


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 166/2025
Data: 27/10/2025

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TEMPORADA DE CRUZEIROS COMEÇA EM SANTOS E DEVE TRAZER 800 MIL PESSOAS AO LITORAL DE SÃO PAULO; VEJA OS DETALHES	4
"EM SANTOS, ESTAMOS BATENDO RECORDES, MAS A QUE CUSTO?", QUESTIONA DIRETOR DO CENTRONAVE	4
EQUIPE CARGA PESADA É VENCEDORA DO REALITY PORTO – O DESAFIO 2025	7
STF CONFIRMA E ANTAQ RESTABELECE COBRANÇA DA TAXA SSE NOS PORTOS	8
ANTAQ PRIORIZA CONSENSO E EVITA PENALIDADES EM COBRANÇAS DE SOBRE-ESTADIA	9
GRANDE FINAL DE 'PORTO – O DESAFIO 2025' VAI AO AR NESTE SÁBADO, NA TV TRIBUNA	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	11
ANTAQ CUMPRE DECISÃO DO STF QUE RESTABELECE COBRANÇA DO SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	12
PROJETO DO MOEGÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ JÁ ESTÁ COM 75% DAS OBRAS CONCLUÍDAS	12
CIDADES DA BAHIA E MARANHÃO TÊM AEROPORTOS CONTEMPLADOS PELO PROGRAMA AMPLIAR	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	15
EDITORIAL – BRASIL E EUA: A SOLUÇÃO PELO DIÁLOGO E PELA NEGOCIAÇÃO	15
NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO ANUNCIA NOVOS INVESTIMENTOS NO AEROPORTO DO RECIFE E COBRA AÇÕES PARA O METRÔ	16
<i>Investimentos no Aeroporto do Recife</i>	16
<i>Impacto na mobilidade</i>	16
<i>Metrô do Recife: reunião emergencial</i>	16
<i>Segurança em debate</i>	17
<i>PDV na Petrobras</i>	17
NACIONAL - LULA E TRUMP ABREM DIÁLOGO SOBRE TARIFAS E SANÇÕES EM ENCONTRO NA MALÁSIA	17
NACIONAL - PARA CNI, REUNIÃO REPRESENTA "AVANÇO CONCRETO" EM NEGOCIAÇÕES	18
NACIONAL – LULA PROPÕS SER INTERLOCUTOR ENTRE EUA E VENEZUELA, DIZ CHANCELER	18
NACIONAL - ALCKMIN DESTACA PAPEL DA ZPE DE CÁCERES NA AGREGAÇÃO DE VALOR AO AGRO	19
NACIONAL - ENTRE AVANÇOS TÉCNICOS E DESAFIOS SOCIAIS, TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ DIVIDE ATENÇÕES NO CONGRESSO20	
REGIÃO SUL - PORTO DE ITAJAÍ DESEMBARCA MAIS DE 800 VEÍCULOS DA BMW	21
MERCOSUL - PONTE DA ROTA BIOCEÂNICA SUPERA OS 80% DE EXECUÇÃO	21
REGIÃO SUDESTE - SANTOS INICIA TEMPORADA DE CRUZEIROS COM EMBARQUE DE 4 MIL PASSAGEIROS	22
BRASIL EXPORT - FÓRUM BRASIL EXPORT RECEBE MINISTRO EM MEIO A EXPECTAVA PELO TECON SANTOS 10	24
NACIONAL - PROGRAMAÇÃO DO FÓRUM BRASIL EXPORT INFRAESTRUTURA 2025	25
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SOBRE PATOS, OVOS E LIDERANÇA	25
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - CADÊ A AVIAÇÃO REGIONAL?	27
BAHIA ECONÔMICA - BA	29
EM ITACARÉ, RUI COSTA DIZ QUE NOS PRÓXIMOS DIAS UM GRUPO EMPRESARIAL VAI ANUNCIAR QUE VAI ASSUMIR A FIOEL 1 E O PORTO SUL	30
JORNAL O GLOBO – RJ	30
ELEIÇÕES NA ARGENTINA: APÓS BOM DESEMPENHO DO PARTIDO DE MILEI, TÍTULOS BATEM RECORDE	30
GRUPO ENERGISA INVESTE EM GÁS NATURAL COMO PONTE DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	32
FAZENDA PROPÕE ANTECIPAR FIM DE SUBSÍDIOS PARA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA DE ENERGIA; ENTENDA	33
LULA E TRUMP: VEJA QUAIS SÃO OS PRÓXIMOS PASSOS DA NEGOCIAÇÃO SOBRE O TARIFAÇO APÓS ENCONTRO HISTÓRICO ...	36
ELETRONUCLEAR PEDE AJUDA DE R\$ 1,4 BI AO GOVERNO	37
STJ REAFIRMA QUE TAXA SOBRE CARGA IMPORTADA NOS PORTOS É ILEGAL	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	39
COMO JAVIER MILEI CONQUISTOU UMA VITÓRIA ESMAGADORA E UM ‘NOVO MANDATO’ PARA REFORMULAR A ARGENTINA	39
SUCESSO NA MARGEM EQUATORIAL PODE ADICIONAR R\$ 419 BI AO PIB DO BRASIL, DIZ GERENTE DA PETROBRAS	41
HELDER BARBALHO DIZ QUE DECISÃO DE EXPLORAR PETRÓLEO NA BACIA DO AMAZONAS TEM ‘ROBUSTEZ TÉCNICA’	42
COPASA SELECIONA BANCO PARA DESENHAR MODELO DE PRIVATIZAÇÃO	43
VALOR ECONÔMICO (SP)	44
TRUMP QUER ‘RETOMAR’ AS AMÉRICAS, MAS VAI INVADIR OU APOIAR GOLPES PARA ISSO?	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 166/2025
Página 3 de 88
Data: 27/10/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

FT: TRUMP, XI E O PERIGO PARA TAIWAN.....	46
PETROBRAS CONCLUI ASSINATURA DOS CONTRATOS PARA RETOMADA DE CONSTRUÇÃO EM REFINARIA DE PERNAMBUCO ...	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	49
EMPRESAS FIRMAM CONTRATOS PARA SERVIÇOS DE DESCOMISSIONAMENTO. RETROFIT É ALTERNATIVA A PLATAFORMAS NO FINAL DA VIDA ÚTIL	49
OFFSHORE AQUECE DEMANDA POR REPAROS. ESTALEIROS DIVERSIFICAM ESPECIALIZAÇÕES E CAPACITAM MÃO DE OBRA....	56
COM NOVAS FRONTEIRAS NO HORIZONTE, OFFSHORE TEM DESAFIOS PARA AMPLIAR FROTA DE APOIO EM OPERAÇÃO EM AJB64	
MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS LEVA À EXPANSÃO DE TERMINAIS E DE ENCOMENDAS DE EQUIPAMENTOS.....	74
PRODUTOS E SERVIÇOS 749.....	79
EDITORIAL 749.....	82
MARSA MAROC E CMA CGM ASSINAM ACORDO PARA OPERAÇÃO DE TECON NO MARROCOS	82
PORTO SUDESTE VENCE PRÊMIO ATP 2025 NA CATEGORIA INOVAÇÃO PORTUÁRIA	83
PORTOS PÚBLICOS DO SUL MOVIMENTARAM 85,3 MILHÕES DE TONELADAS DE JANEIRO A AGOSTO	84
JUSTIÇA CONFIRMA SENTENÇA QUE IMPEDE COBRANÇA PELO USO DO ESPELHO D'ÁGUA.....	84
BRASIL VAI APRESENTAR AOS EUA DUAS PROPOSTAS PARA LIVRAR O CAFÉ DO TARIFAÇO	85
EM 9 MESES, TCP SUPERA VOLUME EXPORTADO DE CARNE BOVINA DE 2024.....	86
NORUEGA DIALOGA SOBRE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO RJ.....	87
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	88
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	88



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TEMPORADA DE CRUZEIROS COMEÇA EM SANTOS E DEVE TRAZER 800 MIL PESSOAS AO LITORAL DE SÃO PAULO; VEJA OS DETALHES

A chegada do MSC Preziosa, neste domingo (26), marca o início da temporada no Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, no Porto de Santos

Por ATribuna.com.br 26 de outubro de 2025



A chegada do MSC Preziosa, neste domingo (26), marca o início da temporada de cruzeiros 2025/2026 na região (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

A chegada do MSC Preziosa, neste domingo (26), marca o início da temporada de cruzeiros 2025/2026 no Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, no Porto de Santos. Na última terça-feira, o navio teve Salvador como sua primeira parada, abrindo o tradicional período turístico no Brasil.

De acordo com a administração do terminal, o cais santista receberá 14 navios, sendo cinco de linhas regulares (cabotagem) e nove em trânsito (longo curso), que farão 133 escalas em 95 dias, quatro dias a menos do que na temporada 2024/2025.

Os cruzeiros de cabotagem no Brasil serão feitos pelas companhias MSC, com os navios Preziosa, Seaview, Harmonia, Sinfonia e Fantasia, e Costa, com o Diadema e o Favolosa. Serão dois transatlânticos a menos do que na temporada anterior.

O Concais prevê que cerca de 800 mil pessoas deverão transitar pelo terminal ao longo da temporada de cruzeiros 2025/2026. Para melhor recepcionar esse público, o Concais aumentará o seu contingente de pessoal em 1.420%, contando com um reforço adicional de 330 profissionais.

O encerramento da temporada no Porto de Santos está marcado para 19 de abril de 2026, com a partida do Costa Diadema. O final do período turístico no País será no dia 24, após mais de 600 escalas em 16 destinos.

Evento

Para celebrar a abertura da temporada, a Prefeitura, em parceria com a MSC Cruzeiros, promove neste domingo (26) o Santos Sunset, das 15h às 20h, em frente ao Aquário, na Ponta da Praia. Haverá música, cultura e lazer, com programação diversificada. Um dos momentos mais aguardados será a saudação ao cruzeiro. Na saída do MSC Preziosa, o público receberá pulseiras de neon azuis, enquanto canoas havaianas com bastões de neon vão acompanhar o navio.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/10/2025

"EM SANTOS, ESTAMOS BATENDO RECORDES, MAS A QUE CUSTO?", QUESTIONA DIRETOR DO CENTRONAVE

Cláudio Loureiro é diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave)

Por Ted Sartori 26 de outubro de 2025

Há 14 anos como diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) e há 49 no setor marítimo, desde 1976, Cláudio Loureiro cruzou os mares de vários assuntos nesta entrevista para A Tribuna. Tratou dos desafios para a navegação, passando pela capacidade dos portos brasileiros, pela polêmica envolvendo o leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, que irá a leilão, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos, e as dificuldades a serem superadas envolvendo combustíveis para os navios.



Cláudio Loureiro: "Seria necessário um programa plurianual de Estado de investimento em ferrovia, com privatizações, envolvendo, evidentemente, capital privado, de forma que a gente pudesse ter um escoamento a custo bem mais baixo e muito melhor" (Alexsander Ferraz/AT)

Atualmente, quais são os principais desafios para a navegação?

No Brasil, o principal desafio é a infraestrutura. Falo de profundidade do canal de acesso, da gestão dele e de área de armazenamento nos terminais. Isso

também tem um impacto no atendimento e na entrada e saída dos navios nos portos. Isso varia de porto para porto. Em alguns, a entrada tem duração de duas horas, enquanto em outros, 20 minutos. No mundo, eu diria que seriam as questões geopolíticas que eventualmente afetam a velocidade das travessias marítimas, com impedimentos por questões de terrorismo ou de desastres naturais, e também a transição energética. Os armadores têm investido pesadamente nisso, mas a definição do combustível do futuro ainda não está clara, se será hidrogênio ou gás natural liquefeito (GNL), por exemplo.

Em termos de infraestrutura, o que precisa ser superado?

Podemos começar com o transporte rodoviário e a ausência do ferroviário. Em Santos, por exemplo, só 5% do total é atendido por via ferroviária, por limitação da malha. Em Hamburgo (Alemanha) chega a 40%. O problema começa em termos de escoamento do interior para os portos. Seria necessário um programa plurianual de Estado de investimento em ferrovia com privatizações, envolvendo, evidentemente, capital privado, de forma que a gente pudesse ter um escoamento a custo bem mais baixo e muito melhor do que é hoje.

E nos portos?

A grande questão é a área de armazenagem e profundidade dos berços do canal de acesso. Sem área de armazenagem, você tem um problema de acumulação fora da área primária do terminal porque a carga chega e não tem como entrar porque a mercadoria que está no terminal ainda não escoou. E isso não aconteceu porque os navios não chegaram ou porque tem um problema de calado e os navios não conseguem operar em sua plena capacidade ou até por questões climáticas. E não falo só de contêiner, mas também de cargas a granel e celulose. A outra questão é o calado. Hoje, os armadores estão vivendo um dilema. Eles não podem trazer navios maiores para atender a demanda porque não tem calado. E também não podem aumentar o número de navios, neste caso menores, para atender a mesma demanda porque não tem berço de atracação.

Na verdade, são vários dilemas ao mesmo tempo...

Parece que é uma frase meio desgastada, mas porto é um sistema. A visão holística de você ter o porto como um sistema vai te induzir, seja por políticas públicas ou investimentos privados, a trabalhar todos os pontos que compõem esse sistema de uma forma mais equilibrada. Não adianta investir em um terminal maravilhoso se não cuidar também do acesso. Não adianta também cuidar do acesso sem necessidade porque não haveria um terminal novo. Também não preciso dragar o canal de acesso além de uma determinada profundidade se aquele não é um porto que recebe navios grandes. Por outro lado, se é um porto que tem potencial para navios grandes, tenho que tratar também junto do canal de acesso.

Qual o tamanho do impacto do tarifaço imposto pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, em custos de cargas no Brasil?

É difícil dimensionar. Fazendo um mix de tudo, entendo que hoje, para os Estados Unidos, não para o resto do mundo, possa estar havendo uma queda de movimentação. Ainda vamos fechar essa estatística, mas em um primeiro momento foi em torno de 20%, 25% de queda de movimentação na exportação para os Estados Unidos. Acredito que a substituição de mercado eventualmente pode causar um fenômeno até de elevação de movimentação para outros mercados, mantendo-se os Estados Unidos no patamar em que eles ficaram depois do tarifaço. Mas, por outro lado, a própria estrutura tarifária imposta está sendo revista. Café, por exemplo, os Estados Unidos não vão substituir por produção local até porque não existe isso lá. Então, tem que importar. E o Brasil é um exportador expressivo para o mercado americano. Do ponto de vista de volume movimentado no porto, olhando por essa ótica, talvez em determinados segmentos não haja alteração porque não interessa se a carga está indo para o país A, B ou C, porque ela vai ser movimentada no porto. Vai ter, sim, nas empresas de navegação. Há associados meus que têm linha para os Estados Unidos, enquanto outros não têm. O impacto é diferenciado entre linhas de navegação e entre produtos. Vamos ver isso com o tempo.

Qual porto está se destacando mais em capacidade hoje?

Acho que Suape, em Pernambuco, se destaca porque está em construção um outro terminal de contêineres. Hoje, só existe um. O novo vai ser top de linha no sentido dos novos conceitos de sustentabilidade, com tudo eletrificado, por exemplo. Isso vai puxar muito a inovação e a renovação do pátio de equipamentos dos terminais brasileiros porque vai criar uma outra referência. Os terminais mais modernos construídos atualmente na Europa, se não são 100% livres de emissão de carbono, estão perto disso. Os equipamentos são todos elétricos e na área de pátio a circulação humana é até restrita, com algumas até proibidas por questão de segurança. Acho que Santos teria chance também de ocupar um papel de destaque caso os processos de licitação e de construção do Tecon Santos 10 já tivessem sido iniciados há mais tempo, mas ainda é possível ter esse destaque, se vier realmente a acontecer esse leilão. Estamos muito atrasados. Há 14 anos que não se licita um terminal de contêiner novo no Brasil. É muito tempo, não existe isso. É por isso que a gente tem essa restrição de capacidade nos portos brasileiros. Estamos operando no gargalo. Em Santos, estamos batendo recordes, mas a que custo? Os números de crescimento de movimentação de carga às vezes enganam porque eles escondem o custo que aquela movimentação está gerando. Por isso é muito importante que se mantenham programas permanentes de investimentos, de aperfeiçoamento, de troca de equipamento, de revitalização de pátios e de boa manutenção para que a produtividade não caia. E tem o caso de São Sebastião, no Estado de São Paulo, que, na nossa opinião, também está subaproveitado. Tem um potencial grande, embora tenha também uma questão de infraestrutura de terra.

O fato do Porto de São Sebastião ser controlado pelo Governo do Estado atrapalha nesse sentido?

Estruturalmente, acho que não existe esse problema. Pode ser que em uma determinada gestão ou em outra isso tenha tido alguma influência, mas não acho que isso seja um entrave. Um porto depende de tantas coisas em volta que passa a ser secundário a quem ele está subordinado. A não ser que um eventual governo se manifeste ou atue de forma contrária à utilização daquele porto, que eu acho não ser o caso hoje. São Sebastião tem enormes vantagens de calado.

A propósito do Tecon Santos 10, o senhor tem criticado bastante as barreiras colocadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no leilão. Por quê?

As empresas que já operam no Porto de Santos possuem, juntas, mais de 500 terminais no mundo inteiro. Uma tremenda expertise, com um enorme parque de equipamentos e uma capacidade muito grande de compra. Pela quantidade de equipamentos que regularmente elas comprem para renovar seus parques, é uma capacidade provavelmente de fazer essas aquisições a custos bem competitivos. Ou seja, elas têm condição de fazer investimentos muito mais eficientes. Então há uma questão de eficiência de capacidade de empreender. Não significa que outra empresa não tenha. Pode ter também, tanto igual quanto semelhante. Esse é um ponto. O outro é o seguinte: essas empresas, pelo que eu sei, não estão pretendendo acumular ativos no Porto de Santos. Uma

eventual participação na licitação do Tecon Santos 10 pode ter perfeitamente uma cláusula de desinvestimento em outro ativo que tenham na área portuária. Não vejo razão prática nem teórica para impedir a concorrência. Pode-se ter um terminal bom, sem dúvida, mas você vai limitar o valor da outorga que o Estado vai receber. Era preferível você ter uma licitação livre e aberta, com algumas cláusulas de desconcentração. E tem mais: essa questão de armador em terminal de contêiner é uma coisa consolidada no mundo inteiro. Ninguém reclama disso, todo mundo quer o investimento. E eu não gosto do termo verticalização. Chamo de integração operacional. A integração é decorrente do próprio sistema chamado contêiner. Temos que ter as ferramentas concorrenciais no seu lugar e acho que o Brasil já está maduro em termos regulatórios e de análise de concorrência, com os remédios para evitar qualquer eventual abuso, ou acusação, verificação ou investigação. Pode criar as regras básicas e deixar concorrer porque o resultado vai ser positivo para o Estado e os usuários. Por isso que não vejo sentido em estabelecer uma restrição prévia. Cada dia que a gente perde nessa discussão, que é inútil, estamos prejudicando a economia e o comércio exterior brasileiros.

Quais as práticas ESG que balizam a navegação atualmente?

Estão dominando muito a discussão e o ambiente as práticas ambientalmente corretas, alinhadas com as regras da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) e mais do que isso: os armadores se anteciparam às regras com as encomendas de navios movidos a combustíveis alternativos. O respeito ambiental é a principal atitude que norteia a atividade empresarial dos armadores. Apesar de o transporte marítimo ser extremamente mais eficiente do ponto de vista de emissão de CO₂ (gás carbônico) do que o transporte rodoviário e ainda mais do que o ferroviário, se você calcular a emissão de CO₂ por tonelada de carga transportada, você vai ver que é muito inferior a qualquer outro modal. Se você substituir a meta de vários armadores e ter emissão zero em 2050, isso é depois de amanhã do ponto de vista do ciclo da navegação. Daqui a 25 anos, é o tempo de vida de um navio. A maior parte das embarcações que está saindo hoje dos estaleiros é prevista para ser movida por combustíveis alternativos, ou seja, gás natural liquefeito (GNL). Ele é fóssil, mas já permite uma redução de 30% da emissão de CO₂. É muito melhor do que, sob esse ponto de vista, o tradicional. Agora, tem o etanol verde, o hidrogênio e outras fontes alternativas. Mas o grande desafio, eu diria, até porque ainda não se tornou um problema, principalmente aqui no Brasil, é o abastecimento. Não adianta eu ter um navio maravilhoso que consuma etanol verde, com emissão zero de CO₂ e não haver forma de abastecê-lo. No Brasil, temos problemas de abastecimento até do fóssil normal. Então, estamos muito preocupados.

Como tentar resolver ou, pelo menos, minimizar isso?

Estamos participando das reuniões do Conselho Nacional de Política Energética do Ministério das Minas e Energia para ajudar no que for possível na construção de políticas públicas que viabilizem o abastecimento marítimo de navios ao longo da costa com, pelo menos, o combustível que for predominante, e que se cria uma visão de futuro de longo prazo, porque os navios que hoje existem vão estar aí funcionando ainda durante muitos anos. A substituição já começou nos navios que estão saindo do estaleiro, mas é praticamente impossível, a não ser com um custo proibitivo, você fazer a conversão de uma embarcação que já exista. Motor flex já existe, mas tem que fazer isso no momento em que o navio é construído. Santos, por exemplo, costuma ser o primeiro porto na importação, principalmente dos navios que vêm da China, do extremo oriente. A embarcação vem carregada, descarrega em Santos e, depois, vai para outros portos brasileiros ou faz a distribuição via cabotagem. Então, por exemplo, se tivesse uma fortitude de abastecimento em Santos para qualquer um ou mais do que um combustível, seria algo muito interessante, porque o armador poderia deslocar esses navios mais novos para o Brasil por existir essa infraestrutura, pelo menos, no principal porto que é responsável por perto de 40% dos contêineres que o Brasil movimenta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/10/2025

EQUIPE CARGA PESADA É VENCEDORA DO REALITY PORTO – O DESAFIO 2025

Integrantes ganharam cursos de pós-graduação e de idiomas; quatro participantes conseguiram emprego

Por Bárbara Farias 26 de outubro de 2025



Equipe Carga Pesada venceu ao propor a criação de um Escritório de Projetos de Infraestrutura Portuária (Reprodução)

A equipe Carga Pesada foi a vencedora da quinta edição de Porto – O Desafio 2025. O grupo propôs a criação de um Escritório de Projetos de Infraestrutura Portuária (Epip). O sexto e último episódio do programa, marcado por muita emoção, foi exibido no sábado (25), na TV Tribuna.

Cada um dos integrantes do time Carga Pesada — Richard Chefaly, Juliana Libero e Rafael de Santana — foi premiado com uma pós-graduação e um curso de idiomas da Universidade Católica de Santos (UniSantos). O troféu foi entregue à equipe vencedora pelo diretor-executivo do Grupo Tribuna, Ailton Vasconcelos.

“Foi o melhor projeto que absorveu os desafios da mobilidade portuária e urbana no Porto de Santos”, disse o apresentador do programa, Maxwell Rodrigues, sobre a equipe vencedora.

Em entrevista para a TV, Richard declarou que o projeto do grupo “foi o melhor porque estava linkado ao tema do programa”.

A edição deste ano contou com nove participantes, com idades entre 24 a 53 anos, que foram divididos em três equipes: Carga Pesada, voltada ao modal rodoviário; Marujos, aquaviário; e Locomotiva, ferroviário.

Integraram a equipe Locomotiva Mônica Carvalho, Eduardo Andrade e Aurélio Azevedo, que apresentaram a solução MobilizAI - Inteligência que conecta e mobilidade que transforma.

Já os membros da equipe Marujos — Renata Sepúlveda, Karen Ruedas e Alan Delfino — desenvolveram a solução Siga Porto: Sistema Integrado de Gestão e Automação.

A diretora da Portocel, Sheila Dalmaschio, e o diretor comercial da Transtec World, Rogério Oliveira, avaliaram as soluções apresentadas pelas equipes e contrataram quatro dos nove participantes. Juliana Libero e Richard Chefaly foram contratados pela Transtec World. Já Karen Ruedas e Mônica Carvalho passam a integrar o time Portocel.

“Talento é sempre bem-vindo e, muitas vezes, o que falta é a oportunidade. O projeto gera visibilidade aos talentos da nossa região”, comentou Rodrigues.

Segundo ele, a edição de 2025 teve a maior repercussão de todas as temporadas. “Esse projeto certamente irá para os quatro cantos do Brasil. Muitos portos de outros estados nos procuram e estamos estudando como caminhar para esse sentido”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/10/2025

STF CONFIRMA E ANTAQ RESTABELECE COBRANÇA DA TAXA SSE NOS PORTOS

Agência cumpre decisão da Suprema Corte e inclui o tema em sua agenda regulatória até 2028

Por ATribuna.com.br 25 de outubro de 2025

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou, nesta sexta-feira (24), deliberação restabelecendo a autorização para cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) nos portos, também chamado de Taxa de Manuseio de Terminal 2 (THC2, sigla em inglês).



A medida acontece para cumprimento da decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) (Imagem ilustrativa/Banco Mundial/Divulgação)

A medida acontece para cumprimento da decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), que anulou acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU) que proibia a cobrança e restabeleceu a decisão anterior da agência reguladora.

O ministro Dias Toffoli anotou em sua decisão que “parece claro” que a Antaq possui maior capacidade institucional do que o TCU “para tratar do problema regulatório em alusão, considerando as atribuições institucionais, a experiência e o corpo de colaboradores da agência reguladora”.

Muito claro

O diretor da Antaq e relator do processo, Wilson Lima Filho, destaca, em seu voto, a clareza da decisão da Suprema Corte, em que não restam dúvidas, pelos motivos elencados pelo ministro Dias Toffoli, acerca do restabelecimento da plena eficácia da Resolução-Antaq 72/2022, que regula a cobrança de SSE. A decisão lista ainda outros provimentos judiciais de outras instâncias sobre o mesmo tema, não alcançados pelo mandado de segurança do STF.

Em nota, a Antaq esclarece que, “embora tenha sido dado cumprimento à decisão do STF neste momento, o tema voltará a ser debatido com maior profundidade pela agência, dada sua inclusão na Agenda Regulatória 2025-2028, conforme Acórdão 677/2025 da Antaq, de outubro deste ano”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/10/2025

ANTAQ PRIORIZA CONSENSO E EVITA PENALIDADES EM COBRANÇAS DE SOBRE-ESTADIA

Acórdão 521 orienta fiscalização com foco em regularidade e divisão de riscos no setor portuário

Por Ted Sartori 25 de outubro de 2025 às 09:20



Acórdão 521 da Antaq aponta casos de abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

A gerente de coordenação das Unidades Regionais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Pontilhão, valorizou a atuação dos grupos especializados em fiscalização dentro do órgão, de modo a trazer mais resultados para o próprio setor portuário do que simplesmente aplicar penalidades. A visão foi trazida durante o Tribuna Talks, dentro do Summit Antaq, realizado no último dia 16, na Arena BRB

Mané Garrincha, em Brasília.

O debate tratou a respeito 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.

“Temos atualmente, pelo tema, dois grupos: um especializado em fiscalização de investimentos e outro em fiscalização da logística de contêineres. Estamos testando como a fiscalização pode ser

mais eficiente, assertiva e realmente trazer resultado e resposta para aqueles que buscam o atalho. A gente quer a regularidade do setor, que o comércio marítimo e a navegação tenham uma fluidez. E temos tido um resultado muito bom”, afirma.

A ideia, segundo Flávia, é ampliar a quantidade desses grupos especializados para entender cada



vez mais as nuances do mercado e ofertar as soluções. “São muitas situações, com dores dos terminais e dos armadores. Estamos criando uma expertise muito grande disso. Acho que o setor de fiscalização, muito mais do que muitas penalidades, tem uma grande contribuição a dar para a melhoria da regulação desse setor”, projeta.

