo, da produção ao processamento global do grupo de elementos. O Brasil tem a segunda maior reserva, mas sua participação na produção ainda é incipiente. A única mina em operação comercial no país, desde 2024, é a da empresa Serra Verde, em Minaçu (GO), que tem a ambição de produzir 5 mil toneladas de óxidos de terras raras por ano.

No ano passado, a produção global de óxido de terras raras foi de 390 mil toneladas, com a China respondendo por 270 mil, cerca de 70% do total, segundo o Serviço Geológico dos Estados Unidos (USGS, na sigla em inglês).

Sob as novas regras chinesas, que reforçarão ainda mais a influência daquele país sobre minerais críticos, empresas estrangeiras precisarão da aprovação de Pequim para exportar ímãs que contenham mesmo que traços de materiais de terras raras de origem chinesa, ou que tenham sido produzidos usando métodos de extração, refino ou tecnologia de fabricação de ímãs desenvolvidos na China.

Klaus Petersen, gerente nacional da Viridis no Brasil, acredita que as ações da empresa subiram diante da pressão que a China tem colocado sobre o Ocidente. O executivo diz que isso faz com que empresas do segmento de terras raras, ainda que em fase pré-operacional, sejam vistas como alternativas futuras ao monopólio chinês.

“A China aumentou a restrição na exportação de terras raras, pondo limitações como querer saber para onde vai, se vai ser usado para a aplicação militar, algo que eles não querem e que não tem jeito de evitar. Todos querem esse material para a Defesa principalmente, fora essa questão dos carros elétricos. Em todo caso, a China fechou mais as portas, o que põe todo o Ocidente na pressão”, disse Petersen.

O projeto da Viridis fica sobre a estrutura geológica de um antigo vulcão, no Complexo Alcalino de Poços de Caldas, em Minas Gerais, onde a expectativa é produzir em média 9,4 mil toneladas em óxido de terras raras por ano, a partir da mineração de argilas iônicas, que concentram elementos de terras raras.

Para o diretor executivo da Meteoric, Marcelo Carvalho, a alta nas ações não necessariamente se refletirá na aceleração dos investimentos para viabilizar o projeto da empresa, que fica no mesmo complexo geológico em que está a Viridis, também em Minas Gerais. A expectativa é produzir 13,6 mil toneladas em óxidos de terras raras por ano.

“O investimento depende de alguns ‘milestones’ (marcos significativos) que temos de atingir e não são condicionados ao mercado, como por exemplo licenciamento ambiental e estudos de viabilidade econômica. Claro, o apetite aumenta, mas o ‘timing’ não muda muito”, afirmou.

Segundo o executivo, investidores assistem com atenção à dependência dos EUA de terras raras da China. “O mercado, quando vê restrição, investe no que pode quebrar a restrição no futuro.”

Como mostrou o Valor em reportagem publicada em setembro, a Viridis e a Meteoric traçam estratégias para diversificar tanto a origem do financiamento que viabilizará a construção de suas



minas e plantas de processamentos quanto o consumo futuro de seus produtos, e têm preferido caminhos paralelos à influência chinesa.

A Aclara e a Brazilian Rare Earths não se manifestaram até a publicação desta reportagem.

O projeto da Aclara fica em Goiás e a companhia recebeu, no mês passado, compromisso de investimento de até US\$ 5 milhões do banco de desenvolvimento americano, o DFC, para financiar o estudo de viabilidade do projeto no Brasil.

Já o projeto da Brazilian Rare Earths fica na Bahia. A companhia anunciou nesta semana que captou 120 milhões de dólares australianos, o equivalente a US\$ 78 milhões, para acelerar o desenvolvimento de suas iniciativas de terras raras no país.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 17/10/2025*

### **BESSENT DIZ QUE NEGOCIADOR COMERCIAL CHINÊS É 'MUITO DESRESPEITOSO' E 'DESEQUILIBRADO'**

*Por Nikkei Asia, Valor — Washington e Pequim*



**Li Chenggang, negociador chinês — Foto: Reprodução: Nikkei Asia**

O Secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, chamou um importante negociador comercial chinês, Li Chenggang, de "muito desrespeitoso" na quarta-feira.

Li é o representante de comércio internacional do Ministério do Comércio da China. Ele já participou de conversas ministeriais com os Estados Unidos, às vezes falando em

entrevistas coletivas chinesas após as reuniões.