Flávia Takafashi, diretora da Antaq (Alexsander Ferraz/AT)

Consenso e repartir riscos

Dentro desse processo, está a busca pela consensualidade, trazida justamente pelo Acórdão 521. A diretora da Antaq, Flávia Takafashi, que participou do painel por vídeo, lembrou que a intenção não foi discutir ou questionar a legitimidade da cobrança em si, mas apenas apontar os casos em que há abusos nesse sentido, criando um rito para que as partes tenham condições de fazer o cancelamento de cobranças por intermédio de um acordo.

“É um passo importante para a regulação marítima na agência onde, com base em evidências e nos dados que foram trazidos para conhecimento da Superintendência de Fiscalização, podemos, com muita precisão e legitimidade, entender quando há abusividade, mas permite também que as partes possam entrar em consenso, decidindo quais cobranças podem ou não ser canceladas e dar um melhor tratamento para os casos em questão”, explica.



Flávia Pontilhão observa também o raciocínio trazido sobre não estabelecer culpados e, sim, o de repartir riscos. “Essa lógica também pode ser aplicada nas cobranças de sobre-estadia porque trazer uma matriz de repartir os riscos fica mais claro para o mercado, pois ele sabe de antemão que, se acontecer algum problema nessa seara, isso é meu. Não posso atribuir isso para mais ninguém. Se acontecer um risco de mau tempo, por exemplo, eu já sei que isso não é meu e, sim, de outro ator. Isso traz mais previsibilidade, clareza e fluidez para as relações comerciais”, argumenta.

Flávia Pontilhão, gerente de coordenação das Unidades Regionais da Antaq (Dimmy Falcão/Especial para A Tribuna)

Pilar

Com o pilar da consensualidade, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) evitou a cobrança indevida de R\$ 17 milhões, decorrentes de taxas de sobre-estadia de contêineres, em setembro. A sobre-estadia de contêineres (detention/demurrage) é uma cobrança feita pelo armador (a empresa responsável pelo transporte marítimo e proprietária do contêiner) ao usuário da carga (importador ou exportador) quando o contêiner permanece sob sua posse por um período superior ao prazo livre estipulado em contrato. Os acordos cumprem decisão da Agência, aprovada em agosto deste ano, que incentiva a harmonização de conflitos e a resolução rápida e efetiva para os agentes envolvidos nas cobranças.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/10/2025

GRANDE FINAL DE 'PORTO – O DESAFIO 2025' VAI AO AR NESTE SÁBADO, NA TV TRIBUNA

Último episódio do reality portuário promete emoção e oportunidades para os participantes
Por Bárbara Farias 25 de outubro de 2025



Nove competidores, com idades de 24 a 53 anos, participaram desta temporada, divididos em três equipes (Reprodução)

O vencedor do Porto – O Desafio 2025, o primeiro reality show do setor portuário do Brasil, será conhecido hoje. O sexto e último episódio irá ao ar na TV Tribuna após a exibição da edição especial de Terra Nostra. O primeiro episódio foi exibido no dia 20 de setembro.

Na quinta edição, o programa é apresentado por Maxwell Rodrigues. “Porto - O Desafio é o maior projeto social do Brasil, inserindo as pessoas no universo portuário. A grande final gera oportunidade para que os participantes sejam contratados pelas empresas e isso transforma a vida de cada um deles”, afirmou Maxwell.

Nove competidores, com idades entre 24 e 53 anos, participaram desta temporada, divididos em três equipes. São elas: Marujos, voltada ao modal aquaviário; Carga Pesada, ao rodoviário; e Locomotiva, ferroviário. Ao longo desta edição, eles enfrentaram uma série de provas de conhecimento, agilidade e estratégias relacionadas ao Porto de Santos.

Segundo Rodrigues, a edição deste ano incluiu “novas dinâmicas e muito conteúdo” e a palavra “evolução” é o principal estímulo dessa iniciativa para quem quer entrar no mercado. “Às vezes, pessoas entram no desafio sem conhecer sobre porto e saem de lá com muito network e prontas para o mercado portuário, para construir um projeto aderente aos desafios do Porto de Santos. As mobilidades portuária e urbana serão os pilares dos próximos dez anos.”

Os participantes foram orientados por mentores indicados pela Universidade Católica de Santos (UniSantos) e desafiados em atividades que simularam o cotidiano do setor portuário, com foco em processos e soluções para o mercado.

O trio vencedor será premiado com um curso de pós-graduação e um curso de idiomas da universidade. Além disso, alguns competidores poderão ser contratados pelas empresas parceiras do programa.

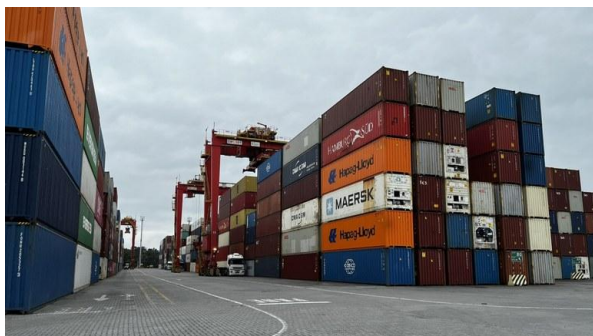
O que Maxwell considera mais importante para o vencedor é que tenha “a habilidade de continuar transformando não somente a sua vida, mas também daqueles ao seu redor”.

Por fim, Maxwell ressaltou que “o impacto social” do programa “é gigantesco, inserindo as pessoas dentro do mercado portuário por meio de conhecimento e com ferramentas que são utilizadas pelas empresas”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/10/2025

ANTAQ CUMPRE DECISÃO DO STF QUE RESTABELECE COBRANÇA DO SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA DE CONTÊINERES

Responsabilidades pelo recolhimento da taxa serão debatidas com prioridade pela Agência na Agenda Regulatória



Porto de Itapoá (SC)

Brasília, 24/10/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) publicou, nesta sexta-feira (24), deliberação ad referendum que, dando cumprimento a decisão do Supremo Tribunal Federal, restabelece a autorização para cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE) – também conhecido como THC2.

O Supremo Tribunal Federal (STF) anulou acórdão do Tribunal de Contas da União que proibia a cobrança e restabeleceu a decisão anterior da Agência. O ministro Dias Toffoli anotou em sua decisão que: “Na espécie, parece-me me claro que a ANTAQ possui maior capacidade institucional/espistêmica do que o TCU para tratar do problema regulatório em alusão, considerando as atribuições institucionais, a experiência e o corpo de colaboradores da agência reguladora.”

O diretor e relator do processo, Wilson Lima Filho, destaca, em seu voto, a clareza da decisão exarada pela Suprema Corte, em que não restam dúvidas, pelos motivos elencados pelo ministro Dias Toffoli, acerca do restabelecimento da plena eficácia da Resolução-ANTAQ nº 72/2022.

A decisão lista ainda outros provimentos judiciais de outras instâncias sobre o mesmo tema, não alcançados pelo mandado de segurança do STF.

Cabe destacar que, embora tenha sido dado mero cumprimento à decisão do STF neste momento, o tema voltará a ser debatido com maior profundidade pela Agência, dada sua inclusão na Agenda Regulatória 2025-2028, conforme Acórdão 677/2025 da ANTAQ, de outubro deste ano.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 24/10/2025



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PROJETO DO MOEGÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ JÁ ESTÁ COM 75% DAS OBRAS CONCLUÍDAS



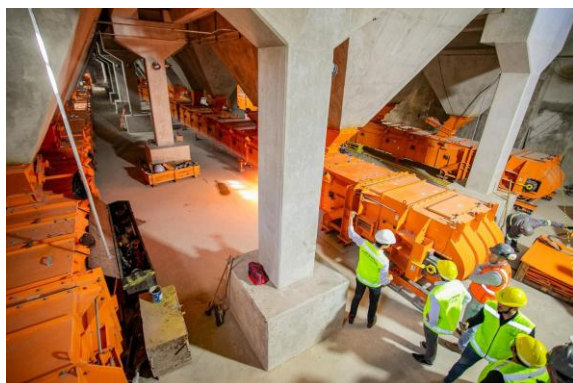
Iniciativa de R\$ 658 milhões vai ampliar capacidade do porto e revolucionar o escoamento de grãos na região

Novo sistema de descarga ferroviária do corredor de exportação de grãos - Foto: Cláudio Neves/Portos do Paraná

O secretário nacional de Portos, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Alex Ávila, realizou visita técnica ao Porto de Paranaguá (PR) nesta quinta (23) e sexta-feira (24) para acompanhar o andamento das

obras do Moegão, o novo sistema de descarga ferroviária do corredor de exportação. A inspeção, realizada juntamente com o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Carvalho Dias, confirmou o avanço de 75% da execução do projeto.

O Moegão é um investimento de R\$ 658 milhões, financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com previsão de conclusão para janeiro de 2026. O nome é o aumentativo de "moega", equipamento tradicional, em formato de funil, usado para receber e direcionar grãos. O projeto de Paranaguá recebeu esse apelido por ser uma versão ampliada e muito mais eficiente desse sistema, centralizando o recebimento de grãos de 11 terminais em um único ponto.



Escoamento de grãos - Foto: Cláudio Neves/Portos do Paraná

O secretário Alex Ávila destacou a importância e o impacto da obra e afirmou que a nova estrutura permitirá um aumento de quase cinco vezes na eficiência e na capacidade de descarga do corredor de exportação. "Nossa visita técnica confirmou o excelente andamento desta obra, que está 75% concluída e é uma prioridade estratégica para o MPor. O Moegão não é apenas um investimento, é uma revolução logística para o país. Vamos saltar de cinco para 24 milhões de

toneladas na capacidade do corredor de exportação e, o mais importante, reequilibrar a matriz de transporte do porto, cumprindo a diretriz do ministro Silvío Costa Filho de modernizar nossos portos", destacou.

"O Moegão não é apenas um investimento, é uma revolução logística para o país"

Alex Ávila

A obra foi projetada para revolucionar a logística do porto, com o objetivo de reequilibrar a matriz de transporte de cargas. A expectativa é de que, com o Moegão em operação, a participação do modal ferroviário no recebimento de grãos salte dos atuais 20% para 50%, equiparando-se ao rodoviário. Essa mudança trará mais eficiência para a operação, reduzindo custos logísticos e o tempo de espera dos vagões. Além disso, a priorização da ferrovia contribui para a sustentabilidade, ao diminuir a emissão de gases poluentes e reduzir os conflitos de tráfego entre caminhões e trens na cidade de Paranaguá.

Novo acesso aquaviário

A visita técnica da equipe da SNP ao Moegão ocorreu logo após o Porto de Paranaguá ser protagonista de um marco histórico para o setor portuário. Na última quarta-feira (22), o Ministério de Portos e Aeroportos realizou na B3, em São Paulo, o leilão de concessão do canal de acesso ao porto, o primeiro desse tipo na história do Brasil.

O Consórcio Canal Galheta Dragagem (CCGD) venceu a disputa e será responsável pela administração e modernização do acesso pelos próximos 25 anos. O projeto prevê R\$ 1,22 bilhão em investimentos nos primeiros cinco anos, que serão usados principalmente para a dragagem e ampliação do calado (profundidade).

A estimativa é que a iniciativa aumente a capacidade operacional do porto em 35% e reduza os custos logísticos em 12%.

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

Data: 24/10/2025

CIDADES DA BAHIA E MARANHÃO TÊM AEROPORTOS CONTEMPLADOS PELO PROGRAMA AMPLIAR

Iniciativa reforça infraestrutura aeroportuária e integração regional e vai beneficiar dez aeroportos nordestinos na primeira fase, ampliando conectividade e desenvolvimento econômico



Paulo Afonso (BA) combina belezas naturais, patrimônio histórico e turismo de aventura. Foto: Prefeitura de Paulo Afonso

O Nordeste vive um momento de forte expansão no turismo e na economia. De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), nos últimos dez anos, os aeroportos de Recife, Aracaju, João Pessoa, Maceió, São Luís e Porto Seguro registraram recordes históricos de movimentação de passageiros, evidenciando o crescimento da aviação civil e o fortalecimento da conectividade aérea. Esses resultados estão em sintonia com um levantamento do Ministério do Turismo, realizado por meio da Pesquisa Nexus, que aponta sete destinos nordestinos entre os mais procurados do país por viajantes brasileiros e estrangeiros. Porto de Galinhas (PE), Fortaleza (CE), Natal (RN), Salvador (BA) e Jericoacoara (CE) lideram as preferências, confirmando o potencial turístico e a força do setor.

Para acompanhar esse crescimento e aumentar as oportunidades de conectividade aérea, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) lançou o Programa AmpliAR, iniciativa que tem como objetivo transformar o panorama da aviação regional no Brasil. O programa prevê investimentos para a modernização e ampliação de aeroportos regionais, sendo 19 na primeira fase, dos quais dez estão localizados no Nordeste, prioritários dentro do ano Aeroviário Nacional (PAN). O leilão da primeira etapa está previsto para o dia 24 de novembro, na B3, em São Paulo.

“O AmpliAR é importante para o fortalecimento da ação regional. São investimentos de mais de R\$ 1 bilhão e, nesse primeiro edital. Queremos expandir a conectividade e criar novas rotas estimulando o turismo e gerando emprego e renda de qualidade para os brasileiros”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Entre os aeroportos beneficiados nesta fase estão os de Paulo Afonso (BA), Guanambi (BA) e Barreirinhas (MA), três destinos com grande potencial de crescimento, especialmente no turismo.

Paulo Afonso (BA): natureza, história e potencial turístico

Às margens do Rio São Francisco, Paulo Afonso combina belezas naturais, patrimônio histórico e turismo de aventura. Os cânions navegáveis, as cachoeiras, os mirantes e os sítios arqueológicos formam um cenário singular no interior da Bahia.

Com 1.200 leitos disponíveis, o município está preparado para receber um número crescente de visitantes. Um levantamento da Secretaria Municipal de Turismo aponta que, com a modernização do aeroporto, o impacto econômico do turismo local pode saltar de R\$ 33,2 milhões para R\$ 89,2 milhões anuais. O benefício também se estende a cidades vizinhas como Piranhas (AL), Canindé de São Francisco (SE), Delmiro Gouveia (AL) e Petrolândia (PE), todas com infraestrutura turística consolidada.

“A expansão do Aeroporto Regional de Paulo Afonso é fundamental para gerar emprego e renda, não só aqui, mas em toda a região. O impacto pode chegar a 168%, segundo nossos estudos locais”, destacou o secretário de Turismo, Indústria e Comércio, Emerson Leandro. “Os recursos movimentam não apenas o setor turístico, mas toda a economia local, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida e a geração de emprego e renda”, completou.

De acordo com o Programa AmpliAR, os investimentos estimados no aeroporto de Paulo Afonso somam R\$ 101,35 milhões.

Guanambi (BA): energia, conectividade e crescimento

O Aeroporto Municipal Isaac Moura Rocha, em Guanambi (BA), também será modernizado e ampliado, com investimentos estimados em R\$ 80,15 milhões pelo Programa AmpliAR. As obras incluem melhorias estruturais, ampliação da pista e expansão dos serviços aéreos, o que deve aumentar a conectividade e reduzir custos operacionais.

Atualmente, a Azul Linhas Aéreas opera voos regulares ligando Guanambi a Salvador e Belo Horizonte, beneficiando cerca de 500 mil habitantes em 27 cidades da microrregião. De acordo com dados da Anac, em setembro de 2025, o aeroporto registrou 3.204 passageiros.

Além do turismo, Guanambi é referência em energia limpa, com o Complexo Eólico do Alto Sertão, um dos maiores da América Latina. A expansão dos voos regionais, além de gerar emprego e renda, também deve melhorar a mobilidade e a conectividade dos trabalhadores que atuam na região.

Barreirinhas (MA): o portal dos Lençóis Maranhenses

Conhecida como o Portal dos Lençóis Maranhenses, Barreirinhas (MA) é um dos destinos naturais mais icônicos do Brasil. O Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses encanta visitantes com suas dunas brancas e lagoas cristalinas, formando uma das paisagens mais belas do país.

Entre janeiro e julho de 2025, o parque recebeu 381.131 visitantes, um aumento de 37,55% em relação ao mesmo período do ano anterior, segundo dados da Secretaria de Estado do Turismo do Maranhão (Setur-MA).

Com investimentos previstos de R\$ 55,92 milhões pelo AmpliAR, o aeroporto de Barreirinhas deverá fortalecer a vocação turística da cidade, atraindo voos regulares, mais visitantes e impulsionando a economia local.

AmpliAR no Nordeste

Além de Paulo Afonso, Guanambi e Barreirinhas, o Programa AmpliAR também contempla outros sete aeroportos na Região Nordeste: Lençóis (BA), Serra Talhada (PE), Araripina (PE), Garanhuns (PE), Aracati (CE) e Jericoacoara (CE) e São Raimundo Nonato (PI).

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

Data: 24/10/2025



EDITORIAL – BRASIL E EUA: A SOLUÇÃO PELO DIÁLOGO E PELA NEGOCIAÇÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O encontro bilateral entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, em Kuala Lumpur, nesse domingo, dia 26, durante a 47ª Cúpula da Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean), teve uma importância capital para o futuro das relações comerciais entre os dois países. A reunião, que durou cerca de 50 minutos, foi o palco onde o Brasil defendeu o diálogo como a única via para dirimir a escalada de medidas impostas por Washington, notadamente o tarifaço de 50% sobre as exportações brasileiras.

O presidente Lula propôs a suspensão imediata das tarifas, enquanto as negociações estiverem em curso, demonstrando que o interesse do Brasil é restabelecer uma relação “extraordinária” com os Estados Unidos. A mensagem, de que a tendência natural é encaminhar para um acordo quando os presidentes se sentam à mesa, é um endosso à eficácia da diplomacia de alto nível para resolver impasses.

A importância de o presidente Lula e a diplomacia brasileira buscarem, a partir do diálogo e da negociação, reduzir ou até eliminar as medidas adotadas pelo governo dos Estados Unidos com seu tarifaço, é um ponto inegável. A imposição unilateral de tarifas e sanções não apenas prejudica a economia brasileira, afetando setores vitais e exportadores, mas também cria um ambiente de incerteza que inibe investimentos e compromete a previsibilidade do comércio bilateral.

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, confirmou o saldo positivo da reunião, com a autorização imediata de Trump para o início das tratativas de revisão das tarifas. Esse avanço, com a expectativa de que o problema seja resolvido “em pouco tempo”, sinaliza que a mobilização diplomática brasileira surtiu efeito e que o caminho do diálogo é o mais promissor.

O encontro, descrito por Lula como uma conversa “franca e construtiva”, demonstrou que as relações entre as duas maiores democracias da América podem se pautar pelo pragmatismo, superando eventuais desavenças ou diferenças políticas. O elogio de Trump à trajetória política de Lula e a manifestação de intenção de visitar o Brasil reforçam o clima de desconpressão e a busca por uma agenda de “ganha-ganha”.

A decisão de as diplomacias dos dois países atuarem em conjunto para buscar soluções, com foco na agenda comercial e econômica bilateral, é a chave para a estabilidade. A eliminação das tarifas e sanções não é apenas um benefício para o Brasil, mas uma condição para que as relações comerciais entre as duas potências alcancem seu pleno potencial. A diplomacia, neste caso, é o instrumento mais poderoso para a defesa dos interesses nacionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/10/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO ANUNCIA NOVOS INVESTIMENTOS NO AEROPORTO DO RECIFE E COBRA AÇÕES PARA O METRÔ

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

INVESTIMENTOS NO AEROPORTO DO RECIFE

O ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, e a concessionária Aena vão anunciar um novo pacote de investimentos para a modernização e expansão da infraestrutura do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes Gilberto Freyre. O anúncio está marcado para esta segunda-feira, dia 27, às 15h, no próprio aeroporto. Durante o evento, o ministro apresentará o Plano de Desenvolvimento Imobiliário e o projeto do Terminal Intermodal. A expectativa é que as iniciativas gerem 15 mil empregos diretos e indiretos na região. O objetivo principal é transformar o entorno do aeroporto em um polo de negócios e integração urbana, promovendo melhorias em mobilidade, sustentabilidade e na oferta de serviços para a população.

IMPACTO NA MOBILIDADE

Os projetos que serão anunciados por Costa Filho visam trazer melhorias de mobilidade, sustentabilidade e integração urbana para a Região Metropolitana do Recife. O evento contará com a presença de autoridades locais, representantes da concessionária, parceiros institucionais e do setor produtivo.

METRÔ DO RECIFE: REUNIÃO EMERGENCIAL

O ministro de Portos e Aeroportos também está preocupado com o transporte terrestre. No último sábado, ele afirmou que pedirá uma reunião emergencial com o Governo Federal, o Governo de Pernambuco e prefeituras locais para debater a situação do Metrô do Recife. A iniciativa surge após um dos vagões do metrô pegar fogo nesse sábado. Segundo informações da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), o incêndio foi provocado por um curto-circuito na rede aérea, que fornece energia elétrica para os trens.

SEGURANÇA EM DEBATE

Costa Filho quer convocar os ministros Rui Costa (Casa Civil) e Jader Filho (Cidades), além do governador em exercício, Ricardo Paes Barreto, e prefeitos da Região Metropolitana. O objetivo é discutir a atual condição da malha ferroviária da região. “O metrô do Recife é um importante modal que transporta milhares de pernambucanos diariamente. O episódio de hoje (sábado) reforça a necessidade de discutir medidas emergenciais para garantir que a segurança seja reestabelecida e que um conjunto de ações em melhorias possam ser feitas para melhorar a situação do metrô”, avaliou.

PDV NA PETROBRAS

A diretoria da Petrobras aprovou a criação de um novo Programa de Demissão Voluntária (PDV), direcionado especificamente a funcionários aposentados ainda na ativa. A iniciativa visa promover a renovação do quadro de pessoal e diminuir as despesas com folha de pagamento. O programa ainda depende da análise e aprovação final do Conselho de Administração da companhia, que deve apreciar a iniciativa nesta semana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/10/2025

NACIONAL - LULA E TRUMP ABREM DIÁLOGO SOBRE TARIFAS E SANÇÕES EM ENCONTRO NA MALÁSIA

Presidentes discutem retomada das negociações comerciais e prometem revisão do tarifaço de 50% imposto aos produtos brasileiros

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Lula descreveu o encontro com Donald Trump como uma conversa “franca e construtiva e disse que as diplomacias dos dois países vão atuar em conjunto para buscar soluções

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva se reuniu no domingo (26) com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, em Kuala Lumpur, na Malásia, durante a 47ª Cúpula da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN). O encontro, que durou cerca de 50 minutos, teve

como foco principal as relações comerciais entre os dois países e a recente escalada de medidas impostas por Washington contra o Brasil.

Em julho, o governo norte-americano anunciou um tarifaço de 50% sobre todos os produtos brasileiros exportados para os Estados Unidos. Pouco depois, ministros do governo brasileiro e do Supremo Tribunal Federal (STF) tiveram seus vistos de viagem revogados e foram alvo de outras sanções.

Durante a reunião, Lula defendeu o diálogo e pediu a suspensão imediata do tarifaço enquanto as negociações estiverem em curso. “O Brasil tem interesse de ter uma relação extraordinária com os Estados Unidos. Não há nenhuma razão para que haja qualquer desavença entre Brasil e Estados Unidos, porque nós temos certeza que, na hora em que dois presidentes sentam em uma mesa, cada um coloca seu ponto de vista, cada um coloca seus problemas, a tendência natural é encaminhar para um acordo”, afirmou.

Em mensagem publicada nas redes sociais, Lula descreveu o encontro como uma conversa “franca e construtiva” e disse que as diplomacias dos dois países vão atuar em conjunto para buscar soluções. “Tive uma ótima reunião com o presidente Trump na tarde deste domingo, na Malásia. Discutimos de forma franca e construtiva a agenda comercial e econômica bilateral. Acertamos que

nossas equipes vão se reunir imediatamente para avançar na busca de soluções para as tarifas e as sanções contra as autoridades brasileiras”, afirmou o presidente.

Participaram do encontro o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, e o secretário de Estado norte-americano, Marco Rubio. Após a reunião, Vieira declarou que o saldo foi positivo e que Trump autorizou o início das tratativas para revisão das tarifas ainda na noite de domingo, pelo horário local.

“A reunião foi muito positiva, o saldo final é ótimo. O presidente Trump declarou que dará instruções à sua equipe para que comece um processo, um período de negociação bilateral, que deve se iniciar hoje ainda, porque é para tudo ser resolvido em pouco tempo”, afirmou o chanceler.

Segundo Vieira, o encontro ocorreu em clima descontraído, e Trump elogiou a trajetória política de Lula. “Trump declarou admirar o perfil da carreira política do presidente Lula, já tendo sido duas vezes presidente da República, tendo sido perseguido no Brasil, se recuperado, provado sua inocência, voltado a se apresentar e, vitoriosamente, conquistando o terceiro mandato”, relatou o ministro.

O chanceler também confirmou que Trump manifestou a intenção de visitar o Brasil em breve, embora a data ainda não tenha sido definida. “O presidente Lula aceitou também e disse que irá, com prazer, aos Estados Unidos. Trump disse que admira o Brasil e que gosta imensamente do povo brasileiro”, completou Vieira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/10/2025

NACIONAL - PARA CNI, REUNIÃO REPRESENTA "AVANÇO CONCRETO" EM NEGOCIAÇÕES

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Confederação Nacional de Indústria (CNI) declarou no domingo (26) que a reunião entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, representa um “avanço concreto” na tentativa de suspensão do tarifaço contra as exportações brasileiras.

Em nota à imprensa, o presidente da entidade, Ricardo Alban, disse que o início do diálogo entre os dois países é um passo importante para a retomada das exportações.

“O anúncio do início das negociações sobre o tarifaço, com disposição real das duas partes para alcançar um acordo, é um passo relevante. Acreditamos que teremos uma solução que vai devolver previsibilidade e competitividade às exportações brasileiras, fortalecendo a indústria e o emprego no país”, declarou.

Após o encontro entre Lula e Trump, o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, confirmou que a primeira reunião entre as diplomacias do Brasil e dos Estados Unidos para revisão do tarifaço ocorreria ainda no domingo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/10/2025

NACIONAL – LULA PROPÔS SER INTERLOCUTOR ENTRE EUA E VENEZUELA, DIZ CHANCELER

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, disse no domingo (26) que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva se colocou à disposição para atuar como interlocutor entre os Estados Unidos e a Venezuela.

Segundo o chanceler brasileiro, Lula disse que a América do Sul é uma região de paz e que é necessário buscar soluções aceitáveis.

“O presidente Lula levantou o tema e disse que a América Latina e a América do Sul, onde estamos, é uma região de paz. E ele se prontificou a ser um contato, um interlocutor, como já foi no passado, com a Venezuela, para se buscar soluções que sejam mutuamente aceitáveis e corretas entre os dois países”, afirmou.

Nas últimas semanas, os Estados Unidos enviaram tropas terrestres e um porta-aviões para o Caribe. O governo Trump bombardeou embarcações, sob a justificativa de estar combatendo as rotas de narcotráfico que abastecem os Estados Unidos.

Para o presidente da Venezuela, Nicolás Maduro, o reforço militar na região objetiva tirá-lo do poder.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/10/2025

NACIONAL - ALCKMIN DESTACA PAPEL DA ZPE DE CÁCERES NA AGREGAÇÃO DE VALOR AO AGRO

Presidente em exercício inaugura distrito exportador e destaca potencial logístico da região, próxima à fronteira e ao eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O presidente em exercício, Geraldo Alckmin, inaugurou, na sexta-feira (24), a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Cáceres, em Mato Grosso.

“Os setores que exportam, estando numa ZPE, eles têm uma facilidade, tem um ganho do ponto de vista econômico que ajuda no processo da exportação. E nós estamos aqui quase na fronteira, então, é extremamente importante”, explicou.

Com uma área de 240 hectares, a ZPE de Cáceres contou com investimentos de R\$ 51,3 milhões em

obras de infraestrutura e da área administrativa.

As ZPEs são áreas de livre comércio destinadas à produção de bens para exportação e à prestação de serviços vinculados à atividade exportadora. Essa é a quarta ZPE ativa no país, somando-se às de Uberaba (MG), Pecém (CE) e Parnaíba (PI).

A produção nesse espaço, destinada à exportação, garante às empresas suspensão do recolhimento de alguns impostos e tributos na aquisição de insumos e matérias primas, com a conversão em isenção ou alíquota zero caso o produto final seja exportado. Se a produção for vendida no mercado interno, a cobrança de tributos é realizada.

Alckmin destacou que Cáceres é um município com uma grande extensão territorial – 12 vezes maior a cidade de São Paulo – e que pode atrair investimentos para instalação de agroindústrias, por exemplo, agregando valor aos cultivos e criações da região.

“Se eu sou campeão na agropecuária, eu vou agregar valor para poder gerar mais emprego e melhorar a renda”, argumentou, em conversa com jornalistas locais.

A nova ZPE já conta com uma empresa operando, a TRC Agroflorestal, que produz placas de madeira e teca.

Integração

A ZPE de Cáceres ainda está localizada estrategicamente em uma das rotas de Integração Sul-Americana, a rota do Quadrante Rondon. O programa do governo brasileiro visa otimizar a logística e fortalecer o comércio com os países vizinhos e a Ásia, conectando diversas regiões do Brasil através de projetos em rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos.

O presidente afirmou, ainda, que vai conversar com o ministro dos Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, para destravar a Hidrovia Paraguai-Paraná. A via fluvial na bacia do Rio da Prata conecta cinco países sul-americanos: Brasil, Paraguai, Bolívia, Argentina e Uruguai.

“O trecho que precisa ser desassoreado, que precisa melhorar o calado, é Cáceres até Corumbá (MS). Então, esse é o trecho que precisa ter o investimento. Nós precisamos ter eficiência econômica, reduzir custos, melhorar a logística e integrar modais, integrar os vários tipos de modais. Então, essa hidrovia é essencial”, destacou.

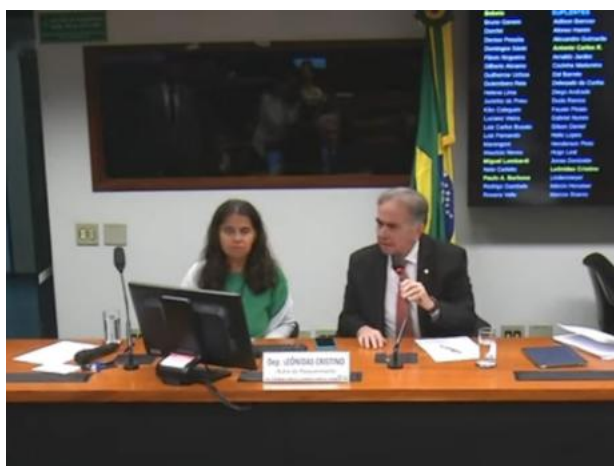
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/10/2025

NACIONAL - ENTRE AVANÇOS TÉCNICOS E DESAFIOS SOCIAIS, TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ DIVIDE ATENÇÕES NO CONGRESSO

Audiência de comissão da Câmara tratou do planejamento urbano, das desapropriações e dos efeitos ambientais do futuro empreendimento

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



Autor do requerimento para a realização da audiência, Leônidas Cristino disse que o texto técnico do projeto está “maduro”, mas defendeu transparência e responsabilidade social

Os preparativos para a construção do túnel submerso entre Santos e Guarujá (SP) e os impactos sociais esperados com a futura obra foram o centro dos debates em uma audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Parlamentares, técnicos, gestores públicos e representantes do setor portuário discutiram na última semana o estágio atual do projeto, que ainda não entrou em fase de execução,

além de temas como o reassentamento das famílias atingidas, os efeitos ambientais e o planejamento urbano da região que será diretamente afetada pela construção do primeiro túnel imerso da América Latina, orçado em R\$ 6,8 bilhões.

O projeto, considerado um dos mais relevantes da infraestrutura nacional, deve beneficiar cerca de 78 mil usuários por dia, conectando as duas margens do estuário santista e integrando o sistema viário da Baixada Santista.

Presidente da audiência e autor do requerimento para sua realização, o deputado Leônidas Cristino (PDT-CE) afirmou que o texto técnico do projeto “está maduro o suficiente para seguir adiante”, mas defendeu que todas as etapas sejam acompanhadas “com transparência e responsabilidade social”.

Durante a audiência, o diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mário Povia, chamou atenção para a complexidade das obras simultâneas que serão executadas na região. “A principal preocupação é o volume de frentes de trabalho acontecendo ao mesmo tempo. É preciso garantir planejamento rigoroso para evitar sobreposição e riscos na execução”, alertou.

Os representantes das prefeituras de Santos e Guarujá reforçaram a importância de que o avanço da obra seja acompanhado de medidas de justiça social e sustentabilidade. O prefeito Rogério Santos

informou que as desapropriações ocorrerão com base em valores de mercado e que novos conjuntos habitacionais deverão estar prontos até agosto do próximo ano.

A Autoridade Portuária de Santos também participou do debate e destacou que o túnel contribuirá para a redução das emissões de CO₂ e para melhorias urbanas no entorno do porto.

Apesar das preocupações com os impactos sociais e logísticos, técnicos e engenheiros defenderam que o empreendimento representa um salto estrutural para a mobilidade e o desenvolvimento urbano da Baixada Santista, integrando áreas hoje separadas pela travessia de balsas e facilitando o deslocamento de trabalhadores, turistas e cargas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/10/2025

REGIÃO SUL - PORTO DE ITAJAÍ DESEMBARCA MAIS DE 800 VEÍCULOS DA BMW

Operação com o navio Höegh Victoria Highway, realizada na última terça-feira, trouxe automóveis do México e dos Estados Unidos

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O Porto de Itajaí, em Santa Catarina, recebeu na última terça-feira (21) uma operação de desembarque de mais de 800 veículos. Os carros da marca BMW chegaram ao complexo portuário no navio Ro-Ro Höegh Victoria Highway, especializado no transporte de veículos.

A embarcação chegou ao porto no período da manhã. Segundo a superintendência do Porto de Itajaí, a operação durou até as 23hs.

Os 818 veículos vieram das cidades de Veracruz, no México, e Jacksonville, nos Estados Unidos. Os modelos dos veículos não foram informados pela montadora alemã.

O sistema Roll-On/RollOff (Ro-Ro), no qual os automóveis são embarcados e desembarcados sobre rodas, garante maior rapidez e menor risco de avarias, consolidando o porto catarinense como ponto estratégico para a logística automotiva de alto valor agregado.

Segundo dados da Autoridade Portuária, em 2025 o Porto de Itajaí já recebeu 12 operações de navios Ro-Ro. No acumulado de veículos que desembarcaram no porto são cerca de 8.100 unidades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/10/2025

MERCOSUL - PONTE DA ROTA BIOCEÂNICA SUPERA OS 80% DE EXECUÇÃO

Estrutura entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta tem previsão para ser concluída em 2026, consolidando ligação entre Atlântico e Pacífico

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A ponte que ligará a cidade de Porto Murtinho (MS) a Carmelo Peralta, no Paraguai, alcançou 83,7% de execução e deve ser concluída no segundo semestre de 2026. Considerada o principal elo da Rota Bioceânica, a estrutura conectará os oceanos Atlântico e Pacífico, encurtando distâncias e ampliando as possibilidades logísticas e comerciais entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

O investimento total é de cerca de R\$ 470 milhões, financiado pela Itaipu Binacional. A obra é executada pelo Consórcio Binacional PYBRA, formado pelas construtoras Tecnoedil (Paraguai), Constructora Cidade (Brasil) e Paulitec (Brasil).

Com 125,42 metros de altura desde a fundação, a ponte mantém avanço constante nas frentes de trabalho. As estacas e capeamentos estão concluídos, assim como pilares e vergas. As vigas

longitudinais, contraventamentos e a laje do tabuleiro do viaduto de acesso também já atingiram o mesmo nível de execução.

Do lado paraguaio, 13 dos 42 segmentos previstos já foram finalizados, enquanto no lado brasileiro as obras avançam nos segmentos D9 e D9, totalizando 17 concluídos. A estaca principal nº 13, no Paraguai, está na penúltima etapa, e a nº 14, no Brasil, já foi finalizada.

O projeto prevê 302 estacas, 52 capitéis, 29 pilares, 176 vigas pré-moldadas e 22 vãos nos viadutos de acesso. A execução demanda mais de 60 mil metros cúbicos de concreto, 1.020 toneladas de aço, 300 toneladas de aço protendido e 680 toneladas de estais de aço.

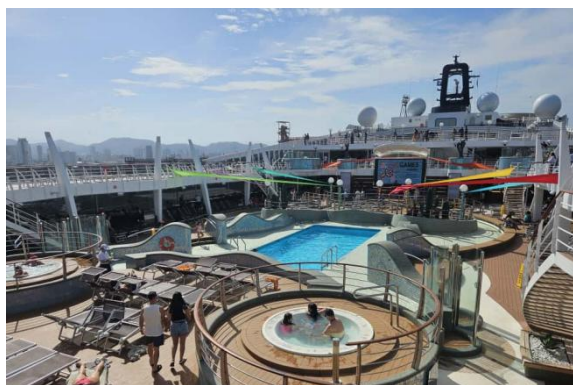
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/10/2025

REGIÃO SUDESTE - SANTOS INICIA TEMPORADA DE CRUZEIROS COM EMBARQUE DE 4 MIL PASSAGEIROS

MSC Preziosa marcou a viagem inaugural em meio a expectativas de 134 escalas, 800 mil turistas e R\$ 1,2 bilhão em impacto econômico

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebeneews.com.br e **PAULO JOSÉ RIBEIRO** paulo.ribeiro@redebeneews.com.br



O navio MSC Preziosa recebeu no domingo o embarque de pouco mais de 4,3 mil passageiros, que vão desfrutar de quatro dias no roteiro que inclui Búzios, no Rio de Janeiro

Foi dada a largada no domingo (26) à temporada de cruzeiros no Porto de Santos (SP). A viagem inaugural ficou por conta do MSC Preziosa, que recebeu durante toda a tarde o embarque de pouco mais de 4,3 mil passageiros, que vão desfrutar de quatro dias de diversão, descanso e muito lazer, no roteiro que inclui a cidade de Búzios, no Rio de Janeiro. AMSC preparou

uma solenidade para autoridades, empresas e a comunidade marítima, para marcar o início da temporada.

Segundo dados divulgados pelo Concais, empresa que administra o terminal de passageiros, a temporada 2025/ 2026 contará com 134 escalas e 14 navios, sendo seis regulares (com embarque e desembarque), e outros oito em trânsito (quando não há movimentação de passageiros, apenas parada). A temporada seguirá até o dia 19 de abril.

A temporada 2024/2025 contabilizou pouco mais de 1 milhão de passageiros movimentados no terminal, segunda maior marca da história do Concais. O número representou 60% de todos os embarques de navios de cruzeiro em todo o país.

“Teremos aí 134 escalas programadas em 95 dias de operação. 350 mil pessoas, aproximadamente, vão embarcar aqui no Concais, mais 90 mil de trânsito, ou seja, vamos chegar próximo a 800 mil pessoas. Feliz de enfim começar porque é sempre muito bom começar desse jeito, com terminal cheio, sentir essa energia positiva dos passageiros que nos acompanha. Começamos aí com embarque de mais de 4 mil passageiros, é ótimo sentir a energia dentro do terminal em início de temporada”, disse Javier Carnevale, gerente de Operações do Concais.

Autoridades destacaram o impacto positivo que a temporada trará na economia da região do litoral paulista.

“Estamos muito otimistas, nos planejamos o ano inteiro, com todo o trade de turismo para a chegada desse dia. Serão R\$ 1,2 bilhão de expectativa de movimentação econômica da região, mais de 30 mil empregos gerados e o aquecimento do comércio. A cidade se preparou para isso e estamos de braços abertos para receber todos os turistas”, afirmou Thiago Papa, secretário de Turismo, Comércio e Empreendedorismo.

MSC Preziosa

Abordo do navio, representantes da diretoria da MSC no Brasil realizaram uma apresentação a respeito dos roteiros programados para a temporada em Santos e também em outros portos brasileiros. Na América do Sul, serão cinco embarcações, sendo quatro delas no Brasil: Preziosa, Seaview, Armonia e Sinfonia.

“Cada temporada tem suas características e histórias. Mais de 4 mil hóspedes vão realizar um sonho. Tem pessoas que nunca estiveram a bordo de um cruzeiro, e o MSC Preziosa será a casa dessas pessoas. Isso nos move e nos deixa felizes. Então, nosso otimismo é total. Estamos otimistas e confiantes de que nossos hóspedes terão férias inesquecíveis”, analisou Adrian Ursilli, diretor-geral da MSC Cruzeiros no Brasil.

Mesmo com um número menor de embarcações para a temporada, o executivo destacou que a projeção futura é de aumentar a frequência de navios no mercado brasileiro.

“Estamos trabalhando para tornar o Brasil ainda mais competitivo, para que tenhamos condições de receber mais navios. Já lançamos a temporada 2026/2027, antecipamos a próxima temporada, e vamos aumentar em 10% nossa oferta de cruzeiros no Brasil. É uma demonstração do nosso compromisso com o país, com o mercado e os consumidores”, afirmou Ursilli.

Cobrança

Esta será a menor temporada de cruzeiros no maior porto do país dos últimos três anos em número de escalas. O presidente-executivo da Clia Brasil (Associação Brasileira dos Navios de Cruzeiros), Marco Ferraz, entende a necessidade na regulação e na infraestrutura para o turismo marítimo, para aumentar a competitividade do setor no país.



A bordo do MSC Preziosa, a MSC Cruzeiros preparou uma solenidade para autoridades, empresas e a comunidade marítima, para marcar o início da temporada 2025/2026

“A ideia é que tenhamos na temporada 170 mil cruzeiristas, um número menor que a temporada passado, onde a gente teve 838 mil, uma redução de quase 20%. E são questões que a gente comenta como custos, infraestrutura, regulação, segurança jurídica, mas a gente está trabalhando com as

autoridades para reverter o quanto antes e atrair esses navios que saíram do roteiro do Brasil”, analisou.

Entre ações destacadas por Ferraz, ele comentou a criação de grupos de trabalhos dentro do Ministério de Turismo e do Ministério dos Portos e Aeroportos. “Temos grupos definidos, justamente para trabalhar esses pontos, para que o país seja mais competitivo. Tem coisas boas já acontecendo, vamos trabalhar para reverter esse cenário”, finalizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/10/2025

BRASIL EXPORT - FÓRUM BRASIL EXPORT RECEBE MINISTRO EM MEIO A EXPECTAVA PELO TECON SANTOS 10

Fórum Brasil Export recebe ministro em meio a expectativa pelo Tecon Santos 10

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Uma das principais atrações do Fórum Brasil Export Infraestrutura, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, vai discursar durante a sessão solene, no primeiro dia

A presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, é uma das mais aguardadas do Fórum Nacional Brasil Export Infraestrutura 2025, que começa nesta terça-feira (28), em Brasília. O titular da pasta será o orador da sessão solene de abertura e deve abordar o cenário positivo

vivido pelo setor neste ano, marcado por novos leilões e pela expectativa em torno da concessão do megaterminal de contêineres Tecon Santos 10, no Porto de Santos (SP).

Costa Filho tem reiterado que o certame, considerado o maior da história do setor portuário, deve ocorrer em dezembro, mesmo diante do debate sobre a modelagem em análise no Tribunal de Contas da União (TCU). No último dia 22, durante o leilão do canal de navegação do Porto de Paranaguá (PR), o ministro afirmou que o governo espera retornar à B3 ainda neste ano para realizar o leilão do terminal.

“Nós estamos marcando, junto ao secretário Alex Ávila, uma visita ao ministro Antônio Anastasia, do TCU. Agente espera na próxima semana ter este cronograma e que o TCU apresente, efetivamente, o seu relatório final. Todo nosso esforço é para que ainda nesse ano, entre 15 e 22 de dezembro, a gente possa fazer o leilão do Tecon 10”, declarou o ministro na ocasião.

A expectativa é de que o futuro terminal movimentará até 3,5 milhões de TEU por ano e gere mais de 3 mil empregos diretos, com investimentos estimados em R\$ 6,45 bilhões. O modelo de licitação proposto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prevê duas etapas, para evitar concentração de mercado, e recebeu parecer favorável do Ministério de Portos e Aeroportos.

O discurso de Costa Filho em Brasília deve também refletir o balanço positivo de sua gestão em 2025. Sob sua condução, o ministério coordenou a maior carteira de concessões da história do setor, com nove grandes leilões previstos para o ano e mais de R\$ 30 bilhões em investimentos contratados até 2026. No início de outubro, o ministro já havia ressaltado que a infraestrutura brasileira “vive um momento de transformação, com bases sólidas para atrair novos investimentos, gerar empregos e integrar o país por meio de modais mais modernos e eficientes”.

O fórum

Promovido pelo Grupo Brasil Export, o Fórum Nacional Brasil Export Infraestrutura será realizado entre os dias 28 e 30, no Royal Tulip Alvorada. O encontro reunirá autoridades, executivos, magistrados, conselheiros e representantes do setor privado para debater o futuro da logística e da infraestrutura nacional. Toda a programação do fórum será transmitida ao vivo pela TVBE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/10/2025

NACIONAL - PROGRAMAÇÃO DO FÓRUM BRASIL EXPORT INFRAESTRUTURA 2025

Programação do fórum 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 Painel: Protagonismo feminino e equidade de gênero no setor de infraestrutura

Debatedoras: Cristina Castro, Superintendente de ESG e Inovação da Antaq; Viádia 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 Painel 1 do InfraJur: O PL 733/2025 e o Poder Legislativo

16h00 Intervalo

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

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

Tema: O STF e a economia brasileira

18h15 Intervalo

18h30 Sessão solene

Presença: Sílvio Costa Filho, Ministro de Portos e Aeroportos; Guilherme Theo 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 Painel 1 do ENAPH: Os portos brasileiros conectados ao mundo | Atração de investimentos e cooperação internacional

10h30 Intervalo

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

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

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

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

12h30 Encerramento do período

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

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

16h30 Intervalo

17h00 Apresentação InfraESG

17h30 Painel 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 Painel: 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 Painel: Estratégias para o desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil

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

11h00 Intervalo

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

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

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

12h45 Encerramento do período

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

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

16h00 Painel: 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: 27/10/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SOBRE PATOS, OVOS E LIDERANÇA



HUDSON CARVALHO

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

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

“Não me importa se o pato é macho. Eu quero os ovos.”

(Péssimo) Dito popular, usado por chefes, da pior espécie

Talvez você tenha convivido, como eu, com “chefes” que usavam a frase do subtítulo ou qualquer outra semelhante, cuja verdadeira ordem por trás fosse: “Quero resultados a qualquer custo, não importa o quanto custe”. É uma forma de pressionar por resultados, reconheço. Legítima? Atualizada? Veremos.

Sei o quanto é importante atingir e superar metas, tanto quanto sei que gestor (assim mesmo, com “g” minúsculo) que usa essa forma ineficaz de agir, está completamente equivocado.

A aparente ironia da sentença traduz o comportamento de gestores que não compreendem os limites do processo, a capacidade das equipes ou as condições técnicas que sustentam o desempenho.

Neste ponto alguém na plateia levanta a mão e diz: “É, mas antigamente funcionava!”

Discordo. Nunca funcionou. Quem faz essa afirmação confunde o antigo medo de perder emprego, posição ou prestígio que os profissionais de gerações anteriores tinham, ou de parecerem fracos para a posição que ocupavam, com o respeito que um Líder de verdade inspira e por isso nos faz agir. Podemos discordar de vários pontos do comportamento das atuais gerações, mas é pouquíssimo provável que elas se submetam a esse tipo de comportamento hostil nos dias de hoje.

Ontem ou hoje, o problema não está em querer resultados — está em ignorar o caminho até eles.

Quem exige que metas sejam atingidas a qualquer custo, não enxerga a trilha de destruição que cria entre si e os resultados que almeja. Ao longo dessa via, estão sua equipe e, muitas vezes, suas famílias. Desconhece que o que era meta vira o risco, não apenas operacional — é cultural e organizacional.

Nos setores portuário, de Infraestrutura, Mineração e Energia, onde atuamos, todos conhecemos histórias em que a meta se sobrepôs ao método. Pesquisas da Harvard Business School mostram que, quando a pressão é dissociada de propósito e de contexto, há queda significativa na qualidade das decisões e aumento do risco operacional.

No sentido contrário, estudos da McKinsey & Company reforçam: empresas que equilibram ambição com realismo operacional têm 35% mais chances de manter desempenho sustentável a longo prazo.

O MIT Sloan Management Review aponta que ambientes de alta pressão, quando não acompanhados de propósito e suporte, geram queda de até 50% no engajamento e aumentam a rotatividade de talentos.

Para não dizer que se trata apenas da minha convicção pessoal, trago, resumidamente, o que afirma três das maiores instituições do mundo dos negócios: perseguir metas sem coerência é caminhar sobre gelo fino. Quando a cultura do “entregar de qualquer forma” se instala, surgem efeitos colaterais bem conhecidos, como o improviso, a exaustão das equipes e a perda de valor institucional.

É aqui que entra o papel essencial da Alta Administração. Cabe a ela orientar, prover recursos e assegurar que a cultura organizacional permaneça íntegra, mesmo diante de pressões externas ou de metas desafiadoras.

Vamos nos valer de mais uma pesquisa de uma Instituição de renome, a Stanford Graduate School of Business: o exemplo da liderança sênior é o fator de maior impacto na consolidação de culturas éticas e de alta performance.

Mais do que definir metas, é preciso deixar claras as consequências para quem atua fora das normas corporativas — e demonstrar, na prática, que coerência e resultado não são opostos, mas complementares. E, acima de tudo, é preciso dar o exemplo. A conduta real e efetiva da Alta Administração (não o que ela escreve) é o espelho pelo qual toda a organização se norteia. Quando a liderança demonstra equilíbrio entre cobrança e orientação, cria-se um ambiente onde o desempenho floresce naturalmente.

O exercício da liderança deve incluir a compreensão do contexto e o respeito à técnica, em outras palavras, entender o processo. Em qualquer ramo de negócios, a diferença entre comandar e liderar está na capacidade de escutar, interpretar e orientar.

Pedindo o último apoio de uma grande Instituição, a London Business School, que confirma que líderes que valorizam o conhecimento técnico e mantêm diálogo constante com suas equipes aumentam em até 40% a eficiência operacional de suas áreas.

O verdadeiro líder não exige ovos de qualquer forma — ele cuida do ambiente, da temperatura e da alimentação que permitem que eles existam.

No final do dia, aprendemos que não se trata de cobrar ovos de qualquer jeito, mas de garantir que todo o sistema esteja saudável, estável e capaz de produzi-los com regularidade. Resultados sustentáveis não são fruto de pressão, e sim de coerência.

Empresas maduras não pressionam — elas alinham, sustentam e inspiram.

ONTEM OU HOJE, O PROBLEMA NÃO ESTÁ EM QUERER RESULTADOS — ESTÁ EM IGNORAR O CAMINHO ATÉ ELES. QUEM EXIGE QUE METAS SEJAM ATINGIDAS A QUALQUER CUSTO, NÃO ENXERGA A TRILHA DE DESTRUIÇÃO QUE CRIA ENTRE SI E OS RESULTADOS QUE ALMEJA. AO LONGO DESSA VIA, ESTÃO SUA EQUIPE E, MUITAS VEZES, SUAS FAMÍLIAS. DESCONHECE QUE O QUE ERA META VIRA O RISCO, NÃO APENAS OPERACIONAL — É CULTURAL E ORGANIZACIONAL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/10/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - CADÊ A AVIAÇÃO REGIONAL?



WALDECK ORNÉLAS

especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

opinioao@portalbenews.com.br

É inviável atender a um maior número de cidades com aviões de grande capacidade. O uso de equipamentos um pouco menores permitiria, certamente, ampliar o número de destinos atualmente atendidos com regularidade, chegando talvez a duas centenas, e isto poderia ocorrer com a utilização de equipamentos da Embraer.

País continental, o Brasil briga com a realidade e não conta com uma política de transporte aéreo compatível com o tamanho do seu território e a estrutura de sua rede urbana. O que assistimos são as grandes empresas – hoje em número de três, frequentemente em crise – controlando o transporte aéreo de passageiros e insistindo no equívoco de atender com exclusividade ao País apenas com equipamentos de grande capacidade.

Somente uma das grandes empresas opera equipamentos de menor capacidade, ainda assim de grande porte, para corresponder à demanda das cidades médias. O resultado é que boa parte do território fica sem o serviço de transporte aéreo, com prejuízos para a economia nacional.

O Brasil tinha, em meados do século passado, mais de 350 destinos atendidos por voos comerciais regulares, que hoje são apenas cerca de 150, número que varia, para cima e para baixo, conforme a sazonalidade e os soluços da economia.

Com 5.570 municípios, o País tem apenas 319 com mais de 100 mil habitantes cada, vários deles integrantes de regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas. Este seria um número, por assim dizer, bastante razoável para indicar a quantidade de cidades que devem contar com transporte aéreo regular, embora algumas de menor porte também devam dispor do serviço, haja vista as distâncias em relação aos grandes centros.

Mas é inviável atender a um maior número de cidades com aviões de grande capacidade. O uso de equipamentos um pouco menores permitiria, certamente, ampliar o número de destinos atualmente atendidos com regularidade, chegando talvez a duas centenas, e isto poderia ocorrer com a utilização de equipamentos da Embraer. Contudo, apenas uma das grandes empresas – a Azul – opera com equipamentos de fabricação nacional. Anuncia-se, agora, que a Latam também passará a utilizá-los, ante a irregularidade nas entregas pela Boeing e pela Airbus.

Somente a existência de uma aviação regional estruturada poderia suprir esta carência, como tal entendido o serviço prestado com aeronaves de até 19 passageiros, como adotado internacionalmente.

Em 1975, o Brasil criou o Sistema Integrado Brasileiro de Transporte Aéreo Regional, dividido pelas cinco macrorregiões do País, tendo sido criado igual número de empresas aéreas regionais (feeder airline), destinadas a cobrir o território e a operar integradas com as grandes companhias aéreas de então. Era a época dos Bandeirantes da Embraer. Essas empresas foram depois absorvidas pelas grandes e a política pública não se manteve. O resultado é que o País voltou a ficar sem o serviço. E a própria Embraer deixou de produzir aeronaves desse porte.

Em 2020, o programa Voo Simples teve por objetivo promover a desregulamentação do setor, removendo alguns obstáculos, mas foi insuficiente para virar a chave do transporte aéreo regional.

Ao invés de um planejamento adequado e integrado da malha aérea e dos aeroportos, fica-se a inventar soluções mágicas, a exemplo do Voa Brasil – passagens a baixo custo para a população de baixa renda, que não deslanchou – ou o AmpliAR – em que as concessionárias das grandes cidades agregariam terminais aéreos deficitários, sendo compensadas com o reequilíbrio econômico dos seus contratos.

São falsas soluções porque não enfrentam a questão real, que é a indispensável estruturação da aviação regional, para permitir a oferta de transporte aéreo regular em cidades médias.