"Ambos os lados o abordaram com grande respeito, e este indivíduo não o fez", disse Bessent a repórteres na quarta-feira, referindo-se a Li pelo nome.

Bessent disse que, durante as discussões realizadas em Washington em agosto, Li alertou que, se os Estados Unidos impusessem taxas de entrada em portos para navios chineses, "a China desencadearia o caos no sistema global".

Mais cedo naquele dia, em um evento da CNBC, Bessent disse que Li havia ameaçado os Estados Unidos e descreveu o negociador chinês como "um pouco desequilibrado".

A rara repreensão pública de Bessent a uma autoridade comercial de outro país ocorreu enquanto o chefe do Tesouro criticava os controles de exportação da China, dizendo que eles ameaçam abrir uma brecha na economia global.

"Se a China quiser ser um parceiro não confiável para o mundo, então o mundo terá que se desvincular", disse ele.

Li é um negociador comercial veterano que há muito tempo representa a China em discussões multilaterais na Organização Mundial do Comércio (OMC) e em outros lugares. Ele é visto dentro do governo chinês como uma das autoridades mais versadas em regras comerciais.

Com vasto conhecimento técnico, Li é conhecido por um estilo de negociação intransigente.

No passado, a China lançou a "diplomacia do lobo guerreiro", adotando posições mais duras do que o necessário em relação a outros países quando isso atende às necessidades de Pequim.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 17/10/2025*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### PORTO DO AÇU E JAQ APOIO MARÍTIMO FIRMAM ACORDO PARA DESENVOLVER EMBARCAÇÕES MOVIDAS A HIDROGÊNIO

*Da Redação Offshore 17/10/2025 - 19:04*



O Porto do Açu (RJ) e a Jaq Apoio Marítimo, unidade de negócios do Grupo Náutica, assinaram, na última quinta-feira (16), um memorando de entendimentos visando a realização de estudos sobre formas de captação de recursos, buscar apoio e firmar parcerias para desenvolvimento de embarcações movidas a hidrogênio produzido a bordo. Além disso, o acordo prevê projetos de pesquisa, de desenvolvimento e de inovação.

Segundo as empresas, o objetivo é elaborar juntas os estudos de viabilidade técnica, comercial, ambiental, financeira, jurídica e contábil necessários para o uso das embarcações movidas a hidrogênio. A Jaq informou que já está desenvolvendo duas embarcações (Explor H1 e Explor H2) que serão operadas com hidrogênio verde, com zero emissão de carbono.

As unidades, explicou a Jaq, foram projetadas para funcionar como laboratórios avançados dedicados ao estudo dos biomas brasileiros e como laboratórios de pesquisa para projetos de desenvolvimento e inovação flutuantes. A empresa adiantou que o projeto será apresentado oficialmente durante a 30ª Conferência da ONU sobre Mudanças Climáticas (COP30), que será realizada em Belém, no Pará, de 10 a 21 de novembro. E que em 2026 as embarcações serão levadas para o Porto do Açu.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 17/10/2025*

#### CMA CGM ENCAMINHA CONSTRUÇÃO DE 6 NAVIOS DE 1.700 TEUS BICOMBUSTÍVEL NA ÍNDIA

*Da Redação Indústria naval 17/10/2025 - 19:10*



A CMA CGM assinou carta de intenções com o estaleiro indiano Cochin Shipyard Limited (CSL) para a construção de seis porta-contêineres de última geração movidos a gás natural liquefeito (GNL). O projeto será executado em cooperação técnica com a construtora naval coreana HD Hyundai Heavy Industries. Os novos navios, cada um com capacidade para 1.700 TEUs, poderão operar com GNL e terão capacidade para o uso de combustíveis de baixo carbono, reduzindo as emissões de gases de efeito estufa (GEE).

Segundo a CMA CGM, as novas unidades se enquadram na meta do grupo de Carbono Zero Líquido até 2050. O grupo destacou que os navios serão entregues de 2029 a 2031, em linha com a estratégia de renovação da frota e transição energética do grupo. A empresa afirmou que será a

primeira grande transportadora estrangeira a encomendar navios de GNL na Índia, sob cuja bandeira serão registrados.

A CMA CGM acrescentou que a encomenda das novas embarcações faz parte do projeto de se aproximar da Índia e de seus projetos nacionais, incluindo o 'Make in India1' e 'Atmanirbhar Bharat2'. O grupo explicou que está investindo em toda a cadeia de valor marítima indiana, abrangendo terminais estratégicos, serviços marítimos e construção naval, além de registro de embarcações com bandeira indiana.