Desta forma, não adianta o Governo Federal ter um programa para implantação ou requalificação de 200 aeroportos regionais, se esta iniciativa não se faz acompanhar de medidas que viabilizem o serviço de transporte aéreo regional.

Um equipamento se compõe da infraestrutura mais o serviço correspondente. No Brasil, costumamos ser tão bons realizadores de obras quanto maus prestadores de serviços!

Convive-se, ademais, com um serviço aéreo que cobra tarifas muito elevadas em relação à capacidade de consumo da população. Um dos itens que contribui para isto, além da tributação do combustível, é certamente o uso inadequado dos equipamentos de grande capacidade vis-à-vis a distribuição territorial da rede urbana e o porte das cidades. E, naturalmente, a falta de competição.

Neste sentido, visando atender melhor aos brasileiros, seria de todo necessário adotar uma política de “abertura dos céus”, facultando às empresas estrangeiras que nos atendem, com voos charter ou regulares, fazer uma perna em território nacional. Além de ampliar a competição, isto traria vantagens especialmente para o turismo internacional, onde estamos há décadas estagnados na faixa de pouco mais de seis milhões anuais de visitantes. País com atrativos diversificados, em regiões distintas e a grandes distâncias, o Brasil veria crescer, rápida e significativamente, o número de turistas estrangeiros.

Na Bahia, observa-se que o crescimento do número de voos internacionais tem apresentado grande efeito multiplicador em relação aos regionais, principalmente para as praias do Baixo Sul. Aliás, hoje o Brasil tem apenas uma única empresa de aviação regional – a baiana Abaeté, que resiste heroicamente em um ambiente de negócios que lhe é hostil.

É fundamental e urgente reestruturar o serviço de transporte aéreo nacional, com foco na aviação regional, como parte de uma política nacional de desenvolvimento.

É INVIÁVEL ATENDER A UM MAIOR NÚMERO DE CIDADES COM AVIÕES DE GRANDE CAPACIDADE. O USO DE EQUIPAMENTOS UM POUCO MENORES PERMITIRIA, CERTAMENTE, AMPLIAR O NÚMERO DE DESTINOS ATUALMENTE ATENDIDOS COM REGULARIDADE, CHEGANDO TALVEZ A DUAS CENTENAS, E ISTO PODERIA OCORRER COM A UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DA EMBRAER

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/10/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

SECRETARIA DO MAR ESTIMA CRESCIMENTO DE 20% NO VOLUME DE NEGÓCIOS EM SALVADOR

Por Bruna Carvalho - 27/10/2025 10:59 - Atualizado 27/10/2025



Foto: Igor Santos/Secom PMS

A economia do mar vem se consolidando como um dos motores do crescimento em Salvador. Desde a criação da Secretaria do Mar, no início de 2025, o município passou a adotar uma estratégia voltada à geração de empregos, inovação e atração de investimentos no setor náutico.

Um dos reflexos mais expressivos dessa nova política é o Salvador Boat Show, que realiza sua segunda edição entre 30 de outubro e 2 de novembro, na Bahia Marina. Em 2024, o evento movimentou cerca de R\$ 35 milhões, e a expectativa para este ano é de crescimento de 20%, ultrapassando R\$ 42 milhões em volume de negócios.

O otimismo é sustentado pelo aumento no número de expositores e público. O evento, que começou com quatro estaleiros, contará agora com onze e deve atrair um público superior a 5 mil visitantes, reunindo empresários, investidores e consumidores do setor náutico.

Para a secretária do Mar, Maria Eduarda Lomanto, o Boat Show se tornou um ambiente estratégico de fomento econômico.

“A compra de barcos por cotas é um negócio que vem crescendo em Salvador. Isso também fomenta o desenvolvimento da economia náutica”, afirmou.

A expansão do modelo de compartilhamento de embarcações tem ampliado o alcance do setor e gerado novas oportunidades de negócios. Segundo a Secretaria, a economia náutica local envolve desde estaleiros, marinas e prestadores de serviços até o turismo e eventos especializados.

Criada em março de 2025, a Secretaria do Mar atua de forma integrada com outras pastas municipais para transformar o potencial marítimo da Baía de Todos-os-Santos — a segunda maior baía navegável do mundo — em desenvolvimento sustentável. O clima favorável e a navegabilidade durante todo o ano tornam Salvador um polo competitivo no segmento, consolidando sua imagem como capital da Amazônia Azul.

Com apoio do Ministério do Turismo, do Governo Federal e da Prefeitura de Salvador, o Salvador Boat Show 2025 reforça a vocação da cidade como centro de negócios e investimentos ligados ao

mar, movimentando a economia e fortalecendo o posicionamento da capital baiana no cenário nacional.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 27/10/2025

EM ITACARÉ, RUI COSTA DIZ QUE NOS PRÓXIMOS DIAS UM GRUPO EMPRESARIAL VAI ANUNCIAR QUE VAI ASSUMIR A FIOLE 1 E O PORTO SUL

Redação - 26/10/2025 19:19 - Atualizado 27/10/2025



O ministro da Casa Civil, Rui Costa, afirmou, durante o 1º Congresso Foco no Municipalismo, em Itacaré, neste sábado (25), que a retomada das obras da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOLE 1) e do Porto Sul, projetos que estão paralisados, serão retomados em breve. Acompanhado do governador Jerônimo Rodrigues, o ministro Rui Costa detalhou, em discurso, o estágio atual das tratativas, explicando que se trata de uma complexa negociação entre grupos privados, com o governo atuando como

facilitador. Rui parecia estar ciente que um grupo privado iria assumir a obra, mas não se sentiu à vontade para dizer.

“Estamos entrando numa reta final. Eu prefiro anunciar quando tiver... Eles próprios vão anunciar. Não sou eu quem vou anunciar, então é uma negociação privada”, disse Costa. “Nós estamos estimulando, estamos acompanhando, promovendo encontros entre privados para que eles encontrem a solução e aquilo que é da parte pública buscando facilitar ao máximo.”

Jerônimo Rodrigues reforçou o empenho do presidente Lula na busca por uma solução.

“O presidente Lula está trabalhando dia e noite para que as obras sejam retomadas por intermédio de negociações com novos grupos empresariais”, declarou o governador.

Rui chegou a dizer que nos próximos dias será anunciado um novo arranjo empresarial para retomar a obra. “Quem sabe ainda esse ano, a obra da ferrovia e planejar o início da construção do porto.” A última notícia sobre o assunto informava que a Vale e a Cedro estavam analisando a possibilidade de assumir a Bamin. (Agravado)

Fonte: Bahia Econômica

Data: 27/10/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

ELEIÇÕES NA ARGENTINA: APÓS BOM DESEMPENHO DO PARTIDO DE MILEI, TÍTULOS BATEM RECORDE

Papel com vencimento em 2035 sobe a 70,34 centavos de dólar, maior patamar já registrado. Peso se valoriza no mercado de criptoativos

Os mercados financeiros reagiram com otimismo após o bom desempenho do partido do presidente Javier Milei nas eleições legislativas do país. O resultado superou as previsões mais otimistas, afastando, por ora, os temores dos investidores de que os planos do governo de forte ajuste fiscal poderiam ser deixados de lado.



Milei comemora a vitória nas eleições legislativas — Foto: Luis Robayo/AFP

Os títulos da dívida pública argentina subiram com força nesta madrugada. Um dos papéis mais negociados, com vencimento em 2035, era cotado a 70,34 centavos de dólar, em alta de mais de 13 centavos e num patamar recorde, segundo dados compilados pela Bloomberg. Os títulos argentinos lideraram os ganhos entre seus pares de mercados emergentes.

Com mais de 90% das urnas apuradas, o partido de Milei obteve 41% dos votos, conquistando 64 cadeiras das 127 em disputa na Câmara dos Deputados e 13 das 24 vagas abertas no Senado, de acordo com dados divulgados pelas autoridades eleitorais locais na noite de domingo. O mercado previa que a coalizão governista venceria cerca de 30% das cadeiras. O peso já registrava ganhos no mercado de criptomoedas no domingo, à medida que os resultados eram anunciados.

— A dimensão da vitória de Milei está no limite mais otimista das expectativas pré-eleitorais. Seu partido agora detém o capital político necessário para acelerar as reformas estruturais — disse Alejo Czerwonko, diretor de investimentos para mercados emergentes das Américas no UBS Global Wealth Management.

Os resultados também devem ajudar a dissipar dúvidas sobre a continuidade do apoio crucial dos Estados Unidos. Antes da votação, o governo do presidente americano Donald Trump havia oferecido um socorro ao país por meio de uma linha de swap (troca de moedas) de US\$ 20 bilhões com o banco central argentino para ajudar a estabilizar o peso, e estava em negociações com um grupo de bancos para um pacote adicional de financiamento de US\$ 20 bilhões.

Trump havia sinalizado anteriormente que poderia retirar seu apoio se a agenda de Milei fosse derrotada, dizendo a repórteres:

— Se ele vencer, ficaremos com ele; s

O peso também deve se recuperar, já que “o mercado estava excessivamente posicionado em dólar antes da eleição”, disse Matias Montes, estrategista da EMFI Securities.

A chegada de Milei à presidência argentina em 2023 desencadeou uma onda de otimismo no mercado financeiro, que levou à valorização de todos os ativos argentinos, de ações na Bolsa a títulos públicos. Os papéis da dívida em dólar do país registraram valorização de 144% desde sua eleição.

Esses ganhos começaram a se desfazer no mês passado, após o fraco desempenho de Milei em eleições locais. Os rendimentos dos títulos soberanos com vencimento em 2035 dispararam para acima de 17%, enquanto a moeda chegou a cair até 7% em um único pregão, à medida que os investidores passaram a questionar a capacidade de Milei de obter apoio suficiente no Congresso para aprovar sua ampla agenda econômica.

O apoio sem precedentes do Tesouro dos Estados Unidos ajudou a conter as perdas, mas não foi suficiente para reverter o sentimento negativo. Declarações conflitantes de autoridades americanas e argentinas — muitas vezes sem detalhes concretos — alimentaram ainda mais a volatilidade.

A intervenção direta dos Estados Unidos tem evitado uma disparada do dólar frente ao peso, o que é crucial para Milei evitar um ressurgimento da inflação. O câmbio tem ficado, assim, dentro dos limites da banda cambial do país, negociada no mais recente acordo da Argentina com o Fundo Monetário Internacional (FMI), firmado em abril.

Embora nenhum dos dois governos tenha confirmado o tamanho da intervenção, operadores estimam que os EUA já gastaram mais de US\$ 1 bilhão comprando pesos e oferecendo dólares.

Apesar disso, o peso continuou a se desvalorizar, encerrando a sexta-feira a 1.492 por dólar, a poucos centavos do limite da banda cambial daquele dia (pelo acordo com o FMI, quando o peso ultrapassa a banda, o BC local pode intervir e vender dólares no mercado à vista para segurar as cotações).

Milei e seu partido “emergiram como grandes vencedores, com um mandato renovado”, disse Kathryn Exum, codiretora de pesquisa soberana na Gramercy Funds Management:

— Com essa vitória, os governadores e políticos deverão estar dispostos a trabalhar com Milei, abrindo a possibilidade para reformas.

Antes da votação, estrategistas de alguns dos principais bancos de Wall Street apostavam que Milei obteria cerca de um terço dos votos — o suficiente para garantir ao presidente poder de veto e limitar o Congresso de inviabilizar seus planos. Para os investidores, o apoio dos Estados Unidos, combinado a uma mudança mais pragmática e moderada de Milei, poderia oferecer alívio à moeda enfraquecida do país.

A vitória decisiva coloca o partido de Milei “em boa posição” para negociar com outros grupos e aprovar as reformas, segundo Joaquín Bagues, diretor-gerente da corretora local Grit Capital Group.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/10/2025

GRUPO ENERGISA INVESTE EM GÁS NATURAL COMO PONTE DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Empresa prevê, só no Espírito Santo, investimentos de cerca de R\$ 1 bilhão até 2030, com foco na interiorização da rede, que poderá ser utilizada para distribuição de biometano no futuro

Por Energisa



Gás natural abre caminho para uma matriz energética mais limpa e diversificada — Foto: Pedro Vilela

Na corrida para reduzir emissões de carbono e combater as mudanças climáticas, o gás natural se apresenta como um “combustível-ponte”: abre caminho para a descarbonização de setores hard to abate e contribui para que a matriz energética seja mais limpa e diversificada. Sua flexibilidade também é um diferencial, funcionando como aliado das fontes renováveis, especialmente solar e eólica, em um sistema de adição

energética, em que cada fonte atua de forma complementar, garantindo segurança e modicidade tarifária.

Como parte de sua estratégia de diversificação dos negócios, o Grupo Energisa ingressou no mercado de distribuição de gás natural em 2023, por meio da aquisição da ES Gás, no Espírito Santo. Em 2024, ampliou sua presença com a compra de 51% da Norgás, que reúne quatro distribuidoras estaduais no Nordeste — Copergás (PE), Cegás (CE), Algás (AL) e Potigás (RN). Em 2025, a ES Gás passou por sua primeira revisão tarifária quinquenal e estabeleceu um plano de negócios até 2030. O plano prevê investimentos de cerca de R\$ 1 bilhão nos próximos cinco anos. As prioridades incluem a interiorização da rede, o crescimento da base de clientes e a consolidação de uma operação ainda mais segura e confiável.

Benefícios e desafios

Entre os principais benefícios do gás natural estão a menor emissão de dióxido de carbono em comparação ao carvão e ao petróleo, a redução da poluição do ar e a capacidade de atender rapidamente aos picos de demanda, contribuindo para a segurança do fornecimento e a prevenção de apagões.

“O mercado de gás canalizado no Brasil ainda apresenta um grande potencial de crescimento, já que a cobertura nacional é de apenas cerca de 5% e, em regiões como o Nordeste, a penetração não chega a 2%”, afirma Débora Oliver, diretora-presidente dos Negócios de Gás do Grupo Energisa. “Mas, para que o setor se desenvolva plenamente, é necessário cada vez mais criar mecanismos para aumentar a diversificação e disponibilidade do gás, avançar na construção de infraestrutura de gasodutos que permita o acesso a mais clientes, além de definir regras que estimulem o uso do biometano em parceria com o gás natural para descarbonização”, comenta.

A estratégia de investimento da companhia na distribuição de gás natural contempla a expansão da infraestrutura para novas localidades, o suporte a polos industriais e a criação dos chamados corredores sustentáveis. Esses corredores têm como objetivo estimular a substituição do diesel em veículos pesados pelo gás natural, criando rotas de abastecimento que conectam regiões estratégicas do país. A iniciativa contribui para reduzir emissões no transporte rodoviário, ampliar a competitividade logística e fomentar o desenvolvimento econômico regional.

Energia de resíduos orgânicos

Se o gás natural cumpre um papel essencial na transição energética, o biometano representa o próximo passo dessa jornada. Produzido a partir de resíduos orgânicos, como carcaças de animais descartadas por frigoríficos, ele transforma passivos ambientais em energia renovável.

“Ao ser integrado à infraestrutura de distribuição já instalada, o biometano aumenta a participação de fontes renováveis sem a necessidade de substituir imediatamente o gás natural. É um exemplo de adição energética que oferece uma alternativa mais limpa, reduz emissões de gases de efeito estufa e contribui para a economia circular”, explica Débora.

Nesse contexto, o Grupo Energisa se prepara para inaugurar sua primeira usina de biometano em Campos Novos (SC). O projeto terá capacidade para processar 350 toneladas de resíduos e gerar até 30 mil metros cúbicos de biometano por dia, além de produzir 60 mil toneladas de fertilizantes orgânicos por ano. O combustível abastecerá caminhões, indústrias locais e até a própria usina, comprovando a viabilidade de soluções integradas.

“A expectativa é iniciar a comercialização em 2026. Com a combinação do gás natural como combustível de transição e do biometano como solução renovável de longo prazo, reforçamos nossa estratégia de diversificação e inovação, sempre comprometidos com uma matriz energética mais limpa, resiliente e sustentável”, conclui a diretora-presidente.

Para saber mais sobre a atuação do Grupo Energisa em negócios de gás, acesse: www.energisa.com.br/juntos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/10/2025

FAZENDA PROPÕE ANTECIPAR FIM DE SUBSÍDIOS PARA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA DE ENERGIA; ENTENDA

Pasta também sugere medidas como teto para incentivos para eólica e solar

Por Bernardo Lima e Manoel Ventura — Brasília

O Ministério da Fazenda propôs a antecipação do fim dos benefícios concedidos para a micro e minigeração distribuída de energia, nome dado a produção de energia por meio de placas fotovoltaicas nos tetos de casas e prédios e nas chamadas fazendas solares. A ideia da equipe

econômica é fazer uma nova reforma nos custos no setor elétrico e promover o que chama de “justiça tarifária”.



Painéis solares em um prédio no Rio — Foto: Guíto Moreto/Agência O Globo

As medidas foram propostas por meio de emenda à medida provisória (MP) de reforma do setor elétrico que tramita no Congresso Nacional. O relator do texto, senador Eduardo Braga (MDB-AM), deve apresentar a proposta nesta semana, para ser votada em comissão e depois nos plenários da Câmara e do Senado.

Para o secretário de Políticas Econômicas da Fazenda, Marcos Pinto, as mudanças propostas têm o mesmo objetivo do projeto das reformas nos sistemas de impostos.

— Temos hoje no Brasil uma série de subsídios no setor elétrico que deixaram de fazer sentido, estão distorcendo muito o funcionamento do mercado e levando a gente para um caminho sem saída. Assim como acontece na tributação da renda, aqui a gente tem o morador da cobertura deixando de pagar o condomínio e os outros moradores tendo que pagar mais por isso — diz o secretário.

Geração distribuída

- Uma das propostas mais sensíveis da Fazenda é antecipar o fim dos benefícios concedidos para sistemas de micro e minigeração distribuída. Esse é o nome técnico dado à produção de energia feita em painéis instalados nos telhados e também nas chamadas fazendas solares.

Como funciona hoje?

- Os consumidores que pediram conexão usando esse sistema até o início de 2023 não precisam pagar pelo uso da rede de distribuição e têm compensação integral pela energia injetada no sistema. Esse benefício vale até 2045. Quem pediu conexão depois disso, está pagando pelo uso da rede de forma escalonada.

Qual a proposta?

- O governo propõe que, a partir de 2026, todos esses consumidores (independentemente de quando instalou) passem gradualmente a pagar esses custos, em um período de transição que será concluído em 2029, quando o pagamento será integral. Outra alternativa seria manter os benefícios até 2030, no lugar de 2045.

Qual o custo da geração distribuída?

- A Fazenda calcula que esses incentivos custam R\$ 14,3 bilhões neste ano para os demais consumidores neste ano. Além disso, o secretário afirma que isso causa desequilíbrios para o setor trazidos.
- — É uma energia cara que está sendo gerada por força de subsídios que não fazem sentido. Além da questão de custo, já estamos tendo o funcionamento do sistema elétrico brasileiro ameaçado — diz o secretário.

Segurança jurídica

- Nota técnica da Fazenda ressalta o fim dos subsídios preserva a viabilidade econômico-financeira dos novos empreendimentos porque o prazo de amortização de investimentos em MMGD é inferior a quatro anos, tendo em vista a redução dos custos de equipamentos observadas após 2017, fenômeno também observado no mercado interno.
- Além disso, menciona que a taxa interna de retorno dos investimentos chegou a 48% ao ano em 2024.

- Assim, a pasta argumenta que a redução dos prazos de subsídios não compromete a amortização dos investimentos já realizados e nem a altera a racionalidade das decisões de investimento tomadas anteriormente.

Cortes de geração

- A geração distribuída também é foco da Fazenda na divisão dos cortes de produção que tem ocorrido por excesso de geração de energia durante o dia. O chamado curtailment tem afetado usinas centralizadas, que têm contratos de longo prazo, como eólicas e solares, e não atinge a GD.
- Agora, o governo quer incluir a geração distribuída no rateio da compensação financeira paga pelos demais geradores. Posteriormente, a ideia é que se criem medidas para viabilizar que o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) possa ter controle físico da injeção de carga desses sistemas no setor.

Armazenamento

- Como parte da solução estrutural para cortes de geração, a transição energética e a inserção de fontes renováveis e intermitentes, a Fazenda propôs uma emenda com regras para sistemas de armazenamento de energia.
- O principal foco da pasta nesse caso é permitir o armazenamento de energia hidráulico, na forma de usinas hidrelétricas reversíveis. São equipamentos que permitem o reuso da água de hidrelétricas.

Subsídios

- A Fazenda sugeriu ainda estabelecer um teto para o subsídio concedido pelo uso de linhas de transmissão e distribuição por consumidores de fontes incentivadas (eólicas e solar).
- A proposta é estabelecer um teto de R\$ 35/MWh a R\$ 40/MWh para o desconto, ou uma redução gradual de 10 pontos percentuais por ano, até sua extinção em 10 anos.
- Essa subvenção em 2024 alcançou a cifra de R\$ 13,05 bilhões e em 2025 está orçada em quase R\$ 17 bilhões.

Também para redução de custos, a Fazenda propõe a extinção em quatro anos das subvenções concedidas a:

- A concessionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica com mercado próprio anual inferior a 350 GWh e cooperativas de eletrificação rural
- Unidades consumidoras rurais para o consumo atividade de irrigação e aquicultura, salvo quando associado à agricultura familiar ou assentamentos de reforma agrária;

Lei de Responsabilidade Fiscal do setor elétrico

- Os encargos previstos para MMGD e fontes incentivadas são repassados para a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), um fundo usado para reunir todos os benefícios do setor, custeado pelos consumidores na conta de luz.
- A reforma do setor propõe um teto para o valor total da CDE. Em complemento, a Fazenda quer estabelecer regras inspiradas na Lei da Responsabilidade Fiscal para que novos encargos ou benefícios tarifários não sejam implementados sem prévia demonstração de seu impacto econômico.

— A gente vem observando que esse acréscimo de subsídios no setor é, na prática, uma elevação de gastos, fora do Orçamento, dentro da CDE, que é um orçamento paralelo, com um custo invisível para população, acaba beneficiando algumas pessoas em detrimento da população como um todo — diz Marcos Pinto.

Preço

Em outra emenda, a equipe econômica quer estabelecer a mudança do sistema de preço para um modelo por oferta, ou seja, quanto menos demanda e mais oferta de energia, mais barato, e vice-versa. Atualmente o preço é definido por um modelo matemático diferente.

Articulação política

O secretário de Políticas Econômicas diz que o texto foi acertado com o Ministério de Minas e Energia, e que está “otimista” com as perspectivas de sucesso das emendas e aprovação do texto sob a relatoria do senador Eduardo Braga.

— A gente tem construído um diálogo excelente com ele, semelhante ao que a gente construiu na reforma tributária. E a gente acha que até pela liderança que ele tem no Senado, pela experiência que ele tem, estamos muito otimistas, achamos que tem uma chance importante aqui para fazer uma reforma estruturante para o setor — afirma.

A Fazenda ainda propõe:

- Abertura de mercado de energia (para o consumidor escolher de quem quer comprar eletricidade);
- Realocação de custos de reserva de capacidade;
- Dispensar contratação de termelétricas em locais sem fornecimento de gás.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/10/2025

LULA E TRUMP: VEJA QUAIS SÃO OS PRÓXIMOS PASSOS DA NEGOCIAÇÃO SOBRE O TARIFAÇO APÓS ENCONTRO HISTÓRICO

Tarifaço afeta setores estratégicos da economia brasileira, como aço, alumínio, carne e café

Por Eliane Oliveira — Brasília



ALA DOS EUA

- 1 Donald Trump
- 2 Marco Rubio
Secretário de Estado
- 3 Scott Bessent
Secretário do Tesouro
- 4 Jamieson Greer
Representante do Comércio

ALA DO BRASIL

- 1 Lula
- 2 Mauro Vieira
Ministro das Relações Exteriores
- 3 Márcio Elias Rosa
secretário-executivo do Ministério de Indústria, Desenvolvimento e Comércio
- 4 Audo Araújo Faleiro
Assessor da área de internacional da Presidência

Foto: Andrew Caballero-Reynolds / AFP

Quem é quem na reunião entre Lula e Trump — Foto: Arte

Após a reunião entre os presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump, realizada no domingo, na Malásia, autoridades brasileiras e americanas se preparam para os próximos passos na retomada das relações bilaterais. O objetivo imediato é avançar na negociação para suspender o tarifaço imposto pelos Estados Unidos a produtos brasileiros, que, segundo interlocutores, pode ter uma conclusão em semanas, como o próprio Trump sinalizou durante o encontro.

No domingo mesmo, representantes da diplomacia dos dois países se reuniram, seguindo instruções dos presidentes. Além de se encontrar pessoalmente com o secretário de Estado americano, Marco Rubio, o chanceler Mauro Vieira conversou por telefone com o representante comercial dos Estados Unidos, Jamieson Greer.

Nos bastidores, integrantes do governo que acompanham o assunto afirmam que há dois caminhos em vista na negociação com os

Estados Unidos:

- O plano A do governo brasileiro, já formalizado a Rubio, é que os EUA suspendam os efeitos do tarifaço sobre produtos brasileiros até que as negociações para um acordo comercial sejam concluídas.
- O plano B seria ampliar a lista de itens isentos do tarifaço, começando por produtos já incluídos pelo próprio Donald Trump como possíveis exceções por serem “recursos naturais indisponíveis” nos EUA.

Se os Estados Unidos concordarem com a suspensão, será iniciado o processo de negociações cujo objetivo do Brasil é eliminar a sobretaxa de 40% sobre produtos brasileiros, que se soma à tarifa de 10% previamente estabelecida pelos EUA para todos os países, em vigor desde antes de agosto. O tarifaço afeta setores estratégicos da economia brasileira, como aço, alumínio, carne e café, e vinha sendo considerado um obstáculo para um diálogo comercial equilibrado.

O encontro entre Lula e Trump marcou, segundo interlocutores que acompanham o assunto, uma virada na relação comercial, com diálogo franco e disposição para avançar em soluções que permitam reconstruir a confiança mútua e abrir espaço para negociações mais amplas sobre comércio, tarifas e regulamentações. Contudo, há incertezas sobre o que entraria em um eventual acordo.

Além do tarifaço, há pontos importantes ainda pendentes nas relações bilaterais. Um deles é a aplicação de sanções, pelos Estados Unidos, a cidadãos brasileiros. O principal alvo é o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes, considerado, por parte do governo americano — incluindo o secretário de Estado Marco Rubio —, o algoz do ex-presidente Jair Bolsonaro, condenado a 27 anos de prisão por tentativa de golpe de Estado.

Também seguem pendentes na agenda a investigação conduzida pelos EUA com base na chamada Seção 301, que examina supostas práticas comerciais desleais, e a ação movida pelo Brasil contra o tarifaço na Organização Mundial do Comércio (OMC), ainda em tramitação.

No caso da Seção 301, da lei de comércio americana, Washington alega que empresas locais são prejudicadas por tarifas elevadas adotadas pelo Brasil, problemas relacionados à propriedade intelectual, desmatamento ilegal e até pelo uso do Pix como meio de pagamento instantâneo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/10/2025

ELETRONUCLEAR PEDE AJUDA DE R\$ 1,4 BI AO GOVERNO

Solicitação vem num momento em que fatia privada da empresa foi transferida para o grupo J&F

Por Geralda Doca — Brasília



Usina nuclear de Angra 1 — Foto: Divulgação/ Eletronuclear

A Eletronuclear, estatal responsável pelas usinas nuclear de Angra, pediu um socorro de R\$ 1,4 bilhão ao governo federal para fechar as contas até o fim deste ano.

O pedido consta de um ofício enviado ao Ministério de Minas e Energia pela ENBPar, holding criada pelo governo para manter sob o controle da União a operação de usinas nucleares no processo de

privatização da Eletobras.

No documento, a direção da Eletronuclear alerta para "risco de colapso operacional e financeiro" já a partir de novembro deste ano.

"As necessidades simultâneas de financiamento para o programa extensão de vida útil (LTO) de Angra 1 e para a manutenção de Angra 3, até o momento sem fonte definida, projetam o esgotamento do caixa da Companhia em novembro/2025", afirma a companhia.

No pedido, a Eletronuclear pede um aporte mínimo de R\$ 1,4 bilhão: "Os estudos apontam a necessidade adicional de aporte mínimo do controlador, estimado em R\$ 1,4 bilhão, a fim de mitigar o risco de perda de controle da Eletronuclear. Essa exigência decorre do Termo de Conciliação e das condições de capitalização previstas para a operação".

O pedido chega em um momento em que a fatia privada da empresa, que corresponde a 67,95% das ações, será vendida. A Âmbor Energia, braço da J&F, dos irmãos Joesley e Wesley Batista, assinou contrato para comprar a participação detida pela Eletrobras, agora rebatizada de Axia Energia, por R\$ 535 milhões.

A Eletronuclear é controlada pela União porque só o governo pode administrar unidades de geração de energia nuclear.

A companhia esperava pagar a fatura com a emissão de R\$ 2,4 bilhões em debêntures subscritas pela então Eletrobras e que agora serão assumidas pela J&F, mas a operação ainda não saiu do papel. A Eletronuclear tem a expectativa de concluir o processo até dezembro.

"Sem o ingresso dos recursos oriundos da emissão, a Companhia incorrerá em inadimplemento, sujeitando-se não apenas a multas e juros, mas também à aceleração de outras dívidas com BNDES, Caixa Econômica Federal e Santander", diz o texto.

O agravamento da necessidade de caixa e eventual aporte de recursos pode tornar a Eletronuclear dependente do Tesouro Nacional para pagar despesas de pessoal e custeio. Por isso, a equipe econômica resiste em por dinheiro público nas estatais.

A Eletronuclear cita ainda no ofício dívidas de curto prazo contraídas com o Banco ABC e o BTG, no montante de aproximadamente R\$ 570 milhões, com vencimento em dezembro/2025.

Em nota, a Fazenda disse que tem posição restritiva quanto a pedidos de aporte em empresas estatais. "Estimulamos a melhoria da gestão e alternativas financeiras e de negócios próprias, em coordenação com os ministérios aos quais se vinculam e aos órgãos centrais da Administração federal. Eventual pleito de reequilíbrio deve estar embasado em um plano detalhado de sustentabilidade, cuja avaliação concreta deve se dar primeiramente no âmbito setorial e junto à coordenação das estatais", disse a pasta.

A ENBPar não respondeu.

A situação da empresa vem num momento em que o governo busca saídas para outra estatal, os Correios, que passam por uma crise financeira e buscam um empréstimo de R\$ 20 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/10/2025

STJ REAFIRMA QUE TAXA SOBRE CARGA IMPORTADA NOS PORTOS É ILEGAL

Por Rodrigo Castro

O STJ reafirmou a ilegalidade da cobrança da THC2 (Terminal Handling Charge 2), tarifa imposta por operadores portuários aos recintos alfandegados para movimentação de cargas importadas.

O ministro Paulo Sérgio Domingues concluiu que a prática configura abuso de posição dominante e viola a legislação de defesa da concorrência. Ele considerou que a taxa cria barreiras artificiais,

caracterizando a chamada compressão de preços, ao impor custos adicionais injustificados aos terminais retroportuários.



Porto do Rio — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O STJ acatou um recurso da Deicmar Armazenagem e Distribuição, que pleiteava desde a origem o reconhecimento da ilegalidade da cobrança. O pedido havia sido julgado improcedente pelo Tribunal de Justiça de São Paulo.

Para o relator do caso, o acórdão do TJSP diverge do entendimento da Primeira Turma do STJ, que reconhece a inexigibilidade da cobrança de THC2 pelos operadores portuários em favor dos terminais retroportuários na modalidade compressão de preços, por configurar abuso de posição dominante.

A decisão do STJ ocorre dias após Dias Toffoli anular acórdão do TCU sobre o tema. O ministro do STF chegou a extinguir a ação em agosto, mas voltou atrás.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/10/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COMO JAVIER MILEI CONQUISTOU UMA VITÓRIA ESMAGADORA E UM 'NOVO MANDATO' PARA REFORMULAR A ARGENTINA

A vitória esmagadora de seu partido nas eleições legislativas significa que seu projeto econômico radical ganha novo fôlego

Por The Economist

No final, foi uma vitória esmagadora. O partido do presidente Javier Milei, A Libertad Avanza (La Libertad Avanza, LLA), venceu as eleições legislativas na Argentina com quase 41% dos votos. A oposição peronista, ligada à ex-presidente Cristina Kirchner, incluindo o principal partido e seus aliados regionais, ficou nove pontos percentuais atrás. A LLA venceu até mesmo na província de Buenos Aires, onde havia perdido as eleições provinciais por 14 pontos no mês passado.

A vitória retumbante superou em muito as expectativas dos pesquisadores e dos mercados, que apontavam para um empate ou talvez uma vitória modesta para Milei. "Hoje passamos por um ponto de inflexão", disse o presidente à multidão animada na noite da eleição. "Hoje começa a construção de uma grande Argentina".

O resultado dá impulso ao programa de reformas libertárias radicais de Milei, que vinha vacilando durante grande parte deste ano. Ele agora tem a oportunidade de reformular a economia argentina com uma gestão macroeconômica sensata e mercados livres. Para ser mais exato, ele deve ter os números no Congresso para garantir seus vetos presidenciais, impedindo assim que a oposição de esquerda imponha gastos pesados e derrotas em suas prioridades. Isso renova a credibilidade de sua impressionante disciplina fiscal.

No entanto, o triunfo vem com ressalvas. A participação de 68% em um país com voto obrigatório é a mais baixa desde 1983. Isso sugere que muitos eleitores continuam pouco entusiasmados com Milei. O peso se fortalecerá acentuadamente com a vitória da LLA, mas poderá sofrer novas pressões nos próximos meses. Acima de tudo, Milei ainda não tem o número de cadeiras necessário para aprovar

leis que resolvam grandes problemas econômicos, como impostos e pensões. Ele está em uma posição forte, mas precisa negociar com habilidade.



O presidente da Argentina, Javier Milei, celebra após vencer as Eleições Legislativas em Buenos Aires Foto: Rodrigo Abd/AP

Desde que assumiu o cargo no final de 2023, Milei, um outsider político e libertário irascível, reduziu drasticamente a inflação, em parte por meio de enormes cortes nos gastos. A pobreza também caiu de forma acentuada. No entanto, suas chances de uma grande vitória pareciam ter diminuído à medida que ele lutava contra escândalos de corrupção, a recuperação econômica vacilava e o peso, que ele tentava manter

artificialmente forte, sofria forte pressão.

Nas semanas que antecederam a eleição, o governo Trump interveio para apoiar a moeda, que ameaçava sair da banda de câmbio na qual tinha sido autorizada a flutuar. Os Estados Unidos disponibilizaram uma linha extraordinária de US\$ 20 bilhões e fizeram compras diretas de pesos no valor estimado de US\$ 1,5 bilhão.



O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, cumprimenta o presidente da Argentina, Javier Milei, em Washington Foto: Alex Brandon/AP

Esta vitória leva o governo de Milei a superar um período de profunda incerteza. A LLA obteve grandes resultados no interior do país, onde se esperava que tivesse um bom desempenho. Na província de Buenos Aires, a mensagem de que esta era uma escolha entre o peronismo kirchnerista e Milei parece ter repercutido. Mesmo aqueles que não são muito entusiastas do presidente parecem ter concluído que, acima de tudo,

temem a oposição gastadora.

Os mercados ficarão aliviados. O resultado reduz drasticamente a possibilidade de que a disciplina fiscal da Argentina possa em breve entrar em colapso. Os investidores também ficarão mais otimistas quanto às chances de reeleição de Milei em 2027. À medida que os resultados foram divulgados, as ações argentinas negociadas no exterior dispararam. Junto com o peso, os títulos públicos também devem subir.



A vitória não significa que os problemas de Milei estejam resolvidos para sempre. O governo precisa urgentemente acumular reservas internacionais para pagar pelo menos US\$ 18 bilhões de sua dívida que vence em 2026 — e o próprio ato de comprar dólares geralmente enfraquece o peso. Além disso, muitos economistas acham que o peso parece supervalorizado em relação aos fundamentos da economia argentina.

O presidente da Argentina, Javier Milei, celebra a vitória nas eleições legislativas ao lado de Santiago

Caputo, em Buenos Aires Foto: Rodrigo Abd / AP

Dada a posição inesperadamente forte de Milei, agora parece ser o momento perfeito para permitir a flutuação total do peso e começar a controlar a inflação usando uma política monetária normal. Isso reduziria as chances de problemas futuros com a moeda e facilitaria a acumulação de reservas, tudo sem muito risco de um salto inflacionário imediato. Mas antes da eleição, o governo insistiu que não mudaria o regime cambial. A banda dentro da qual o peso flutua está se ampliando marginalmente a cada mês. Milei pode considerar isso suficiente.

Scott Bessent, secretário do Tesouro dos Estados Unidos, certamente se sentirá premiado. Trump ameaçou retirar apoio do país se Milei perdesse. A linha de swap de US\$ 20 bilhões provavelmente permanecerá em vigor, enquanto Bessent poderá até mesmo lucrar com os pesos comprados pelo Tesouro. A grande questão é se ele pressionará por mudanças na abordagem de Milei, particularmente em relação à taxa de câmbio e à política monetária, ou talvez busque retribuir o apoio extraordinário que certamente contribuiu para a vitória de Milei.

Além de acumular reservas para pagar a dívida, o outro grande desafio de Milei agora é a reforma estrutural. Suas prioridades incluem limpar o sistema tributário bizantino da Argentina, liberalizar o mercado de trabalho e talvez reformular as aposentadorias. Tudo isso requer maioria tanto na Câmara dos Deputados quanto no Senado. Com apenas metade da Câmara dos Deputados e um terço do Senado renovados nas eleições, Milei ainda não tem essa maioria, então ele precisa formar coalizões. Isso não tem sido seu forte, mas a grande vitória vai ajudar. Muitos legisladores que poderiam se opor a ele agora vão considerar sensato fazer acordos com o governo fortalecido.

Milei, que frequentemente insultou de forma nada decorosa grande parte dos políticos argentinos, também pode estar mudando de tom. Ele reduziu o discurso agressivo nos últimos meses. Em seu discurso de vitória, ele disse entender que precisa de parceiros. Ele propôs novas negociações com os governadores provinciais e disse estar disposto a trabalhar com qualquer partido com o qual tenha "pontos de concordância".

Os anos eleitorais na Argentina costumam trazer caos financeiro e político. O próprio Milei concorrerá à reeleição em 2027. Um mau presságio é que, desde 2009, quem vence as eleições legislativas perde as eleições presidenciais subsequentes. Um conjunto de reformas estruturais que impulsionem o crescimento e criem empregos é a melhor chance de Milei de reverter essa tendência. Quanto mais cedo ele puder propor essas reformas ao Congresso, melhor. Não há tempo a perder.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/10/2025

SUCESSO NA MARGEM EQUATORIAL PODE ADICIONAR R\$ 419 BI AO PIB DO BRASIL, DIZ GERENTE DA PETROBRAS

Segundo Daniele Lomba, que acompanhou processo de concessão da licença ambiental, bacias da região são maiores que as que sustentam a produção da estatal até hoje

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A gerente geral de Licenciamento Ambiental e Meio Ambiente da Petrobras, Daniele Lomba, que acompanhou o processo de concessão da licença ambiental da Margem Equatorial, informou que as bacias da região são maiores que as bacias somadas do Sudeste, que sustentam a produção da estatal até hoje desde a sua criação, na década de 1950.

"Do Rio Grande do Norte ao Amapá é uma área maior do que as bacias do Sudeste, Campos, Santos e Espírito Santo, então é importante que se conheça esse potencial que vai ser importante para a nossa autossuficiência", disse em palestra na Fundação Getúlio Vargas (FGV) sobre pobreza energética.

Alinhada com a presidente da estatal, Magda Chambriard, Lomba defende que será necessário adicionar energia enquanto se faz a transição energética, e afirmou que o petróleo é necessário para

garantir a segurança energética do planeta, e que nenhum grande produtor da commodity parou de produzir por conta do meio ambiente.



Segundo estudo, produção na Margem Equatorial geraria 2,1 milhões de empregos diretos Foto: Fabio Motta/Estadão

“Novas fronteiras são essenciais para garantir segurança energética e ajudar a acabar com a pobreza energética”, explicou a gerente em relação à Margem Equatorial.

Segundo ela, existe “uma grande expectativa que (a exploração da Margem Equatorial) que vai se reverter em muito óleo e desenvolvimento econômico para o País”,

afirmou.

Em um estudo sobre um possível futuro impacto de descobertas na Margem Equatorial, Lomba simulou qual seria o impacto para os estados no entorno da nova fronteira, se a produção fosse semelhante à da Guiana, vizinha de reservatório do Brasil, de 700 mil barris diários de petróleo.

Segundo o estudo, seriam gerados 2,1 milhões de empregos diretos; R\$ 419 bilhões de adição ao Produto Interno Bruto (PIB) do País — hoje o PIB do Amapá é de R\$ 23 bilhões; R\$ 25 bilhões de acréscimo de tributos; e mais R\$ 20 bilhões de royalties e participações especiais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/10/2025

HELDER BARBALHO DIZ QUE DECISÃO DE EXPLORAR PETRÓLEO NA BACIA DO AMAZONAS TEM ‘ROBUSTEZ TÉCNICA’

Às vésperas da conferência do clima, governador do Pará defende exploração na Margem Equatorial e afirma que obras para COP-30 ‘estão todas prontas’

Foto do autor Isadora Duarte

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - O governador do Pará, Helder Barbalho (MDB), classificou como uma “decisão técnica” robusta a liberação pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) para a Petrobras perfurar um poço exploratório na bacia da Foz do Amazonas na Margem Equatorial brasileira. “Foram cinco anos de análise, discussão e debate que permitiram que o Ibama compreendesse que a Petrobras responde tecnicamente a todos os requisitos que pressupõe a liberação neste momento da pesquisa”, disse Barbalho em entrevista à GloboNews nesse domingo, 26.



Barbalho disse que o projeto está localizado a 540 km de distância da Foz do Rio Amazonas, em mar profundo, e que, segundo ele, a Petrobras está preparada para os estudos. “Nesta mesma região, países como Suriname e Guiana Francesa já estão explorando. Portanto, países vizinhos a nós e que compõem essa região da Margem Equatorial já estão fazendo atividade exploratória”, argumentou o governador.

Governador Helder Barbalho. Foto: Agência Pará

O paraense defendeu ainda o projeto pela demanda brasileira por petróleo. De acordo com Barbalho, se o Brasil não expandir sua oferta petrolífera, precisará importar petróleo em 15 anos para manter a

segurança energética nacional. “O que seria um contrassenso, tendo ativo no nosso subsolo, uma riqueza nacional e estando com todas questões ambientais resolvidas, o Brasil abrir mão deste benefício, enquanto outros países já estão se valendo dele. Não seremos autossuficientes em um prazo de 15 anos”, alegou Barbalho.

O governador defendeu que as “riquezas” da Petrobras sejam a principal fonte de financiamento da transição energética brasileira para a menor dependência de combustíveis fósseis.

Segundo Barbalho, em um primeiro momento o Estado do Pará será a “retaguarda logística” para o Amapá, onde as pesquisas serão iniciadas. Se for comprovada viabilidade, a exploração deve começar. “Deve haver novas demandas de pesquisa e licenciamento para pesquisar na região, o que pressupõe o licenciamento. Tudo pressupõe que a licença esteja de forma absolutamente segura, sendo pautada pela questão técnica”, projetou o governador.

Obras estratégicas da COP-30 ‘estão todas prontas’

O governador falou ainda sobre as obras estratégicas de Belém e do Estado para receber a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP-30). “Vencemos os desafios. As 30 obras estratégicas estão todas prontas”, disse Barbalho. O evento será realizado de 10 a 21 de novembro.

O paraense citou o Círio de Nazaré, evento religioso que reúne milhões de fiéis em Belém, como um grande teste para a COP-30, incluindo as operações hoteleiras, de transporte urbano e macrodrenagem. “Saímos de 12 mil leitos para 53 mil leitos. Sanamos com fiscalização os abusos de preços”, afirmou Barbalho sobre a hospedagem na COP.

O governador disse ainda que, depois de Paris, Belém será o principal ambiente para garantia de financiamento climático e ambições ambientais, de acordo com o atual estágio das mudanças climáticas. “Temos ambiente para uma COP de implementação”, observou.

Sobre a participação estrangeira, Barbalho informou que há 67 mil delegados inscritos de 184 países. Ele projetou que até o início da COP todos os 193 países estarão credenciados para participar da conferência do clima. “Temos uma COP chegando quase ao dobro da participação de inscritos em Baku, no Azerbaijão”, comparou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/10/2025

COPASA SELECIONA BANCO PARA DESENHAR MODELO DE PRIVATIZAÇÃO

Venda da estatal mineira de saneamento pode ser uma das maiores no mercado em 2026

Por Altamiro Silva Junior (Broadcast) e Cynthia Declodt (Broadcast)



As ações da Copasa já subiram mais de 88% este ano Foto: Divulgação/Copasa

O governo de Minas Gerais e a Copasa, empresa de saneamento do Estado, já estão sondando bancos da Faria Lima, na capital paulista, para escolher uma instituição que vai desenhar o modelo de privatização da companhia. A operação de venda da estatal é uma das mais aguardadas e pode ser uma das maiores no mercado de capitais em 2026, considerando que a

companhia é avaliada hoje em R\$ 14,2 bilhões.

A estatal mineira está distribuindo um Request for Proposal (RFP), na expressão usada pelos bancos de investimento, que é um pedido de propostas para desenhar o modelo. Entre as possíveis opções, está uma venda subsequente de ações (follow-on), como foi feita pela Sabesp em 2023. Também é

possível uma venda em leilão, como ocorreu com a Corsan, no Rio Grande do Sul, no final de 2022. Vários bancos estão preparando os documentos para participar desta primeira etapa do processo.

Como o ano que vem é eleitoral, o objetivo do governo mineiro é colocar a operação no mercado no primeiro trimestre. Na madrugada desta sexta-feira, 24, o processo de privatização da empresa avançou. A assembleia legislativa de Minas aprovou, em primeiro turno, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que retira da Constituição mineira a obrigatoriedade de consulta popular para a privatização da empresa de saneamento. Em uma longa sessão, de mais de 10 horas, foram 52 votos a favor e 18 contra a PEC.

Sabesp e Aegea são vistas como potenciais compradoras

Entre potenciais nomes que podem comprar a Copasa, fontes a própria Sabesp e a Aegea, que levou a Corsan e poderia aproveitar o fato de a empresa mineira ser listada na B3 para também se tornar uma companhia listada, o chamado IPO reverso. Investidores financeiros como Patria, Vinci e Perfin também são citados como potenciais interessados e poderiam compor consórcios.

A ação da Copasa já subiu mais de 88% só este ano na B3, com o avanço das discussões de privatização. Após a aprovação da PEC ontem em primeira votação, o BTG Pactual acha que a não privatização da empresa mineira é “improvável”. Já o Itaú BBA avalia que o sinal verde inicial dos deputados mineiros foi um progresso importante para a venda da estatal. “As chances de privatização da Copasa aumentaram acentuadamente nos últimos meses”, comentam em relatório.

O mercado entende que a transação, em meio à seca de novas ofertas na B3, tende a ganhar tração, já que o setor de saneamento tem registrado bom desempenho na bolsa, haja vista Sabesp, cujas ações acumulam valorização de mais de 50% em doze meses.

Procurados, o governo de MG e a Copasa não se pronunciaram até a publicação desta nota.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/10/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

TRUMP QUER ‘RETOMAR’ AS AMÉRICAS, MAS VAI INVADIR OU APOIAR GOLPES PARA ISSO?

'Guinada política ganhou destaque na semana passada com uma reportagem de The Wall Street Journal intitulada 'Doutrina Donroe', em uma referência um tanto injusta com a doutrina de James Monroe

Por Humberto Saccomandi, Para o Valor — São Paulo



Porta-aviões Gerald Ford — Foto: Mass Communication Specialist 2nd Class Jackson Adkins/Wikimedia Commons

O presidente Donald Trump está recolocando o continente americano no centro da política externa dos EUA, em aparente tentativa de retomar o “quintal” meio desgarrado. É o que se infere de suas ações na região, que misturam coerção política e econômica, ameaça militar e recompensa a aliados. Não está claro se Trump está disposto a recorrer a uma intervenção militar ou a apoiar golpes de Estado

como forma de avançar os interesses americanos.

Essa guinada política ganhou destaque na semana passada com uma reportagem do Wall Street Journal intitulada “Doutrina Donroe, de Trump, visa a dominar as Américas”. Segundo o artigo, autoridades americanas, não identificadas, chamam o novo foco na região de “doutrina Donroe”, uma mistura da clássica doutrina Monroe com o Donald de Trump.

É injusto o paralelo feito por Trump entre sua estratégia e a anticolonialista doutrina Monroe

“Desde que voltou ao poder, Trump aplicou uma pressão extraordinária nos países da região para que se alinhem com a sua agenda de segurança”, diz a reportagem. “Washington vai agir unilateralmente para erradicar supostos inimigos”, afirma. “A lealdade será recompensada, enquanto a resistência poderá ter um custo.”

O texto cita um trecho do discurso de Trump do mês passado à cúpula militar americana no qual ele diz: “Estamos retomando o foco necessário em derrotar ameaças no Hemisfério Ocidental”, como os EUA costumam se referir ao continente americano. Segundo o WSJ, a próxima atualização da Estratégia de Defesa Nacional dos EUA deve consolidar essa mudança, colocando a América Latina como prioridade de segurança nacional.

“

É

Essas ameaças citadas por Trump possivelmente são: a imigração e o narcotráfico para os EUA e a crescente influência da China (mas também da Rússia) na América Latina.

O continente americano entrou na agenda de Trump antes mesmo de sua posse, com a retórica de anexar Canadá e Groenlândia, supostamente por interesses de segurança nacional dos EUA na exploração do Ártico. Não avançou. “

Em seguida veio uma série de medidas para barrar a imigração de latino-americanos, vistas por uma parte da direita americana como uma ameaça existencial ao país.

O continente também está entre os principais alvos da guerra comercial de Trump. O Brasil foi castigado com a maior tarifa, de 50%, como punição pelo processo contra o ex-presidente Jair Bolsonaro. Canadá e México também foram duramente atingidos, mesmo sendo parceiros no acordo de livre comércio da América do Norte.

“

I

Na esfera política, Washington retomou a estratégia de “pressão máxima” contra a Venezuela, cujo objetivo é derrubar a ditadura do presidente Nicolás Maduro. Além disso, adotou sanções contra autoridades do Brasil e da Colômbia, incluindo o presidente Gustavo Petro, acusado por Trump, sem provas, de envolvimento com o narcotráfico.

Como em outras partes do mundo, o governo americano está ativamente tentando influenciar eleições no continente, para favorecer candidatos alinhados com os EUA. Trump disse que só vai ajudar a Argentina com Javier Milei. No Canadá, no entanto, essa interferência fracassou e ajudou a eleger um governo de centro-esquerda.

“

n

Sob o pretexto de combater o narcotráfico, Trump está realizando a maior mobilização militar americana no continente desde a invasão do Panamá, em 1989. Isso incluiu o anúncio, na semana passada, do deslocamento do porta-aviões Gerald Ford para o Caribe. Por enquanto, os alvos foram lanchas que supostamente estariam levando drogas para os EUA.

Trump recompensou ainda líderes mais próximos de sua agenda, ideologia e estilo autocrático. O salvadoreño Nayib Bukele ganhou um contrato para receber deportados dos EUA nas prisões locais. Milei obteve, às vésperas das eleições de ontem, um socorro financeiro que pode chegar a US\$ 20 bilhões.

“
j
“É realmente impressionante a rapidez com que o governo agiu” no continente, disse Steve Bannon, um aliado de Trump, ao WSJ.

Há uma injustiça histórica em associar o que Trump vem fazendo à doutrina Monroe. Exposta em 1823 pelo presidente James Monroe (1758-1831), a doutrina tem o seu princípio central resumido na frase “a América para os americanos”. Para Monroe, o continente americano não deveria mais ser alvo de colonização europeia e ele alertou que qualquer tentativa de países europeus de retomar colônias seria vista pelos EUA como uma ameaça à sua segurança.

“
u
Ainda que os EUA já estivessem de olho no continente como sua área de influência, a formulação original da doutrina Monroe era essencialmente anticolonialista e isolacionista. Já a doutrina Trump proporia uma espécie de neocolonialismo fortemente intervencionista.

Ao contrário da doutrina Monroe, as ações de Trump visam também a política interna. Pesquisa Economist/YouGov apontou que 74% dos republicanos e 82% dos eleitores de Trump apoiam ataques a barcos supostamente ligados ao narcotráfico no Caribe, ainda que ilegais pelo direito internacional. Como disse Bannon ao WSJ, isso é muito mais fácil de vender ao eleitorado americano do que qualquer coisa no Oriente Médio.

“
s
Não estão claros ainda os limites dessa doutrina Trump. Ele está disposto a intervir militarmente na região? Poderá apoiar golpes de Estado de grupos que defendam interesses americanos?

Trump é um dos poucos presidentes americanos que não iniciou nenhuma guerra nem enviou tropas em larga escala ao exterior. Ele foi eleito para isso. Sua base eleitoral não deseja mais que os EUA sejam a polícia do mundo.

“
t
Por ora, parece mais provável que o objetivo da mobilização militar no Caribe seja estimular os próprios militares venezuelanos a derrubar Maduro, o que lhes daria o agradecimento (e o perdão) de Washington.

Se não funcionar, pode mudar para uma estratégia mais transacional, como vem acontecendo com o Brasil. A doutrina Trump não tem pretensão institucional ou moral. É instrumental e episódica. Cada caso é julgado pelo benefício direto aos EUA e ao presidente.

“
o
No início do século 19, o continente viu com simpatia a doutrina Monroe, que servia como um escudo contra o colonialismo. As ações de Trump, pelo contrário, são amplamente rejeitadas e ameaçam gerar uma nova onda de antiamericanismo na região.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/10/2025

FT: TRUMP, XI E O PERIGO PARA TAIWAN

Se o presidente dos EUA realmente quer ser lembrado como um pacificador, não pode se dar ao luxo de abrir a porta para uma invasão chinesa da ilha

Por Gideon Rachman, Em Financial Times



Xi Jinping e Trump durante encontro no primeiro mandato do presidente americano — Foto: Andy Wong/Associated Press/Arquivo

“Eles roubaram nosso negócio de chips... e querem proteção”. Foi o que disse Donald Trump, no ano passado, ao comentar sobre Taiwan no programa de Joe Rogan.

Declarações como essa certamente pesam na mente dos taiwaneses, enquanto Trump se prepara para se encontrar com Xi Jinping nesta semana. O principal tema da pauta será o comércio, mas Taiwan também será discutida pelos líderes dos Estados Unidos e da China.

Durante sua presidência, Joe Biden disse em quatro ocasiões separadas que os EUA lutariam para defender Taiwan. Trump nunca disse nada parecido. Em vez disso, impôs tarifas de 20% sobre produtos taiwaneses e tentou forçar a TSMC a transferir suas operações para os EUA.

Enquanto isso, o avanço militar da China e a pressão sobre Taiwan continuam a todo vapor. Ao mesmo tempo, circulam relatos de que o Pentágono está prestes a anunciar uma grande reorientação da política de defesa dos EUA – concentrando-se no Hemisfério Ocidental, em detrimento da Ásia Oriental.