Ao mesmo tempo, a empresa entende que está aprimorando o emprego marítimo local por meio da expansão das operações de tripulação e pessoal na Índia. A CMA CGM pretende registrar, este ano, quatro embarcações sob o registro indiano. A empresa informou que vai recrutar 1.000 marítimos indianos até o fim de 2025 e que planeja incorporar mais 500 em 2026.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 17/10/2025**

## VOTAÇÃO DA ESTRUTURA NET-ZERO DA IMO É ADIADA POR 1 ANO

**Por Danilo Oliveira Navegação 17/10/2025 - 17:49**



*Com pressão dos EUA e aliados, sessão extraordinária terminou nesta sexta-feira (17), sem consenso sobre emendas aprovadas em abril no MEPC 83, que incluem padrão de combustível e adoção da taxa sobre carbono no transporte marítimo*

A Organização Marítima Internacional (IMO) adiou, por um ano, a decisão sobre as emendas para a implementação da estrutura Net Zero, que incluem um padrão global de combustível e um mecanismo de precificação global sobre emissão de carbono no transporte marítimo. Na 2ª sessão extraordinária do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da Organização Marítima Internacional (MEPC/ES.2), encerrada nesta sexta-feira (17), em Londres, os países-membros não entraram em consenso sobre a adoção das emendas aprovadas em abril deste ano, na 83ª sessão ordinária do MEPC. Os EUA, que já haviam se manifestado contrários às medidas, se empenharam pelo adiamento e celebraram o desfecho.

Nesse encontro, aberto na última terça-feira (14), os países membros discutiram a minuta com as diretrizes (guidelines) necessárias para a entrada em vigor das medidas técnicas e econômicas do capítulo 5 do anexo VI da Marpol (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios), aprovadas no último encontro do MEPC (83), em abril.

No início das discussões, Estados Unidos e Arábia Saudita solicitaram que cada país-membro manifestasse explicitamente se aprovaria ou não. A Arábia Saudita sugeriu, então, o adiamento por um ano, alegando falta de consenso sobre as emendas. Na votação então aberta pelo chairman em razão do impasse, foram 57 votos a favor de adiar, 49 contra adiar e 21 abstenções.

Em nota, a IMO informou que uma nova sessão extraordinária ocorrerá dentro de 12 meses e que, nesse período, os Estados-membros vão continuar a trabalhar por um consenso sobre a estrutura Net Zero. De acordo com a organização, o grupo intersessional sobre redução de gases de efeito estufa (GEE) de navios está agendado para a próxima semana, entre os dias 20 e 24 de outubro, continuando os trabalhos sobre as diretrizes para implementação da Net Zero Framework.

Para Marcos Augusto de Almeida, assessor executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), o pedido de adiamento surpreendeu porque tudo caminhava para uma votação tácita. Ele disse que agora fica uma interrogação de, no mínimo, um ano. Almeida acredita que o calendário poderá ser ajustado. "A IMO vai parar e se reorganizar para que os países entrem em consultas uns com os outros", explicou à Portos e Navios. Ele lembrou que, por ser ano ímpar, 2025, o estatuto da IMO prevê reuniões do conselho e da assembleia no final do ano, com a votação dos



recursos da agência da ONU e o calendário de 2026. Não está descartado que as reuniões do MEPC sejam reprogramadas.

Em votações como a de hoje, a adoção depende da tonelagem e do número de países que se colocam contra a proposta. Para ser considerado adotado, o texto não pode receber questionamento de um terço dos países-membros, o equivalente a 50% da tonelagem bruta em atividade globalmente. Caso as emendas fossem votadas e aprovadas hoje, a previsão era de entrada em vigor em março de 2027, com a contagem de emissões para cobrança de multas a partir de 2028.

Entre os que votaram junto com os Estados Unidos estão duas bandeiras de mais relevância, Ilhas Marshall e Libéria, cujas administrações têm sede em solo americano. A Libéria, que tem a maior frota do mundo, desde o início se posicionou pelo adiamento. O Brasil, que sediará a Conferência do Clima (COP30), em novembro, em Belém (PA), se empenhou pela votação pela adoção das medidas.

Em agosto deste ano, os Estados Unidos questionaram a estrutura 'Net-Zero Framework' da IMO, a qual o governo Trump manifestou publicamente que considera um 'imposto global sobre o carbono cobrado dos americanos por uma organização das Nações Unidas que não possui prestação de contas'. O fundo foi aprovado num dos artigos do capítulo 5 para ser destino de todas as cobranças de navios que emitem mais do que o permitido.