Tudo isso está gerando ansiedade em Taiwan e empolgação na China – onde alguns dos analistas de política externa aguardam com expectativa uma possível traição americana a Taiwan. Em uma visita recente a Xangai, um destacado nacionalista chinês me disse, com evidente satisfação, que, assim que os EUA se retirassem, Taiwan não teria alternativa senão ceder e aceitar a “reunificação” nos termos de Pequim.

As esperanças do Partido Comunista Chinês e os temores dos taiwaneses são compreensíveis, mas também exagerados. A probabilidade de um abandono total de Taiwan pelos EUA ainda é remota. E mesmo que Taiwan fosse deixada para se defender sozinha, subjugar-la continuaria sendo um desafio formidável para Pequim.

O argumento de que Taiwan merece ser defendida por ser uma democracia dificilmente sensibilizaria Trump. Na verdade, alguns no movimento Maga veem Taiwan como irritantemente progressista (“woke”) – afinal, foi o primeiro país da Ásia a reconhecer o casamento entre pessoas do mesmo sexo.

Mas impedir que Taiwan caia sob a influência da China é um interesse vital dos EUA. A TSMC produz 90% dos semicondutores mais avançados do mundo. A companhia - e sua complexa rede de cadeias de abastecimento – não pode simplesmente ser transferida em bloco para o Arizona. Permitir que a China, na prática, assuma o controle da indústria global de semicondutores seria um duro golpe para a segurança econômica dos EUA.

Há também um argumento estratégico mais amplo. Os EUA têm sido a potência dominante no Pacífico desde o fim da Segunda Guerra Mundial. Taiwan continua sendo uma parte central da chamada “primeira cadeia de ilhas” – uma barreira geográfica que também inclui o Japão e o norte das Filipinas. Essa cadeia ajuda a conter a marinha chinesa e impede que ela passe a dominar o Oceano Pacífico.

Com o Leste Asiático agora no centro da economia mundial, seria uma insensatez os EUA aceitarem passivamente uma hegemonia chinesa sobre a região. Mas é exatamente assim que seria percebido o abandono de Taiwan a Pequim. Mesmo que Trump se sinta tentado a aceitar esse tipo de ideia,

como parte de um “acordo” com Xi, é provável que vozes mais sensatas em Washington o convençam do contrário – assim como ele foi dissuadido de abandonar completamente a Ucrânia.

Os custos para a China de uma invasão de Taiwan, diante da oposição americana, seriam imensos. Um relatório recente do Stimson Center argumenta de forma convincente que invadir Taiwan seria “uma das operações militares mais complexas e perigosas da história”. Um exercício de simulação de guerra realizado pelo Center for Strategic and International Studies concluiu que o Exército de Libertação Popular sofreria perdas catastróficas em uma tentativa de invasão: 138 navios, 155 aviões e dezenas de milhares de soldados.

Mas e se os EUA ficassem de fora? A suposição de que Taiwan se renderia sem lutar também é provavelmente equivocada. Em uma pesquisa recente, mais de dois terços dos taiwaneses responderam que lutariam para defender a ilha. Taiwan dispõe de um bom arsenal de mísseis antinavios, as mesmas armas que vêm se mostrando eficientes na guerra na Ucrânia. Uma frota de invasão chinesa seria extremamente vulnerável a ataques enquanto tentasse cruzar o Estreito de Taiwan.

Por isso, muitos analistas acreditam que a China é mais propensa a tentar um bloqueio naval que prive a ilha de alimentos, energia e outros recursos – potencialmente forçando-a a negociar nos termos de Pequim. Taiwan importa a maior parte da energia que consome e, segundo algumas estimativas, poderia ficar sem gás natural em cerca de dez dias.

No entanto, os taiwaneses acreditam que se adotassem o racionamento de energia e alimentos, poderiam resistir a um bloqueio por seis meses. A China teria dificuldades para interromper completamente o comércio com Taiwan por tanto tempo – especialmente diante da intensa pressão diplomática, econômica e militar que sofreria dos EUA, Japão e outras democracias ocidentais, cujas próprias economias seriam profundamente afetadas por um bloqueio do Estreito de Taiwan.

Invadir ou bloquear Taiwan seria um ato incrivelmente imprudente do presidente Xi – colocando em risco a economia e a posição internacional da China, além de seu próprio futuro político. Infelizmente, como demonstrou a invasão da Ucrânia por Vladimir Putin em 2022, líderes autocráticos são capazes de cometer esse tipo de erro de cálculo.

É por isso que os comentários levianos de Trump sobre Taiwan continuam sendo perigosos. Se o presidente dos EUA realmente quer ser lembrado como um pacificador, não pode se dar ao luxo de abrir a porta para uma invasão chinesa da ilha.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/10/2025

PETROBRAS CONCLUI ASSINATURA DOS CONTRATOS PARA RETOMADA DE CONSTRUÇÃO EM REFINARIA DE PERNAMBUCO

Segundo a petroleira, a expectativa é que as obras gerem cerca de 30 mil empregos diretos e indiretos durante toda a construção

Por Beatriz Kawai, Valor — São Paulo

A Petrobras informou, nesta sexta-feira (24), que concluiu a assinatura dos nove contratos — com Consag, Tenenge, CPL, Possebon, Tecnosonda e Schneider Eletric — para a retomada da construção de unidades de processamento da refinaria em Pernambuco. Os contratos com as companhias somam mais de R\$ 8,3 bilhões em investimentos, já previstos no plano de negócios da estatal para o período de 2025 a 2029.

O acordo prevê a conclusão da obra da unidade de processamento integrado de refino de petróleo, chamada Trem 2, da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), localizada na cidade de Ipojuca (PE).



Rnest, Refinaria Abreu e Lima, Petrobras — Foto: Agência Petrobras

Segundo a petroleira, a expectativa é que as obras gerem cerca de 30 mil empregos diretos e indiretos durante toda a construção. Para o Trem 2, a projeção é de acrescentar 13 milhões de litro de diesel S10 (de baixo teor de enxofre) por dia à produção doméstica da Petrobras.

“Os volumes reforçam a relevância da Rnest na ampliação da produção de derivados de maior valor agregado no parque de refino da Petrobras, promovendo ganhos em produtividade e contribuindo para o fornecimento de combustíveis com baixo teor de enxofre. Teremos investimentos rentáveis, que nos permitirão integração e diversificação dos negócios, com geração de valor na transição energética justa”, afirmou a diretora-presidente da Petrobras, Magda Chambriard, em nota divulgada à imprensa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/10/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EMPRESAS FIRMAM CONTRATOS PARA SERVIÇOS DE DESCOMISSIONAMENTO. RETROFIT É ALTERNATIVA A PLATAFORMAS NO FINAL DA VIDA ÚTIL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 27/10/2025 - 11:48



As opções de destinação e de reaproveitamento de plataformas offshore ao final do ciclo operacional geram serviços e estudos para indústria no Brasil. Apesar do processo em curso de regulamentação e internalização de normas internacionais, já existem contratos firmados e serviços em andamento para desmantelamento e reciclagem de partes dessas estruturas.

A perspectiva de ocupação dos grandes estaleiros nacionais com projetos de construção de navios, porém, pode reduzir as áreas para o desmonte dessas unidades nos próximos anos. Em alguns casos, há possibilidade de investimentos para a prorrogação da vida útil das plataformas.

O Estaleiro Rio Grande (ERG), da Ecovix, localizado no Rio Grande do Sul, realiza em seu dique seco o desmantelamento da antiga P-32, recebida em dezembro de 2023 e cujo cronograma prevê a conclusão ainda em 2025. A Ecovix foi contratada pela Gerdau para desmantelar a embarcação, no modelo de destinação sustentável promovido pela Petrobras. Essa é uma das principais demandas do tipo em estaleiro nacional.

A dona do ERG também negocia com a Gerdau o desmantelamento da P-33, que também foi arrematada pela empresa siderúrgica no certame da petroleira. A P-32 era uma unidade do tipo FSO, enquanto a P-33 foi um FPSO. O ERG, um dos estaleiros de maior porte do Brasil, também deve iniciar ainda neste segundo semestre a mobilização para a construção de quatro petroleiros para a Transpetro. No entanto, o reparo, o desmantelamento e a reciclagem de navios continuam no radar do estaleiro para os próximos anos.

“Manteremos as atividades em questão no radar, porém com restrições operacionais, principalmente para uso do dique, visto que as construções vão demandar mais dessa estrutura”, ressalta o diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila. O estaleiro da Ecovix conta ainda com dois grandes pórticos,

um de 600 toneladas e outro de duas mil toneladas, além de guindaste móvel de 750 toneladas e equipamentos de movimentação horizontal de carga (SPMTs) de 800 toneladas de capacidade.

Ávila explica que, pelas características do dique, ainda é possível fazer, simultaneamente, uma construção e um desmantelamento, por exemplo. “Com relação ao mercado de reparos, entendemos que somente se for em condição de embarcação atracada”, acrescenta o diretor da Ecovix.

O consórcio formado pela Belov e a empresa Braserv foi vencedor esse ano da licitação para os serviços de descomissionamento de seis jaquetas da Petrobras localizadas nas águas rasas do município de Itaparica, na Bahia. A concorrência incluiu serviços de projeto, abandono definitivo de cinco poços, descomissionamento de seis jaquetas, remoção de linhas submarinas, limpeza e descarte final de todas as estruturas retiradas. O consórcio será responsável por todas as etapas até a aprovação final da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

“A Petrobras já licitou e já está iniciando o abandono definitivo de diversos poços marítimos em Sergipe. Após o término dessas atividades, certamente se iniciará o descomissionamento dessas jaquetas e todo o mercado está acompanhando de perto e aguardando ansiosamente”, projeta o diretor do grupo Belov, Juracy Gesteira Vilas-Bôas.

A Belov Engenharia é o braço do grupo responsável pelos projetos de descomissionamento, enquanto o Estaleiro Belov (BA) será responsável pelo fornecimento de área e pelos serviços de desmantelamento. Vilas-Bôas acredita que a Belov Engenharia está bem preparada para executar o descomissionamento dessas jaquetas de Sergipe, uma vez que executa uma série de atividades inerentes aos serviços de descomissionamento.

Ele acrescenta que o grupo possui um estaleiro já licenciado para as atividades de desmantelamento. “Temos diversas embarcações próprias, temos vasta experiência com serviços de mergulho, serviços de ROV, serviços de survey completos, além de um corpo de engenharia robusto”, elenca o diretor.

O plano de negócios 2025-2029 da Petrobras prevê 10 plataformas removidas até 2029 e 58 após 2030, além do recolhimento de aproximadamente dois mil quilômetros de linhas flexíveis e do abandono de mais de 420 poços no período. Somente o valor referente ao custo de abandono (Abex) é da ordem de US\$ 10 bilhões. A carteira dos próximos cinco anos considera o ajuste de cronograma de remoção em função das contratações planejadas de EPRD (engenharia, preparação, remoção e disposição).

A Petrobras também possui trabalhos para alongar o ciclo de vida dos ativos, com foco no aumento do fator de recuperação e na maximização do valor do portfólio de exploração e produção (E&P), com alternativas para reversão do declínio da curva de produção e prolongamento da vida produtiva de maneira segura, eficiente e rentável. Entre essas alternativas estão a renovação dos contratos de E&P, a extensão de vida produtiva e o gerenciamento de reservatório para aumento do fator de recuperação, além de projetos complementares, projetos de revitalização e upsides exploratórios.

Esgotadas todas as possibilidades para o prolongamento da vida produtiva, a empresa parte para a etapa de destinação dos ativos. As plataformas serão destinadas ao reaproveitamento ou reciclagem. Para a primeira opção estão em desenvolvimento estudos para verificar a viabilidade do reaproveitamento das plataformas. Para a segunda, a destinação sustentável tem foco na geração de valor, economia circular, segurança e respeito às pessoas e meio ambiente.

Os estudos de projetos de desenvolvimento da produção e projetos de revitalização incluem análise de viabilidade técnico-econômica com modelo de contratação a definir. A revitalização de “Barracuda e Caratinga”, por exemplo, incluiu a contratação de FPSO, com entrada em operação prevista para 2029. O mesmo para os casos de “Marlim Sul e Marlim Leste” e para “Albacora”, também com previsão de contratação de FPSOs, mas com entrada em operação esperada para 2030.

A Petrobras tem, pelo menos, três plataformas offshore no radar para passarem por processo de reaproveitamento, em vez de serem desmanteladas. A companhia pretende abrir, ainda em 2025, uma licitação para iniciar a primeira etapa de reaproveitamento da plataforma P-37, localizada na Bacia de Campos. A diretora executiva de engenharia, tecnologia e inovação da Petrobras, Renata Baruzzi, diz que, num primeiro momento, será feito o desmantelamento das partes que a empresa avaliar que não serão utilizadas e, paralelamente, será desenvolvido um projeto para usar o casco.

Além da P-37, outras duas plataformas estão no radar: a P-35, talvez para 2026, e a P-47 na sequência — todas instaladas na Bacia de Campos. A diretora também não descarta a P-19 entrando nessa lista. "Todas são candidatas. Temos 50 plataformas para descomissionar. Tirando aquelas fixas do Nordeste, todas as FPSOs são candidatas ao reaproveitamento, se tiver um projeto para ser usada", afirmou Renata, em evento promovido pelo Estaleiro Mac Laren, em agosto, no Rio de Janeiro (RJ).

A diretora explica que o reaproveitamento de plataformas gerou acordos de entendimento com instituições para pensar em como será feita, por exemplo, a troca de chapas de aço, recertificação e topsides. "É uma forma de ajudarmos a empresa a ganhar musculatura e 'voltar para o jogo'. Estamos bastante animados com essa alternativa", diz Renata.

Ela contou no evento que a empresa aprovou o conceito da P-37 e que estão sendo feitos ajustes na documentação para que a licitação possa ir à rua no segundo semestre de 2025. Acrescenta que uma RFI (request for information) foi encaminhada para mais de 100 empresas para saber se havia interesse delas em trabalhar nessa área — e recebeu retorno positivo.

A executiva pondera que os estudos ainda são muito incipientes. "Voltamos com dois projetos para a mesa para estudar: a revitalização Marlim Sul/Marlim Leste e de Barracuda/Caratinga. Esses são dois naturais [candidatos] para ver se conseguimos usar esse casco para esses dois projetos", comenta Renata. Atualmente, a P-32 está sendo desmantelada no Estaleiro Rio Grande (RS) e duas plataformas (P-33 e P-26) estão acostadas no Porto do Açú (RJ).

O Estaleiro Atlântico Sul (PE) participa de grupos de trabalho junto com o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) e a Petrobras, que estudam a atividade de reaproveitamento de plataformas (retrofit). O CEO do EAS, Roberto Brisolla, diz que é um serviço de revitalização um pouco diferente de reparo, mas que existe capacidade de ser feito. Ele explica que, como é um serviço de maior duração e maior ocupação dos ativos, do cais e do dique, é preciso estudar a atratividade dessa atividade para a planta do EAS. "Olhamos como será o modelo, trabalhando em conjunto para ver atratividades, a rentabilidade que pode trazer dentro da nossa estratégia", ressalta Brisolla.

Há um universo de plataformas fixas, a maioria no Nordeste, que teoricamente não servem para reaproveitamento e devem ser desmanteladas. O CEO do EAS diz que é importante avaliar quais serão os modelos de desconexão, de transporte e de venda dessas plataformas para o comprador final. Existe demanda, por exemplo, para comprar sucata de aço. "Precisamos saber qual modelo Petrobras vai adotar para ver se será de fato rentável e com risco mensurável", explica Brisolla.

O executivo diz que o EAS segue acompanhando os bids da Petrobras e da Transpetro para construção de navios, mas que o endividamento ainda alto do estaleiro dificulta a participação nessas concorrências, em decorrência da capacidade de garantias. "Apesar de estarmos nos reestruturando, isso acaba sendo limitador para atuar em projetos de grande porte [construção naval]. Nesse momento, mantemos nossa estratégia de continuar concentrados no reparo e olhando para essas outras alternativas, sendo a revitalização de plataformas uma delas", resume Brisolla. O guindaste Goliath do EAS permite o desmantelamento na retroárea do estaleiro.

Para Brisolla, o setor está num momento de aquecimento, seja pela demanda de FPSOs e módulos da Petrobras, seja pelos barcos de apoio marítimo e pelos navios da Transpetro, além das oportunidades de reparos. Ele observa que esses projetos causaram aquecimento do setor de



produção, movimentando estaleiros e fornecedores de navieças. "Vemos um momento melhor do que no pós-pandemia, mas ainda tem bastante frente para destravar", analisa Brisolla.

A OceanPact assinou contrato com a Trident Energy do Brasil para execução de serviços de descomissionamento offshore no modelo EPRD — Engenharia, Preparação, Recolhimento e Destinação Final. O projeto abrange a infraestrutura submarina dos sistemas de produção remanescentes das plataformas P-07, P-12 e P-15, na Bacia de Campos. O contrato, de mais de R\$ 1 bilhão, prevê o início dos trabalhos no primeiro trimestre de 2026 e duração de até três anos.

A OceanPact prevê o uso de RSVs (embarcações equipadas com robôs) de sua frota, preparadas para operações de descomissionamento. O acordo, anunciado em setembro deste ano, inclui engenharia e mapeamento detalhado, remoção de linhas flexíveis e equipamentos submarinos com apoio de ROVs, além de cortes e desconexões. Além disso, caberá à OceanPact o desmantelamento em terra e a destinação final ambientalmente adequada, priorizando a reciclagem e estimulando a economia circular.

A EnvironPact, subsidiária especializada da OceanPact, assumirá as etapas ambientais, de segurança operacional e de gestão de riscos. A área de operações submarinas ficará responsável pela retirada de linhas e estruturas e a OceanPact Geo conduzirá os levantamentos e surveys. Já a OceanPact Log atuará na gestão em terra e no desmantelamento.

O diretor comercial e de marketing da OceanPact, Erik Fabian Cunha, ressalta que esse contrato de descomissionamento reflete o esforço conjunto das unidades de negócios e subsidiárias do grupo em buscar sinergias operacionais e ganhos de eficiência. "Conseguimos estruturar uma proposta competitiva, baseada em uma solução técnica robusta, confiável e segura do ponto de vista operacional", destaca Cunha.

Para a OceanPact, a assinatura do contrato com a Trident amplia a presença da companhia no mercado de engenharia submarina. Com 28 embarcações e amplo inventário de equipamentos para resposta a emergências offshore da América Latina, a companhia avalia que se consolida como empresa brasileira capaz de entregar um ciclo completo em projetos de descomissionamento.

Em agosto, a Petrobras e a OOS International B.V., em parceria com a Camorim Serviços Marítimos, assinaram, após processo licitatório, contratos de fretamentos R\$ 1,2 bilhão, com duração de três anos (1.095 dias), das embarcações Jin Hua 01 e Jin Hua 02, autoeleváveis do tipo Liftboat, que serão usadas em operações de manutenção e prontidão de plataformas fixas que serão descomissionadas nas bacias Sergipe-Alagoas e Rio Grande do Norte-Ceará. O acordo prevê prestação de serviços de operação náutica e hotelaria.

Liftboats são embarcações multiuso e autoeleváveis, projetadas para transportar tripulação e equipamentos, além de fazer manutenção e servir como acomodação para pessoal. De acordo com a Petrobras, as duas unidades contratadas vão operar em profundidades de até 48 metros, em suporte à manutenção e às atividades de prontidão das plataformas que serão descomissionadas.

O gerente-executivo de terra e águas rasas da Petrobras, Stênio Galvão, disse que o fretamento das duas embarcações especializadas vai permitir à empresa aumentar a eficiência de suas atividades no descomissionamento de plataformas. Segundo Galvão, com as duas unidades será agilizada a prontidão das plataformas e melhoradas as condições de integridade durante as operações.

A Camorim destacou que atende a Petrobras desde 2007, o que permitiu estabelecer uma parceria sólida com a companhia. "A celebração desse novo contrato nos traz desafios e a certeza de que estamos no caminho certo, expandindo nossas atividades para novas modalidades de operação com um maior grau de complexidade", comentou o vice-presidente da Camorim, Eduardo Adami.

Ele explica que os barcos e balsas podem auxiliar as cábreas nessas operações de descomissionamento. "Esse contrato é focado no descomissionamento de plataformas

autoelevatórias no Nordeste do Brasil e vamos operar em conjunto. As embarcações ficam à disposição da Petrobras, que decide onde elas ficam”, ressalta. Adami destaca que a Camorim tem bases em São Luís (MA), Santarém (PA), Vila do Conde (PA) e Cabedelo (PB) que podem dar apoio.

Essa movimentação de empresas e de contratações acontece no momento em que tramitam no Congresso projetos de lei sobre desmantelamento de plataformas e outros tipos de embarcações. No final de agosto, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) da Câmara dos Deputados encerrou o prazo de cinco sessões para apresentação de emendas ao projeto de lei 1.584/2021, que trata da reciclagem de embarcações.

No período, que foi de 7 de agosto a 20 de agosto, foi apresentada somente uma proposta de emenda ao texto do PL, que aguarda parecer do relator, deputado Cláudio Cajado (PP/BA). A emenda modificativa foi apresentada pela deputada Caroline de Toni (PL/SC), representante da Frente Parlamentar pelo Livre Mercado na Câmara.

A proposta visa alterar a redação do artigo 18º, que trata do regime especial de tributação aplicável na aquisição das embarcações e no fornecimento de serviços destinados às atividades de descomissionamento, desmantelamento, descarte ou reciclagem, a serem realizados em estaleiros nacionais autorizados.

“O regime especial previsto implica a suspensão total dos tributos incidentes nessas operações e será regulamentado por ato infralegal. Caso as embarcações a serem descomissionadas, desmanteladas, descartadas e recicladas sejam de propriedade de pessoas jurídicas residentes no exterior, estas ingressarão no país igualmente desoneradas”, diz a proposta.

O argumento é que uma lei ordinária não pode delegar a outra lei ordinária, de mesma hierarquia normativa, a incumbência de criar ou disciplinar regime jurídico autônomo, sob pena de reduzir o dispositivo a caráter meramente programático, esvaziando sua eficácia normativa. Segundo a proposta de emenda, o adequado seria que a própria lei estabelecesse, em seus dispositivos, o regime em questão, remetendo apenas a regulamento infralegal a competência para detalhamento técnico e operacional.

A parlamentar questionou que, na ausência de arcabouço normativo adequado, parcela significativa dessas embarcações vem sendo enviada a estaleiros estrangeiros ao término de sua operação em águas brasileiras, ocasionando perda de oportunidades econômicas e tecnológicas relevantes ao país.

A autora da proposta de emenda defende que, sob o prisma macroeconômico, é urgente a instituição e o estímulo, no Brasil, de um mercado estruturado de descomissionamento, desmantelamento, descarte e reciclagem de embarcações cujo ciclo de vida útil se encontre encerrado ou que já não atendam às finalidades para as quais foram originalmente construídas.

“Essa medida tem o potencial de fomentar um setor estratégico de reciclagem industrial, promovendo inovação, geração de empregos e incremento da renda, em consonância com os princípios da economia circular e com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)”, justifica Caroline.

Antes da CCJC, o texto do PL recebeu parecer favorável nas comissões de Viação e Transportes (CVT), de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) e de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN). Na CVT, o PL 1.584/2021 foi aprovado no último dia 15 de junho. Passando na CCJC, o texto será encaminhado ao Senado e, se não houver nenhuma emenda, vai direto à sanção presidencial para promulgação da lei.

O PL em discussão tem objetivo de promover as atividades de desmantelamento e reciclagem de embarcações e estruturas offshore de forma segura e ambientalmente correta. A proposta foi apresentada em abril de 2021, pelo então deputado Coronel Armando (PL-SC), que não conseguiu se reeleger. O projeto prevê, entre outros pontos, regras detalhadas voltadas aos estaleiros de

reciclagem, armadores, Marinha e órgãos ambientais. As regras se aplicam a todas as embarcações em águas jurisdicionais brasileiras (AJB), incluindo plataformas flutuantes ou fixas de petróleo.

O PL da reciclagem de embarcações foi encaminhado à CCJC em junho, um dia depois que a Convenção de Hong Kong (HKC), que trata do tema, entrou em vigor. “Teremos num futuro breve, a partir da aprovação e entrada em vigor do PL 1.584, as condições para que tenhamos uma regra brasileira que estará de acordo com a Convenção”, avalia o secretário-executivo do Sinaval, Sérgio Leal.

Ele acredita que, como em outras internalizações de convenções internacionais, há sempre a possibilidade de emendas ou alterações em função das dúvidas que aparecem na aplicação efetiva das normas na atividade regulamentada. O Sinaval também entende que, a partir da sanção da lei nacional e da internalização da HKC, haverá ajustes da lei estadual 10.028/2023, que regulamentou a atividade de reciclagem e desmantelamento no Rio de Janeiro.

“Essa lei terá que se adequar à lei nacional e ao que vier da Convenção, de maneira que tenhamos um processo harmônico de decisões em que estaleiros e autoridades que vão administrar o processo — DPC [Diretoria de Portos e Costas], sociedades classificadoras (...) — e um período para tirar as dúvidas que serão levantadas”, completa Leal.

O secretário-executivo do Sinaval pondera que os estaleiros têm necessidade de manter regularidade de atividades e que o desmantelamento e a reciclagem de navios e plataformas entram como atividades complementares, principalmente nos períodos de baixa dos ciclos de construção e reparação de embarcações. Leal considera que, para algumas empresas, a reciclagem e o desmantelamento poderão se tornar uma extensão bem-vinda.

Ele lembra que, antes da reciclagem da P-32 em Rio Grande (RS), a maioria das embarcações de grande porte era levada para desmantelamento em instalações fora do Brasil. “Temos recebido sinalizações de nossos associados. Muitos nos informaram interesse em participar desse mercado, que pode ser muito importante para todos”, contou Leal, que participou do webinar ‘Convenção de Hong Kong, e agora?’, promovido em junho pelo Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF).

A fase de construção de experiência (EBP) da Convenção de Hong Kong, que entrou em vigor no dia 26 de junho de 2025, terá três estágios: coleta de dados, análise dos dados e revisão holística da Convenção. A condução técnica da EBP será realizada pelo Subcomitê de Prevenção e Resposta à Poluição (PPR), entrando na agenda em 2027, com conclusão prevista para 2030. A EBP foi proposta pela Noruega em reunião do MEPC/IMO, em abril, baseada no que aconteceu na época das discussões da Convenção da Água de Lastro.

O coordenador da Secretaria-Executiva (SEC-IMO) da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional, CMG Sidney da Silva Pessanha, acredita que todos os Estados poderão contribuir com suas experiências, inclusive o Brasil, que ainda está em processo de adoção da convenção. Ele ressalta que a IMO não possui experiência anterior que estabeleça regras para instalações de reciclagem e defende que a indústria, armadores e autoridades vão precisar de clareza jurídica.

“Vários problemas podem surgir quando uma Convenção entra em vigor que não estavam previstos na ocasião de sua redação”, pontuou Pessanha, no webinar do CESS/UFF. Ele ponderou que não se espera uma mudança radical da Convenção, que vem sendo discutida desde 2009. “Se espera que seja feito esclarecimento jurídico, a interpretação de algumas coisas, mas mudar totalmente a IMO não costuma fazer isso. Aperfeiçoar sempre é bem-vindo”, salienta Pessanha, que participa das discussões sobre proteção do meio ambiente marítimo da agência da ONU, incluindo os debates sobre a implementação da HKC.

Navios com 500 AB (arqueação bruta) ou superiores que tenham contratos de construção firmados a partir de 26 de junho de 2025 deverão ter Certificado de Inventário de Materiais Potencialmente

Perigosos (IHM). Por conta do Port State Control, os 24 Estados Partes da Convenção poderão exigir o Certificado para tais navios, de qualquer bandeira, sendo Estado Parte ou não, incluindo navios de bandeira brasileira, por exemplo.

A HKC também estabelece que navios existentes deverão ter o Certificado 'dentro do possível' no período de cinco anos a partir de 26/06/2025. Os navios de bandeira de um Estado Parte só poderão ser reciclados em instalações certificadas de acordo com a Convenção. Os navios que forem reciclados em Estados Partes deverão ter o 'Certificado de Pronto para a Reciclagem'.

Atualmente, os 24 Estados Partes contratantes da Convenção são: Bangladesh, Bélgica, República do Congo, Croácia, Dinamarca, Estônia, França, Alemanha, Gana, Índia, Japão, Libéria, Luxemburgo, Malta, Ilhas Marshall, Países Baixos, Noruega, Paquistão, Panamá, Portugal, São Tomé e Príncipe, Sérvia, Espanha e Turquia.

O Brasil começou o processo de adesão à Convenção de Hong Kong, sem data prevista para conclusão. O país iniciou processo de adesão, que envolve Câmara dos Deputados, Casa Civil e atualmente está no Ministério de Relações Exteriores (MRE), que vai preparar o projeto de lei, enviar para Casa Civil e encaminhar ao Congresso para que o Brasil seja parte contratante aderindo à Convenção. "A data prevista para essa adesão depende de prioridades que fogem do controle. Isso pode acontecer daqui dois, três, quatro anos (...). Dependerá da prioridade que o Congresso dará a essa questão", comenta Pessanha.

A Convenção de Hong Kong impõe uma série de exigências para garantir que o descomissionamento e a reciclagem de navios ocorram de forma segura e ambientalmente adequada. Com base em visitas a estaleiros em outros países e considerando o cenário nacional, o coordenador do CESS/UFF, Newton Narciso Pereira, vê a necessidade de os estaleiros brasileiros adequarem suas infraestruturas para segurança e controle ambiental, o que inclui pisos impermeáveis, sistemas de contenção de resíduos e drenagem, estações de tratamento de efluentes e áreas de armazenamento adequadas para materiais perigosos.

O professor acrescenta a demanda por capacitação da força de trabalho, que passa por treinamentos contínuos em segurança do trabalho, manuseio de materiais tóxicos e práticas de desmontagem segura, conforme diretrizes da HKC. Pereira também chama a atenção para o desenvolvimento de sistemas de rastreamento e documentação, devido à implantação de planos de reciclagem específicos para cada embarcação, com inventário de materiais perigosos (IHM) e relatórios de conformidade. Além disso, os estaleiros deverão buscar certificações reconhecidas internacionalmente que atestem a conformidade com a HKC e permitir auditorias regulares por órgãos independentes.

O coordenador do Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF) ressalta que essa atividade traz oportunidades para estaleiros no Brasil e para terminais portuários que queiram operar como instalações de reciclagem. Atualmente, a P-32 está em processo de desmantelamento e reciclagem no Estaleiro Rio Grande (RS) e há expectativa de que outras unidades devam passar pelo mesmo processo em estaleiros nacionais nos próximos anos.

"Haverá demanda significativa de embarcações para serem recicladas oriundas do descomissionamento, bem como navios mercantes para os próximos anos. Há uma corrida agora para que tenhamos mais instalações para atender esse mercado nacional", destaca Pereira.

Ele lembra que a atividade já é uma realidade em outros países, alinhada ao conceito da economia circular e que contribui com o desenvolvimento de tecnologias e de métodos seguros de reciclagem que sejam cada vez mais eficientes e produtivos. Pereira entende que a aprovação da HKC vem trazendo, ao longo dos anos, melhorias para o setor do ponto de vista ambiental, operacional e segurança do trabalho, bem como impactos positivos no tratamento de resíduos, por exemplo.

O professor avalia que o fator que mais motivou as discussões para uma convenção internacional, no começo dos anos 2000, foi a precariedade dos desmontes de embarcações, que eram feitos principalmente em praias de países como Índia (Alang), Bangladesh (Chittagong), Turquia (Aliaga) e Paquistão (Gaddani), com passivos ambientais e trabalhistas. “Basicamente, a Convenção busca garantir que os navios sejam reciclados de forma correta, sem risco à saúde humana e ao meio ambiente”, analisa Pereira.

A instalação de reciclagem — estaleiro ou terminal portuário — deverá desenvolver planos de reciclagem da instalação. Os navios com 500 AB ou mais agora precisarão ter planos de reciclagem, que serão feitos em conjunto pelo armador e a instalação responsável pelo serviço. Além do IHM dos navios, os estaleiros deverão ter documento de autorização para reciclagem (DASR). Uma vez disposta para reciclagem, a embarcação deverá contar com um certificado internacional de pronto para reciclagem (IRRC). Ao final do processo, um certificado de conclusão de reciclagem deverá ser encaminhado ao Estado de bandeira e também deverá ser registrado no Estado de reciclagem.

Pereira explica que existem duas variáveis novas na HKC: a declaração de materiais, na qual materiais colocados a bordo devem seguir requisitos estabelecidos na convenção, e a declaração de conformidade dos fornecedores — Supplier's Declaration of Conformity (SDoC) — que vai validar os materiais declarados. Os fornecedores de primeira e segunda camadas vão precisar fornecer dados para enviar para o estaleiro. “Tem um fluxo contínuo de informações que os estaleiros vão ter que gerir na entrega das novas embarcações”, aponta.

O artigo 12 da Hong Kong Convention detalha sete informações básicas que deverão ser reportadas à Organização Marítima Internacional (IMO) em periodicidade a ser estabelecida. Algumas delas serão de competência da autoridade marítima do país, enquanto outras serão de responsabilidade da autoridade competente local. No Brasil, os certificados, inspeções e vistorias feitas em navios são atribuições da autoridade marítima brasileira, exercida pela Marinha.

As inspeções e certificações que serão feitas nas instalações de reciclagem, como estaleiros e terminais portuários, por exemplo, deverão ser feitas por uma autoridade competente, que ainda não está designada. Essa autoridade competente deverá, entre outras atribuições, enviar à IMO uma lista das instalações de reciclagem de navios autorizadas de acordo com a convenção e funcionando sob a jurisdição do país parte da HKC, além dos detalhes para contato e de uma lista anual dos navios reciclados dentro da jurisdição do país aderente à convenção.

O coordenador da Secretaria-Executiva (SEC-IMO) da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO diz que a autoridade marítima brasileira está bem definida por lei e é desempenhada pelo comandante da Marinha. No entanto, atualmente o Brasil não possui uma legislação que faça a designação de quem exercerá a função de autoridade competente para instalações de reciclagem.

Pessanha conta que esse foi o principal motivo para que o Brasil demorasse a aderir à Convenção, assinada em 2009. Ele pondera que o PL 1.584/2021, encaminhado à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, direcionou esse ponto ao sugerir que a autoridade competente seja exercida por um órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), que é ligado ao Ministério do Meio Ambiente (MMA).

“Em 2012, houve várias reuniões para decidir qual a vantagem ou viabilidade de o Brasil aderir à Convenção, três anos depois da adoção. O principal obstáculo era quem seria a autoridade competente brasileira para certificar as instalações de reciclagem. Isso foi resolvido há pouco tempo no PL sobre reciclagem, que está em discussão”, afirma Pessanha.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/10/2025

OFFSHORE AQUECE DEMANDA POR REPAROS. ESTALEIROS DIVERSIFICAM ESPECIALIZAÇÕES E CAPACITAM MÃO DE OBRA
Por Danilo Oliveira Indústria naval 27/10/2025 - 11:48



O aumento da frota e o aquecimento de atividades offshore trazem perspectivas positivas para empresas e estaleiros que oferecem serviços de reparo, manutenção e docagem. O destaque são as embarcações de apoio, que também podem ser convertidas ou modernizadas para aumentar a eficiência operacional ou para atender às especificações dos contratantes, como a Petrobras.

Estaleiros de diferentes portes investem na capacitação da mão de obra e na especialização das atividades oferecidas.

Armadores exigem previsibilidade de custos, qualidade do serviço e entregas no prazo. Planejamento das docagens e serviços é visto como estratégico para a atividade.

Um levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), gestor do Fundo da Marinha Mercante (FMM), identificou uma demanda futura de R\$ 7,6 bilhões por reparos e docagens nos próximos cinco anos. De um total de 1.836 obras estimadas, R\$ 5 bilhões correspondem a 319 projetos de apoio marítimo (65,4%), R\$ 1,5 bilhão são referentes a 1.350 projetos para navegação interior (19,4%), R\$ 971 milhões para apoio portuário (62 projetos) e quase R\$ 80 milhões para cabotagem/longo curso. Esses números, anunciados no começo de julho, podem ser ainda maiores considerando outras prioridades concedidas nas últimas reuniões do conselho diretor do fundo setorial (CDFMM).

A frota de apoio marítimo que opera em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) tem uma previsão de docagem de classe de 380 embarcações entre 2026 e 2030, de acordo com o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) e a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam). O vice-presidente do Syndarma/Abeam, Paulo Mediano, diz que esse volume se deve ao tamanho da frota brasileira, que demanda docagens obrigatórias a cada cinco anos, além das manutenções.

Aproximadamente 70% das embarcações são de porte médio ou superior, com mais de 60 metros de comprimento. A avaliação é que o setor terá como desafio se preparar para atender com capacidade de docagem e manutenção. Mediano ressalta que, no caso das empresas verticalizadas, que possuem estaleiro próprio, o planejamento das docagens das embarcações fica um pouco mais facilitado.

“A operação verticalizada fica mais fácil. Outras empresas dependem de outros estaleiros para fazerem suas manutenções e docagens. É preciso estar preparado para atender a essa demanda”, analisou Mediano, durante o workshop 'Reparo e Manutenção Naval no Brasil', promovido em julho pelo Sinaval e pela Abeamar, no Rio de Janeiro (RJ).

Entre 2023 e meados de 2025, o CDFMM priorizou a docagem de 54 embarcações de apoio marítimo no montante de R\$ 837,8 milhões. Apesar de inferior ao valor disponibilizado para novas construções, o montante é considerado expressivo. Nesse período, o conselho priorizou R\$ 858,9 milhões para modernização e conversão de 47 embarcações de apoio offshore. Mediano observa que esse movimento está em curso e que não se tem notícia de embarcações de apoio marítimo fazendo manutenção fora do Brasil.

No evento, o vice-presidente do Syndarma/Abeam destacou que o segmento conseguiu junto ao Congresso a alteração na legislação que permitiu que empresas utilizem o FMM para reparo e manutenção, o que vai aumentar bastante a demanda e a facilidade de fazer reparos no país, com o prazo de amortização do financiamento ampliado de dois para cinco anos, alongando o tempo para pagamento da dívida.

A Empresa Brasileira de Reparos Navais (Renave) destaca, no último ano, a realização de uma série de docagens, reparos e manutenções de PLSVs (lançamento de linhas), com elevada complexidade e fiel cumprimento de prazos extremamente exíguos. O superintendente da Renave, Luiz Eduardo

Campos de Almeida, afirma que o mercado de reparo segue aquecido no Brasil, principalmente no segmento de offshore.

Em 2024, o Renave realizou serviços no navio tanque Gastão Motta, da Marinha do Brasil. O superintendente do estaleiro diz que a empresa também está atenta a novas oportunidades para embarcações da força naval e espera executar outras demandas desse segmento.

Almeida diz que o Renave é apontado como referência no segmento de reparo devido à experiência de toda a equipe gerencial, com mais de três décadas de trabalho ininterrupto, e ao maior parque industrial de reparação naval do continente. Ele destaca que o estaleiro conta com seis diques, 1,5 mil metros de cais, localização privilegiada e atendimento a todas as normas, procedimentos, certificações e legislação vigentes. Nos últimos anos, a empresa investiu em dragagem, novos equipamentos e adequação às certificações ISO 14.001 e 45.001, recentemente agregadas à 9.001.

Almeida vê entre os maiores desafios no Brasil a falta de políticas governamentais que protejam essa atividade estratégica da concorrência estrangeira, a qual considera, por vezes, 'predatória'. Ele também cita dificuldades portuárias e alfandegárias, que inibem projetos que dependam de material importado e a carência de mão de obra especializada no mercado, o que ele associa à falta de formação e renovação desses profissionais.

O Estaleiro Mac Laren, localizado em Niterói (RJ) está atento ao mercado de reparos e serviços e ao aquecimento do segmento offshore. A construção de um dique flutuante, que está em fase final de financiamento, vai demandar US\$ 50 milhões de investimento. Na semana da 19ª Navalshore, o Mac Laren realizou um evento no Rio de Janeiro (RJ), para a promoção do conceito 'One Stop Shop', que é outra forte aposta, junto a empresas parceiras, como MI Eletric Brasil, Subsea Connect e VMS Group. Novas empresas ainda podem se juntar e fazer esse grupo crescer.

O vice-presidente do grupo Mac Laren, Alexandre Kloh, observa que o segmento de construção naval está em processo de retomada e que as atividades ligadas à logística offshore que independem da construção — manutenção e reparo — também estão em alta. No caso dos reparos, a leitura é que falta infraestrutura para atender ao volume e tipos de embarcações hoje instaladas e operando no Brasil. Kloh ressalta que os grandes estaleiros do país não foram concebidos para serem instalações dedicadas à manutenção ou reparo, pois foram vocacionados à fabricação de FPSOs e módulos, por exemplo.

O executivo diz que o dique flutuante será um diferencial importante para o negócio e que vai trazer em torno de dois mil a quatro mil novos trabalhadores. "A construção do dique foi uma decisão muito certa da empresa, no momento muito importante da nossa indústria. Será o maior dique do hemisfério sul e coloca o Mac Laren em posicionamento entre as três maiores empresas do Brasil em atendimento à indústria naval", estima Kloh.

O cronograma de construção da estrutura flutuante é de 12 meses. Esse projeto recebeu prioridade do FMM e a empresa está em conversas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), acertando detalhes como garantias e a modalidade de contratação. Segundo Kloh, esse é um projeto inovador, diferenciado e único na América Latina. "Não tem nenhum outro equipamento similar ao que será construído por nós. Robusto e com capacidade de içamento de 15 mil toneladas. Vamos ter capacidade de atender embarcações de até 160 metros de comprimento", afirma. Ele acrescenta que é um dique modular, que poderá ser estendido para até 210 metros.

O Estaleiro Mauá, em Niterói (RJ), também tem perspectivas positivas com o reparo, que vem crescendo em torno de 20% nos últimos dois anos. Com o arrefecimento das encomendas há cerca de 10 anos, o Mauá fortaleceu a área de manutenção, reparos e serviços de embarcações em geral. O estaleiro cresceu em torno de 20% essa atividade em 2023 e em 2024. "De 2024 para 2025, acreditamos que vamos aumentar de novo na casa de 20% a 25% nosso faturamento neste segmento de reparo e serviços", projeta o CEO do Estaleiro Mauá, Miro Arantes. No primeiro semestre, a capacidade de reparo do estaleiro ficou 90% ocupada.

O Estaleiro Atlântico Sul (PE) projeta, com os contratos de reparo firmados desde o final de 2020, que vai atingir a marca de 80 navios até o final de 2025. Os principais clientes são armadores de cabotagem que operam na costa brasileira, além de empresas do setor de petróleo e gás, que demandam serviços para barcos de apoio marítimo, plataformas, floteis e sondas. "Nos consolidamos como um grande estaleiro de reparo no Brasil para atender embarcações de maior porte que antes não podiam ser atendidas aqui por falta de estaleiro ou de infraestrutura capaz de suprir", afirmou o CEO do EAS, Roberto Brisolla, à Portos e Navios, durante a Navalshore, em agosto.

Muitos desses navios foram ao estaleiro para a instalação de sistemas de tratamento de água de lastro (BWTS, na sigla em inglês) para se adequar às normas internacionais. Outro serviço demandado é a instalação de sistemas específicos para PLSVs, como estruturas para centralizar a torre de lançamento de cabos. O EAS também fabrica e instala estruturas metálicas em plataformas, bem como faz retrofit de acomodações dessas unidades. Plataformas e navios de apoio também procuram o estaleiro para manutenção dos sistemas de propulsão.

Uma das estratégias adotadas em 2025 pelo EAS, que foi projetado vocacionado para construção naval, é o uso do Goliath para o içamento de embarcações para o reparo, sem a necessidade de ocupar o dique. Esse guindaste tem capacidade grande para içar navios do porte de barcos de apoio para reparo.

Brisolla diz que a estratégia de diversificar e se especializar em algumas atividades vem ajudando na recuperação financeira do estaleiro e na manutenção de uma 'espinha dorsal' de mão de obra própria da equipe. Atualmente, o EAS conta com aproximadamente 400 pessoas em seu quadro fixo, focadas em reparo, e com um quadro flutuante de outras 100 a 300 pessoas que podem ser mobilizadas mais prontamente. Grande parte do banco de profissionais que foram treinados pelo EAS participou do último ciclo da construção naval e retornaram ao estaleiro.

O CEO avalia que o EAS conseguiu se tornar alternativa e captar armadores que antes levavam seus navios para reparos na Europa ou na Ásia. Muitos desses navios cruzavam o oceano sem carga, por falta de estaleiro aqui, e deixavam de utilizar o benefício do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Para Brisolla, mesmo que o AFRMM ainda traga algumas burocracias que dificultam a liberação dos recursos para o armador, esse instrumento é uma vantagem para contratação do reparo no Brasil.

"Todos os operadores de contêineres no Brasil já fizeram reparo com a gente. Nosso plano de entrada no reparo se consolidou, hoje é um business estável no estaleiro e temos diversificado, buscando melhorar produtividade para melhorar a rentabilidade", celebra. Brisolla destaca que grande parte das atividades é feita com mão de obra própria do estaleiro, que praticamente não subcontrata serviço de terceiros, exceto prestadores de algumas atividades ligadas à propulsão, mecânica e motor. Já as partes de tubulação, válvulas e tratamento de casco, por exemplo, são feitas com a equipe do EAS.

Na avaliação do EAS, um dos desafios para o setor é a recapacitação da mão de obra, que ficou um tempo parada a partir da desmobilização das atividades de construção. Para o caso de um aquecimento desse tipo de obra pode haver 'competição' por profissionais da construção civil, que também está aquecida. "Em Pernambuco, nossa atividade de reparo hoje tem uma situação bem controlada, banco de profissionais treinados. Podemos chegar a 700-900 funcionários conseguindo trabalhar bem. Mas, com cenário de mobilização maior, para grandes projetos de construção, a mão de obra intensiva será um desafio. É um desafio para todas as regiões, não somente para Pernambuco", estima Brisolla.

Ele lembra que o EAS interrompeu a construção de navios em 2019 e, com cinco anos de reparo, já conseguiu formar um cluster de fornecedores que atendem demandas mais contínuas de reparo, como serviços especializados e materiais solicitados continuamente. "Quando aquece a atividade, a economia local começa a se desenvolver para suprir", afirma Brisolla.

O Estaleiro Rio Maguari (PA) venceu uma concorrência para fazer a repotencialização de um rebocador da frota da Sulnorte, que deve acontecer no início de 2026. O ERM, que segue com uma carteira robusta com a construção de rebocadores, balsas e empurradores para diferentes empresas do setor, negocia outros reparos, tanto de empurradores quanto de balsas. O diretor comercial do ERM, Fabio Vasconcellos, diz que, no momento, a área atual do estaleiro atende às demandas para esse serviço. "Há uma expectativa de, com crescimento da demanda por reparo, termos uma área exclusiva. Mas, por enquanto, estamos usando a própria área do estaleiro", revelou Vasconcellos, na Navalshore.

O Estaleiro Rio Grande (ERG), da Ecovix, realizou mais de 20 reparos de embarcações em três anos. A empresa destaca os reparos realizados em dois navios-sonda, sendo que em um deles foi realizada a troca completa dos oito receptáculos dos thrusters, em uma operação inédita no país. Em um desses reparos, a plataforma P-32 já estava no dique seco para desmantelamento. O diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila, lembra que essa operação impôs um desafio técnico ainda maior, mas que foi superado pela equipe do estaleiro, com eficiência operacional e segurança nas operações.

O Estaleiro Rio Grande vem numa escalada de boas notícias com novos contratos de construção de navios petroleiros para a Transpetro e a recente aprovação de sua recuperação judicial. Com as demandas atuais do estaleiro e ocupação do dique, a tendência é que as demandas do mercado de reparo aconteçam com as embarcações atracadas.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) avalia que o reparo de navios em estaleiros no Brasil representa um primeiro passo, antes de se poder pensar em dar um segundo para a construção de navios no país. O diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, ressalta que as empresas de cabotagem sempre vão precisar de reparo e manutenção.

A Lei do AFRMM 10.893/2004 prevê o ressarcimento das empresas brasileiras de navegação (EBNs) e a não incidência do AFRMM para cargas com origem ou destino às regiões Norte e Nordeste, o que representa quase 100% das cargas transportadas pelas empresas de cabotagem. A legislação estabeleceu que os recursos gerados pelas EBNs de cabotagem gerariam o benefício do recolhimento do AFRMM direto para EBNs.

Desde 1997, o governo concede incentivo a usuários da cabotagem e navegação interior, que não precisam pagar o AFRMM. O processo de ressarcimento hoje é controlado pela Receita Federal (RFB), que deposita esses recursos carimbados em contas vinculadas. Essa é uma destinação específica para construção ou pagamento de financiamento do FMM para docagem, reparo e manutenção em estaleiros no Brasil.

As empresas de cabotagem têm mais de R\$ 1,5 bilhão a receber de recursos do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) que estão retidos na Receita Federal (RFB). De acordo com a Abac, são processos de mais de três anos que as EBNs têm direito e que, por lei, devem ser obrigatoriamente aplicados na indústria nacional em, no máximo, três anos.

A associação avalia que o sistema funciona bem, porém o atraso nos ressarcimentos impede investimentos no curto prazo na economia nacional com potencial de gerar emprego e renda. Segundo Resano, essa retenção dos ressarcimentos prejudica o desenvolvimento das atividades econômicas e faz com que as EBNs façam as contas e comparem onde é mais vantajoso fazer o reparo, considerando custos do serviço e do deslocamento das embarcações. "Começam a entrar outros fatores que desvirtuam o recurso. Por que reter, se vai irrigar a economia e a atividade dos estaleiros? Os navios continuam obrigados e fazendo a docagem e manutenção com recursos próprios", comentou Resano.

Nas discussões da Lei 14.301/2022, que criou o programa BR do Mar, o Syndarma/Abeam atuou junto ao MPor e o Congresso para inserção de uma emenda para que a Lei 10.893/2004 trouxesse previsão expressa para utilização dos recursos para manutenção e para permitir que as EBNs tomassem recursos diretamente para a contratação de serviços e a aquisição de equipamentos. A

Lei 10.893 trazia expressamente previsão para utilização dos recursos FMM para docagem e reparo, mas não para manutenção.

Essa simples alteração para a inserção de um vocábulo foi suficiente para aumentar a possibilidade de utilização desses recursos para manutenção, já que o agente financeiro segue estritamente o que está na legislação. “Isso foi muito bom porque ampliou a utilização dos recursos do fundo”, celebrou a então vice-presidente executiva do Syndarma/Abeam, Lilian Schaeffer, que participou no evento sobre reparo.

A alteração da lei permitiu que o agente financeiro possa conceder esses recursos para manutenção preventiva e corretiva. “Estamos ‘ensinando’ as empresas a buscarem esses recursos para poder viabilizar sem impactos ao seus fluxos de caixas”, disse Lilian. Ela contou que as empresas ainda não tinham o hábito de solicitar recursos do FMM para manutenção, assim como faziam para docagens. A docagem quinquenal, por exemplo, gera volumes expressivos de recursos utilizados a cada cinco anos. Ela explica que, como a frota de apoio possui embarcações complexas, os recursos são essenciais para os serviços.

Na visão da Abac, houve evolução nos processos de concessão de prioridade de recursos para docagem porque antes havia muito engessamento quanto ao detalhamento dos serviços a serem executados, sendo que muitas vezes isso é conhecido depois que o navio entra no dique.

As empresas de navegação também têm debatido com o ministério e agentes financeiros a previsão para contratação de ‘empresa especializada’. A lei trouxe essa inovação, dizendo que o armador poderá se valer de recursos do fundo para contratação de empresas especializadas. Num primeiro momento, houve uma lista considerada restritiva onde ‘empresas especializadas’ seriam empresas especializadas de estaleiro. “Há uma permanente interação do setor privado com MPor e agentes financeiros para aprimorar a redação e dar conforto a todos para a utilização máxima dos recursos do fundo”, frisou Lilian.

O coordenador geral de fomento do MPor, Fernando Pimentel, explicou no evento que o financiamento pode ser concedido na docagem, reparo, manutenção, modernização e jumborização. “Todas essas modalidades estão previstas para esse tipo de projeto”, afirmou. Ele sugere que empresas comecem relacionamento com agentes financeiros o quanto antes, em vez de esperar a publicação da resolução para ir atrás do agente financeiro. A recomendação, segundo ele, vale principalmente se a empresa não tem um relacionamento prévio com o agente, já que se trata de um processo moroso e complicado.

“Existem empresas que conhecem bem o procedimento e, assim que sai a publicação, na semana seguinte já aparece contrato para equipe técnica do MPor. O relacionamento com agente financeiro tem que ser começado muito antes”, sugere Pimentel.

Ele não considera que a dificuldade de antever a despesa seja um problema para o financiamento, já que pode ser feito com despesas comprovadas e realizadas até 180 dias anteriores ao protocolo do projeto no FMM. Ele esclarece que projetos de reparo e manutenção são realizados já depois da obra concluída. “Se for um pedido da instituição financeira para a gente, eles têm adiantamento integral de recursos. O relatório de comprovação é entregue depois da liberação financeira”, detalha Pimentel.

O coordenador afirma que a condição que o FMM tem para esse tipo de projeto é a melhor possível: poder entregar o pedido posteriormente, com a liberação integral do recurso após o contrato assinado. Ele cita casos em que o contrato chegou com pedido de liberação integral e, com 15 dias da assinatura do contrato, o dinheiro foi transferido para a empresa e a comprovação foi feita posteriormente. “Acho que usam pouco o recurso do fundo para reparo, manutenção e docagem, dado o potencial da frota brasileira”, comenta.

Pimentel garante que a empresa que entrega o projeto para o CDFMM no prazo da reunião com toda a documentação necessária sempre terá o projeto submetido para próxima reunião do conselho

diretor. Um dos desafios do ministério é fazer com que, com base no histórico da empresa, possa ser elaborado um plano futuro, de dois a três anos de reparo e docagem, por exemplo. Seria um financiamento em que a empresa poderia ir sacando do montante já pré-aprovado durante um período específico, onde o plano inteiro dela de reparo e docagem seria contemplado. Dessa forma, em vez de mandar projetos a cada reunião do fundo, seria apreciado um grande projeto da empresa por um período maior.

O Estaleiro São Miguel (RJ), dedicado à construção e reparo, é uma das unidades de negócios do grupo Bravante. O coordenador comercial do estaleiro, Marcos Porto, conta que o estaleiro inicialmente foi construído para manutenção e construção das embarcações próprias, mas hoje constrói e repara para terceiros. O São Miguel conta com dois diques que, ao longo dos últimos anos, têm tido 96% de taxa de ocupação.

O dique 1 tem 96 metros de comprimento por 22 metros de boca e 4,80 metros de profundidade. Doca embarcações com até 4,30 metros de calado e conta com um pórtico com capacidade de 100 toneladas de elevação. O dique 2 tem 110 metros de comprimento por 26 metros de boca, 6 metros de profundidade e doca até 6,5 metros de calado, contando com um pórtico com capacidade de 160 toneladas de elevação, 120 metros de cais e 5,5 metros de profundidade.