Após o adiamento, o embaixador dos EUA, Mike Waltz, afirmou que a missão do país nas Nações Unidas, sob a liderança do governo Trump, contribui para a IMO recuar quanto à votação sobre o imposto sobre carbono, a qual considera 'equivocada'. "Este é um exemplo brilhante de diplomacia em sua melhor forma — protegendo empregos americanos, defendendo nossas indústrias e colocando a América em primeiro lugar contra a ridícula ideologia climática", declarou em uma rede social.

A Associação Internacional de Portos e Marinas (IAPH) considera o adiamento da adoção da estrutura Net Zero da IMO como um grande retrocesso para uma mudança global que a indústria precisa para assegurar investimentos em descarbonização no mar e em terra, na medida em que paralisa essa decisão por um ano.

"Este é um grande revés para a indústria marítima. A navegação e os portos precisam de uma estrutura global que ofereça segurança jurídica para os investimentos necessários à descarbonização. Somente a IMO pode oferecer esta estrutura. Não sabemos o que este adiamento produzirá, mas tememos que isso simplesmente abra uma porta para mais medidas regionais e nacionais, o que agravará uma 'colcha de retalhos' regulatória já complexa, resultando em consequências indesejadas", comentou o diretor geral do IAPH, Patrick Verhoeven.

Em nota, a IAPH ressaltou que a medida econômica da IMO visa reduzir a diferença de preço entre combustíveis fósseis e de baixa e zero emissões de carbono. Segundo a associação, tal medida também ajudaria a financiar investimentos essenciais em pesquisa e desenvolvimento para acelerar a transição energética do transporte marítimo, além de apoiar investimentos vitais em infraestrutura portuária para garantir o fornecimento desses novos combustíveis, particularmente em países em desenvolvimento que, de outra forma, seriam marginalizados.

O diretor-geral da IAPH acrescentou que o adiamento da Net Zero Framework da IMO agora traz incerteza sobre os incentivos necessários para a adoção dos novos combustíveis de baixo ou zero carbono. "Continuamos a apoiar uma medida econômica global, pois ela também possibilitará financiamento vital para investimentos em infraestrutura em portos de países em desenvolvimento, de forma que eles não fiquem para trás a transição energética", afirmou Verhoeven.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/10/2025



## POLARIZAÇÃO SOBRE REGRAS DO TECON 10 SOBREPÕE DEBATE DA CARÊNCIA DE CAPACIDADE

*Por Danilo Oliveira Portos e logística 16/10/2025 - 20:28*



Embarcadores relatam preocupação com indisponibilidade de janelas de atracação nos terminais de contêineres do país. Agentes temem que judicialização atrase certame, previsto para dezembro

Após cinco anos de discussões sobre o projeto do STS-10, atual Tecon Santos 10, o jogo de interesses pelo novo terminal de contêineres extrapola cada vez mais para um cenário polarizado sobre as regras do leilão, conforme reconhecido por diferentes agentes ouvidos pela reportagem nos últimos meses. Os debates nesse período passaram por temas como concentração, verticalização e se Santos precisava ou não de capacidade adicional para movimentação de cargas containerizadas. Há receio de que a licitação, prevista para dezembro pelo governo, seja judicializada e fique para o próximo ano.

Para usuários do serviço, o gargalo logístico em Santos e demais portos no Brasil é agravado pela falta de oferta de berços, o que eleva a ocupação dos pátios e prejudica o fluxo e a qualidade do serviço portuário. Diante da saturação de capacidade já vivenciada nos principais terminais de contêineres do país, representantes de grandes embarcadores relatam que vêm buscando aprofundar as avaliações sobre infraestrutura, o que acende o alerta de que importadores e exportadores estão sentindo esses efeitos no resultado de seus negócios. Já há relatos de indisponibilidade de janelas de atracação nos terminais de Santos.

Existe desde a preocupação de donos de carga com armadores que retiraram serviços de Santos devido à falta de janela até o desconforto com a transferência de escalas de um terminal para outro Tecon do complexo portuário. A avaliação desses empresários é que, à medida em que a utilização da capacidade aumenta, a produtividade e o nível de serviço caem. Em portos das demais regiões do país, também há relatos de terminais com alta taxa de ocupação ou com produtividade que inviabiliza o remanejamento das escalas.

Houve, porém, melhora da situação em relação ao ano passado, após a conclusão de obras do berço 1 da BTP e da retomada das operações em Itajaí (SC), a partir da entrada da JBS. A BTP também tem compromisso de ganhos de produtividade, conforme firmado em sua renovação contratual. Entre as novas instalações previstas para entrar em operação está o terminal de uso privado (TUP) da APM Terminals em Suape (PE), que tem cronograma de entrada em operação para entre 2026 e 2027, e da Imetame no Espírito Santo.

Apesar desse cenário e da previsão de incrementos de capacidade pela Santos Brasil e a DP World Santos e no Porto Itapoá (SC), há receio no setor de que todos esses investimentos, na melhor das hipóteses, acompanhem o ritmo de crescimento que o Brasil vem apresentando. Outro impacto possível é que, sem capacidade em Santos, parte da carga acabe migrando para terminais portuários, por exemplo, no Rio de Janeiro, Paraná ou em Santa Catarina.

Para a Solve Shipping, o pior cenário para o segmento de contêineres no país será continuar essas discussões sem avançar sobre a ampliação de capacidade. A consultoria vem chamando a atenção, desde 2019, que a oferta de infraestrutura não tem acompanhado o crescimento da demanda. Em artigo publicado recentemente, a Solve alertou que esse descompasso gera muitos dos gargalos logísticos, como omissões de escalas, rolagem de cargas e cancelamento de viagens — além do aumento de custos e da queda na qualidade dos serviços prestados a importadores, exportadores e demais elos da cadeia logística.

Em seu parecer para o Tribunal de Contas da União (TCU), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) defendeu que o leilão seja realizado em duas etapas, sendo a primeira delas



com restrição à participação de operadores que já atuam no Porto de Santos. Nesse modelo, somente caso não haja propostas na etapa inicial, todos poderiam participar da segunda fase. Caso o vencedor já seja operador do complexo, ele terá de vender seus ativos e ficar somente com o Tecon Santos 10. A percepção de parte do setor, no entanto, é que seria bastante improvável que essa primeira etapa desse 'vazio'.

A Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária do TCU recomendou que o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) realize o leilão do Tecon Santos 10 em etapa única, sem vedação à participação das empresas que já operam atualmente no complexo portuário santista. A AudPortoFerrovia considerou que a minuta do edital contraria os princípios constitucionais de 'isonomia, eficiência e proporcionalidade', além de outros dispositivos legais.

A área técnica do TCU orientou que o certame inclua dispositivos que especifiquem os 'remédios' definidos junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para mitigar os riscos concorrenciais ou, alternativamente, a obrigatoriedade de desinvestimento apenas para os incumbentes armadores, no caso de um deles sair vencedor. "Toda essa discussão sobre concentração de mercado se dissipa no momento em que a área técnica do TCU e a Antaq exigem o desinvestimento. Não tem essa possibilidade de concentração", avaliou um veterano do setor sob condição de anonimato.

Outra fonte, que acompanha as discussões em Brasília, considera que a questão técnica sobre o leilão já está superada pela Corte de Contas. "Ela agora é puramente política. Os órgãos que tratam de concorrência, incluindo o Cade [Conselho Administrativo de Defesa Econômica] já se posicionaram. Não tem mais técnica para se discutir", afirmou em caráter reservado.

Para a Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística, a Antaq errou, gerando uma discussão desnecessária e criando um 'Frankenstein' que servirá para atrasar o leilão e prejudicar usuários de Santos, que se conecta com todo o Brasil. "A Antaq cometeu um erro grave e permitiu toda uma politicagem entrar na discussão, sem necessidade. O Brasil e os usuários do Porto de Santos não precisavam disso. Ganharam um 'presente de grego' que vai atrasar o leilão e vai gerar insegurança jurídica", comentou o presidente da Logística Brasil, André de Seixas.

Seixas estima que a instituição de um modelo restritivo de leilão, em duas fases, ameaça a competitividade e pode reduzir em mais de R\$ 1 bilhão a arrecadação em valor de outorga, o que representaria prejuízo aos cofres públicos. Para ele, essa discussão importante para a infraestrutura logística do país foi contaminada por uma narrativa sem relação com o interesse público ou com a saúde da concorrência no setor. "O que mais importa para usuário é a oferta de capacidade e a qualidade do serviço", afirmou à Portos e Navios.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 16/10/2025**



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPING.COM](http://MERCOSHIPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

**Fonte : InforMS**

**Data: 17/10/2025**