Entre os projetos que passam por reparos e troca de chapas de aço estão os dois navios salineiros da Salinor (Navenor) construídos pelo São Miguel e que operam na região Nordeste. Porto diz que uma das estratégias é fechar os contratos com seis a sete meses de antecedência. “Negociamos com nosso fornecedor de chapa (Usiminas) com prazo e preço mais atrativo. Temos facilidade e fidelidade desse cliente”, destaca Porto.

A Norsul considera que a satisfação com os serviços passa pelo atendimento dos pilares segurança, qualidade, custo e prazo. A empresa avalia que os estaleiros nacionais vêm melhorando nos últimos anos, principalmente em relação aos dois primeiros quesitos. O gerente-executivo de frota da Norsul, João Bottoni, conta que em serviços recentes não houve registro de acidentes com afastamento e nenhum retrabalho após a docagem.

Em contrapartida, a empresa ainda identifica pontos para evolução quanto à entrega e ao valor dos serviços. “Custo e prazo, principalmente quando comparado com estaleiros fora do Brasil, ainda é um gargalo”, apontou Bottoni durante o evento do Sinaval/Abeemar sobre reparo e manutenção.

Enquanto um Panamax docado fora do Brasil fica, em média, oito a 10 dias em dique seco, esse tempo no Brasil pode chegar a algo entre 30 e 40 dias.

“Esses dois pilares estão fortemente ligados e impactados pela eficiência, que é o tempo que o estaleiro gasta para realizar as atividades”, analisa. O gerente lembra que, conseqüentemente, mais tempo no dique representa maior custo com afretamento de navio substituto e perda de receita. Ele acrescenta que a deficiência da capacidade instalada faz com que esse prazo aumente quando existem demandas extras após a docagem. “Sabendo que é natural que docagem exijam trabalhos extras, o cronograma tem que ser o mais realista possível”, comenta.

Bottoni explica que a Norsul costuma fazer especificações de docagem bastante detalhadas para evitar variações orçamentárias. A empresa procura entrar em contato com estaleiros quatro a seis meses antes para discutir o escopo. Segundo o gerente, isso esbarra na metodologia que cada estaleiro usa para precificar sua demanda. “Talvez a padronização dessas propostas seria uma das principais demandas. Já tentamos criar uma planilha própria de precificação na Norsul, mas cada estaleiro tem um método diferente de executar”, sugere.

Ele entende que docagem e reparo são temas estratégicos da operação, na medida em que a sinalização de atraso é importante para a empresa saber com antecedência e tentar executar um plano de ação com foco em soluções ágeis. “Para desenvolver transporte marítimo e fluvial no Brasil, precisamos tratar manutenção e reparo como algo estratégico, e não apenas operacional”, salienta Bottoni.

O diretor de produção e manutenção da Wilson Sons, Leandro Aversa, percebe que os estaleiros precisam ser reconhecidos cada vez menos como empresas de solda, o que aumenta a importância da experiência tecnológica. “O estaleiro tem que pensar de outra forma: como entra na cadeia de valor do operador para prover soluções e competências”, sugeriu durante o evento. Para Aversa, os desafios passam em como os armadores entendem que estaleiros podem suportá-los na questão de eficiência energética.

Aversa acrescenta que a otimização de atividades faz com que o estaleiro seja visto como ente da cadeia que vai impulsionar o armador a ter uma melhor operação, e não como uma instalação que vai ficar com a embarcação retida. Ele observa o uso de dados para otimização do planejamento, o que ajuda os estaleiros a ter programação anual e facilita superar as dificuldades.

Considera que o uso de dados para alta performance da frota ajuda bastante na predição de falhas e tendências. A coleta abrange dados e informações de consumo e variáveis de operação de motores, propulsores e geradores. “Isso tudo entra no sistema de comparação de cenários. Comparamos variáveis esperadas com variáveis daquele cenário para entender melhor o que está acontecendo”, detalha Aversa.

O executivo verifica crescimento das demandas e dos valores priorizados pelo FMM desde 2022. Pondera que a demanda nem sempre vem do FMM — eventualmente vem de armadores de forma particular. O diretor de produção e manutenção acrescenta que a perda de capacidade laboral nos últimos anos representa uma perda de competência no setor, que vem buscando suprir os gaps de capacitação. “Falamos em competitividade e a perda de pessoas é uma perda de produtividade impressionante”, alerta Aversa.

Para a Elcano, que opera na cabotagem de graneis, existem poucas possibilidades de docagem no Brasil. O diretor da empresa, Armando Panichelli, diz que o ideal é que o local dos reparos seja próximo de onde os navios trafegam. Panichelli estima que cinco navios da frota são os que têm mais problemas para reparos de docagem no Brasil. “A problemática é que os navios maiores que temos não entram em todos os estaleiros”, lamenta.

Segundo Panichelli, a logística no Brasil é complexa, principalmente para suprimentos, por conta dos prazos dilatados. “Toda a indústria vem sofrendo com os sobressalentes porque, muitas vezes, os prazos não são cumpridos, inclusive com fornecedores internacionais. Isso acontece no mundo todo. Falta de planejamento é um dos fatores que mais nos afeta”, afirma. Ele também relata que o país sofre com problemas de mão de obra qualificada para atender manutenção de questões operativas dos navios.

Outra dificuldade é conseguir no Brasil, em quantidade suficiente, equipamentos para a pintura especial para tanques, que precisam de tratamento específico, que segue parâmetros muito restritos. “Infelizmente tivemos que sair do Brasil e perdemos a oportunidade de recuperar investimentos através do FMM”, pontua.

O gerente-executivo de engenharia e manutenção de navios da Transpetro, Flávio Gabina, diz que a empresa tem mantido conversas com os principais estaleiros nacionais, buscando aproximar e desenvolver docagem de navios de maior porte no Brasil. Parte da frota que opera fora do país, como aliviadores, recebe serviços no exterior por não terem facilidade de docagem no Brasil. “Tenho certeza de que aprimorando as técnicas de docagem desse navio em particular, vamos conseguir desenvolver aqui no Brasil”, ressalta Gabina.

Ele destaca que a Petrobras tem iniciativas para desenvolvimento de startups e que, dentro desse projeto, a Transpetro busca desenvolver soluções digitais para aprimorar a eficiência energética com emprego de tecnologia. “Encontramos soluções no exterior e observamos que poderia estar disponível e ser desenvolvido aqui no Brasil”, comenta Gabina, reforçando que desde 2023 a empresa busca, na construção e reconstrução de alguns projetos estratégicos, atuar próxima do mercado para que as demandas façam sentido para a indústria local.

A Transpetro hoje tem uma frota de 33 navios, 26 deles construídos no Brasil. Cerca de metade dos 33 navios é focada no mercado internacional, atuando em países como China, Índia e Estados Unidos. São 10 Suezmax, cinco Aframax, sete Shuttle Tankers, seis LPG Carriers, quatro navios de produtos e um Panamax. A empresa conta com um centro de controle nacional e um centro de monitoramento de navios (CMAN), que permite monitorar a frota. A Transpetro também dispõe de um centro de treinamento na formação de seus profissionais, tanto marítimos quanto de terra.

Os contratos de manutenção dos navios são gerados por processos de licitação, seguindo ritos de contratação via plataforma Petronect. Alguns equipamentos e sistemas são direcionados para contratação direta em função da expertise de determinados fabricantes. Entre os desafios atuais estão a descarbonização e o aumento da eficiência operacional.

A Transpetro enxerga na digitalização um ponto de solução para atender aos parâmetros de descarbonização e de aumento de eficiência, por meio do emprego de tecnologias e soluções digitais. Também há uma preocupação de preparação de profissionais de mar e de terra, com a qualificação de como estão chegando ao mercado para operar com essa quantidade de tecnologia hoje empregada nos navios.

O secretário nacional de hidrovias e navegação (SNHN), Dino Antunes, diz que, além dos movimentos de construção naval, com destaque para os programas de renovação da frota da Transpetro (TP25) e das embarcações de apoio que operam para a Petrobras, existe um aquecimento de atividades como manutenção, reparo e desmantelamento. “É um momento interessante. Tem segmento do petróleo importante, com política pública puxando. Só que vários outros setores da indústria naval também estão aquecidos”, afirma Antunes, que é presidente do CDFMM.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/10/2025

COM NOVAS FRONTEIRAS NO HORIZONTE, OFFSHORE TEM DESAFIOS PARA AMPLIAR FROTA DE APOIO EM OPERAÇÃO EM AJB

Por Danilo Oliveira Indústria naval 27/10/2025 - 11:48



O apoio marítimo viverá um momento de aquecimento e de recomposição da frota pelos próximos anos. Superado o período de baixa e incertezas, o setor vem sendo cada vez mais demandado, com bids e licitações para construção de embarcações com novas tecnologias embarcadas.

Projetos para a Petrobras, com contratos de 12 anos, serão construídos em estaleiros nacionais, com um cenário não menos desafiador do que na época dos antigos programas ‘Prorefam’. Com as projeções de expansão, há desafios para equilibrar a oferta e a demanda de embarcações e já se percebe maior participação de barcos de apoio de bandeiras estrangeiras operando no offshore brasileiro em 2025. A formação de marítimos também está na agenda do setor.

A frota de apoio em operação em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) se aproximou da marca de 500 embarcações nos últimos anos, considerando desde LHs (manuseio de linhas e amarrações) até PLSVs (lançamento de linhas). Para a empresa de inteligência de mercado, engenharia e corretora offshore WSB Advisors, esse número deve se consolidar como um novo equilíbrio para o mercado.

“Não projetamos uma expansão relevante além desse patamar, mas tampouco uma retração expressiva. A tendência é que esse nível se mantenha no longo prazo, sustentado pela continuidade do pré-sal e pela entrada gradual de novas unidades”, analisa o gerente de propostas da WSB, Raphael Montes, a partir dos levantamentos da WSB.One, base de dados da corretora.

A frota de apoio marítimo em AJB totalizou 463 embarcações em julho, abrindo o segundo semestre estável, com uma embarcação a mais do que em junho (462) e 15 unidades a mais do que em julho de 2024. De acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), 386 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 77 de bandeira estrangeira, na posição de julho de 2025. No mesmo mês do ano passado, a frota era composta por 378 embarcações de bandeira nacional e 70 estrangeiras.

Em julho, as embarcações com bandeira nacional representavam 83% da frota de apoio offshore, enquanto 17% correspondiam a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. A fatia das embarcações de bandeira brasileira, que chegou a 90% no final de 2022, caiu para 87% em dezembro de 2023. Ao final de 2024, 84% das embarcações da frota eram de bandeira brasileira, enquanto 16% representavam as embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras.

Em 2024, a frota de apoio marítimo cresceu cerca de 7%. A expectativa de crescimento é feita, basicamente, sobre os planos de negócios da Petrobras, que são divulgados e ajustados. De acordo com estudos da Fundação Vanzolini, e com as variações de cenário verificados no momento, a frota de apoio pode crescer 3% em 2025, 2% em 2026 e 2027 e 1% em 2028, 2029 e 2030, o que poderia atingir o patamar de 500 embarcações ao final de 2030. O Syndarma/Abeam pondera que é preciso considerar as notícias de corte de custos da Petrobras, e seu novo plano de negócios para o período de 2026-2030, previsto para ser divulgado em novembro deste ano, quando será possível haver mudanças de cenário.

Com o alto índice de embarcações de bandeira brasileira já sob contrato, o Syndarma/Abeam considera que poderá haver incremento de embarcações estrangeiras operando no Brasil, inclusive por meio de afretamento com base na tonelagem das embarcações em construção. “Este instrumento permitirá que as novas operações possam ter início antes do final das obras, e é mais um ponto positivo da política pública brasileira introduzido pela Lei 9.432/1997. Entretanto, a indutora da demanda sempre será a Petrobras e seu plano de negócios”, ressalta a entidade.

Para a Associação Brasileira dos Armadores Noruegueses (Abran), a maior presença de navios de bandeira estrangeira em 2025 reflete um mercado aquecido, com janelas de entrega curtas e requisitos técnicos específicos, complementando a oferta local, cobrindo picos de demanda e nichos de alta complexidade. A Abran acredita que, no curto prazo, a participação deve permanecer relevante e, em alguns nichos, crescer de forma marginal, até que novas campanhas entrem em operação e avance a renovação da frota brasileira.

No médio prazo, com a entrada em serviço de unidades já contratadas e a ampliação dos programas de renovação, a tendência enxergada pela Abran é de acomodação gradual: nos segmentos de maior escala, como suprimento de plataformas, a fatia estrangeira tende a estabilizar ou recuar. Em serviços altamente especializados — construção submarina, descomissionamento, intervenção, comissionamento e, mais adiante, eólicas offshore —, a presença da bandeira estrangeira deve seguir relevante, acompanhando o ciclo tecnológico e a disponibilidade global de embarcações.

A Abran destaca que seus associados mantêm presença robusta e qualificada no offshore brasileiro, operando frotas voltadas aos segmentos de maior exigência operacional: PSV (transporte de suprimentos), AHTS (manuseio de âncoras), RSV (embarcação equipada com robô)/CSV (construção submarina), MPSV (multipropósito), PLSV, flotel, sísmica, FPSO e aliviadores (shuttle tankers), com histórico consistente de entrega em operações de alta complexidade.

“A utilização segue elevada, sustentada por carteiras de contratos sobretudo de médio e longo prazos, em linha com o ciclo de desenvolvimento do setor, o que reafirma a confiança dos contratantes em elevados padrões internacionais de segurança, eficiência e confiabilidade”, comenta o diretor executivo da Abran, Ricardo Fernandes.

Ele diz que as associadas da Abran operam embarcações aptas a tarefas de alta complexidade, equipadas com características estruturais, operacionais e tecnológicas que permitem operar em distintas e desafiadoras fainas offshore, incluindo pesquisa sísmica, SURF (infraestruturas subsea, umbilicais, risers e linhas de fluxo), logística de plataformas, descomissionamento, ancoragem, manutenção e comissionamento — inclusive em eólicas offshore.

A WSB enxerga que, do ponto de vista da operação, o setor se tornou mais complexo e diversificado. A avaliação é que, além do tradicional suprimento, cresce a demanda por embarcações voltadas a serviços de IRM (inspeção, reparo e manutenção), RSVs e AHTS de alto bollard pull, bem como descomissionamento e logística de longas distâncias no pré-sal. Montes acrescenta que o endurecimento regulatório e ambiental exige planejamento minucioso e redundância de recursos.

Ao mesmo tempo, a produtividade da frota depende de padronização, integração com centros de controle em terra e otimização dos sistemas de posicionamento dinâmico (DP). Montes enxerga o desafio de recompor tripulações em modelos internacionais, mantendo a cultura de segurança e a excelência em HSE (saúde, segurança e meio ambiente). Segundo o gerente da WSB, os indicadores mostram que esses pontos serão determinantes para a competitividade no médio prazo.

Outro fator relevante diz respeito à composição da frota. Nos próximos 10 anos, mais de 80 embarcações construídas no Brasil deixarão o mercado em função do limite de idade operacional. Montes entende que o atual ciclo de construção, de cerca de 25 unidades, não será suficiente para substituir essa capacidade, nem em número, nem em tipologia. Dessa forma, ele acredita que uma consequência inevitável será a ampliação da participação da frota estrangeira.

“As projeções da WSB apontam para um aumento de até 100% em algumas categorias e até 200% em outras. A bandeira brasileira responderá de forma limitada, especialmente em PSVs, enquanto afretadores nacionais fora Petrobras e players internacionais não demonstram interesse em construir no país. Sem uma mudança de mentalidade — forçada ou não pela regulação — a tendência é de maior dependência de bandeiras estrangeiras”, analisa Montes.

O atual ciclo de construção contempla cerca de 25 embarcações em estaleiros nacionais, sobretudo PSVs resultantes de licitações recentes da Petrobras.

Os contratos já firmados, com as empresas Bram Offshore e Starnav Serviços Marítimos, preveem a construção e afretamento de um total de 12 PSVs, com R\$ 5,2 bilhões destinados para investimentos em construção naval no Brasil.

As 12 embarcações serão construídas em Santa Catarina nos estaleiros próprios das empresas vencedoras: Navship (Bram), em Navegantes, e Detroit (Starnav), em Itajaí. Os contratos incluem um período de até quatro anos para mobilização e 12 anos de operação, além da exigência de 40% de conteúdo local durante a fase de construção. De acordo com a Petrobras, essas embarcações serão fundamentais para as operações de logística de exploração e produção até 2028.

Para a WSB, o cenário, contudo, é bastante distinto daquele de 2010 a 2014 porque a cadeia de suprimentos precisa ser recomposta, o financiamento tornou-se mais seletivo e os projetos já nascem com requisitos de eficiência energética, digitalização e aderência ao Índice de Eficiência Energética de Navio Existente (EEXI) e ao indicador anual de intensidade de carbono operacional (CII).

“Isso eleva o investimento inicial, mas traz ganhos operacionais consistentes. A análise da WSB. One indica que a retomada é mais madura, seletiva e disciplinada, diferente do crescimento acelerado do passado”, ressalta. Montes observa que, na discussão da transição energética, é importante reconhecer que o Brasil sempre foi tardio na absorção de novas tecnologias.

Ele deu exemplo de que, enquanto o mercado internacional já avançava do gás natural liquefeito (GNL) para as baterias, o Brasil ainda debatia os primeiros passos desse insumo. Segundo o gerente

da WSB, hoje está claro que as baterias não representam solução plena para o apoio marítimo em longas distâncias, servindo mais como complemento em picos de carga.

“Nossa visão é que o país deve explorar o enorme potencial de sua matriz de biomassa. Como maior produtor mundial de etanol e biodiesel, o Brasil tem condições de liderar esse movimento, desde que sejam conduzidos estudos robustos para assegurar eficiência, viabilidade e, sobretudo, segurança operacional na adoção de misturas renováveis com combustíveis fósseis”, comenta Montes.

As empresas de apoio avaliam que, do ponto de vista da gestão das obras e desempenho dos estaleiros, a experiência mostra que o ciclo anterior apresentou diversos desafios e deixou ensinamentos que permitiram superá-los. Para o Syndarma/Abeam, a quantidade de embarcações neste novo ciclo é menor e encontrará o setor muito mais preparado para enfrentá-lo. “Sob a ótica da solidez das EBNs vencedoras para assumir novos financiamentos a perspectiva também é positiva, muito em face da recuperação da indústria do petróleo e das taxas de afretamento”, avalia a entidade.

O Syndarma/Abeam destaca que as embarcações mais novas, que estão hoje operando em AJB, já trazem significativos desenvolvimentos. São embarcações híbridas, com geradores, baterias e propulsores elétricos. A leitura é que o caminho para enfrentar a descarbonização prevista pela IMO impõe a troca dos atuais combustíveis, o que não é tão fácil, pois requer desde certificações e garantias de volume a logística de fornecimento dos novos insumos nos portos brasileiros, além de linhas de crédito diferenciadas para estimular a construção de novas embarcações e financiar o retrofit das existentes.

A Abran considera que o novo ciclo de construções traz lições claras do passado. Em relação à fase anterior, persistem desafios estruturais, que passam pelo acesso a financiamento competitivo (Fundo da Marinha Mercante — FMM e linhas privadas), previsibilidade regulatória e tributária, ganhos de produtividade e fortalecimento da cadeia de suprimentos. Agora acrescidos da necessidade de incorporar tecnologias de menor carbono e avançar na digitalização.

“Diante desse contexto, a trajetória mais sustentável pressupõe um pipeline de demanda previsível, padronização e modularização de projetos, cronogramas realistas de conteúdo local e parcerias tecnológicas. Quando houver decisão de construir no país, tendem a prosperar iniciativas com escopo bem definido, governança rigorosa de custos e prazos e planos de manutenção de longo prazo”, analisa Fernandes.

Ele concorda que segurança e confiabilidade decorrem de uma cultura QHSE (qualidade, saúde-segurança e meio ambiente) sólida, bem como sistemas redundantes, planos de emergência e certificações reconhecidas, resultando em alta disponibilidade, menos paradas não programadas e desempenho consistente. Segundo o executivo, a eficiência e a menor intensidade de carbono vêm de modernos sistemas de propulsão, desenho de casco e dispositivos hidrodinâmicos que reduzem o arrasto, capacidade para receber energia em terra e monitoramento em tempo real de consumo e emissões.

O diretor da Abran chama a atenção que a digitalização, com centros onshore acompanhando dados de bordo, orienta decisões operacionais e otimiza combustível, manutenção e janelas de trabalho, enquanto análises históricas elevam o planejamento e a confiabilidade. “Com equipes altamente qualificadas, todo esse conjunto se traduz em segurança, desempenho e flexibilidade — do apoio rotineiro às fainas mais exigentes, com custos sob controle e menor pegada ambiental”, salienta Fernandes.

A frota da DOF no Brasil, controlada e/ou operada, atualmente está em 24 embarcações de apoio, 38 ROVs e um AUV (veículo de operação autônoma). Até o final de 2025, a empresa receberá mais dois AHTS e estão previstas mais quatro embarcações durante o primeiro semestre de 2026, o que representa um crescimento de 25% no número de navios até o próximo ano. “No longo prazo também vemos o mercado de forma bastante otimista, seja com afretamentos de navios existentes



ou de novas construções ou em contratos de serviço”, projeta o diretor comercial da DOF Brasil, Elias Abibe.

Ele enfatiza que a estratégia do grupo DOF para o Brasil sempre foi bastante clara. “Estamos aqui para ficar. Os grandes investimentos feitos no Brasil, na construção de uma frota brasileira de alto valor agregado, se mostraram certos, principalmente durante a crise que se abateu no mercado mundial de petróleo e gás a partir de 2014. Esses investimentos nos permitiram passar pela crise, mesmo com suas enormes dimensões e a grande duração, de forma mais sustentável do que empresas que não decidiram investir na construção de uma frota brasileira”, avalia Abibe.

A DOF percebe que, nos últimos 12 meses, o aumento pode ser maior no número de embarcações contratadas do que no número de licitações. “Vemos esse aumento também com uma resposta à parada/redução feita pelas empresas operadoras durante a crise, mas, mais influenciado pela quantidade de novos projetos tanto pela Petrobras quanto pelas empresas, nacionais e internacionais, de petróleo no Brasil”, analisa Abibe.

Ele acrescenta que a grande contratação de novos navios e a renovação dos contratos existentes comprova a importância da manutenção e aumento da frota de embarcações no Brasil. O diretor comercial da DOF no Brasil lembra que todo esse movimento de contratações ainda não foi impactado pela exploração da Margem Equatorial que, segundo previsões, potencialmente demandará uma frota robusta em um futuro a médio e longo prazo.

A Posidonia Shipping enxerga um cenário promissor para o crescimento de suas operações. “Estamos avançando com novas aquisições para ampliar nossa frota, intensificando a digitalização de processos e incorporando tecnologias sustentáveis. Esses investimentos nos permitem atender de forma cada vez mais eficiente às demandas do mercado e entregar aos nossos clientes soluções inovadoras, seguras e alinhadas às tendências globais da indústria”, destaca o diretor de operações da Posidonia, Alex Ikononopoulos.

A Posidonia observa um aumento significativo na demanda por embarcações de apoio ao longo dos últimos 18 meses. A empresa associa esse movimento diretamente ao crescimento da produção de petróleo e gás no país, que impulsiona novas oportunidades de afretamento. Ikononopoulos cita a Avaliação Pré-Operacional (APO) realizada pela Petrobras na Margem Equatorial, que foi aprovada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) no final de setembro.

Esse simulado de resposta à emergência foi realizado pela companhia em agosto deste ano, como etapa final do processo de licenciamento ambiental do bloco FZA-M-59, localizado em águas profundas do Amapá. “Nossa perspectiva é que, nos próximos anos, esse ritmo se intensifique, com as operadoras ampliando investimentos e a consequente necessidade de mais embarcações de apoio marítimo”, comenta o diretor.

No segmento de apoio marítimo, a Posidonia opera com sete embarcações próprias, além de duas afretadas em contratos de longo prazo e outras duas em construção. “Nosso plano estratégico prevê a expansão contínua da frota nos próximos anos, acompanhando o crescimento da demanda do setor e garantindo maior capacidade de atendimento às necessidades dos nossos clientes”, projeta Ikononopoulos.

Atualmente, a Posidonia está construindo dois PSVs no estaleiro Mauá, em Niterói (RJ). O diretor de operações ressalta que a decisão de investir nesse projeto, mesmo sem contratos firmes já garantidos, se deu porque a empresa brasileira de navegação (EBN) acredita no potencial do setor e atua com uma visão de longo prazo.

Ele considera que o grande desafio é transformar a construção naval em uma atividade contínua e sustentável no Brasil, capaz de competir em condições equivalentes com outros polos internacionais. “Para isso, é necessário criar um ambiente que dê previsibilidade, incentive a inovação tecnológica,

estimule a competitividade e permita que os estaleiros brasileiros também disputem encomendas internacionais”, analisa Ikonomopoulos.

Diferente do segmento de rebocadores, a Camorim adota a estratégia do afretamento de embarcações de apoio offshore do exterior, com lastro na tonelagem que a empresa vem ampliando ao longo dos anos. O vice-presidente da Camorim Serviços Marítimos, Eduardo Adami, observa que outras empresas também fizeram esse movimento de trazer embarcações do exterior para atender às demandas de novos contratos que surgiram nos últimos anos. “Temos muita tonelagem brasileira disponível para poder trazer embarcações do exterior para operar no mercado offshore”, ressalta Adami.

Os investimentos da Camorim em offshore são de aproximadamente R\$ 110 milhões para atendimento a contratos de longo prazo com a Petrobras e embarcações de apoio para outras companhias. “Vejo o mercado de apoio aquecido, com bastante oportunidade, tem muito bid acontecendo, muita oportunidade na rua, principalmente capitaneada pela Petrobras. Nossa intenção é crescer o máximo possível, aproveitando essas oportunidades já que o mercado está surfando momento de tarifas elevadas”, projeta Adami.

De 2015 a 2019, a Camorim construiu em seu estaleiro no Rio de Janeiro cinco LHs para offshore. Devido à crise do setor offshore no início desse período, a conclusão de um desses LHs ocorreu em 2024, já com o mercado aquecido. Atualmente, compõem a frota da companhia 17 LHs, 4 PSVs e um AHTS.

A Belov Engenharia apresentou propostas para cinco embarcações na licitação de fornecimento e operação de SDSVs (mergulho raso), lançada pela Petrobras. “Se formos declarados vencedores com todas as embarcações, nosso estaleiro será o construtor de dois novos SDSVs. O projeto é o mesmo das embarcações Belov Humaitá e Belov Amaralina, que foi vencedor de dois prêmios internacionais pelo pioneirismo e qualidade de construção. O processo licitatório já está bem avançado e esperamos em breve ter uma confirmação final”, conta o diretor da Belov, Juracy Gesteira Vilas-Bôas.

A estratégia adotada para atender a essa demanda foi a antecipação que culminou na aprovação, em maio, de uma prioridade do FMM para expansão e modernização do estaleiro Belov (BA), com valor total de R\$ 73,6 milhões. A empresa informa que as obras estão avançadas, que equipamentos novos foram adquiridos e que, no primeiro trimestre de 2026, a capacidade construtiva estará triplicada.

A Belov também pretende concluir em 2025 a reforma de seu dique flutuante. “Esse ano tem sido com muitos projetos externos. Entretanto, estamos com muitas propostas em andamento, algumas em estado bem avançado. Foi um ano para ‘arrumar a casa’, ampliar e modernizar o estaleiro para as novas construções que estão por vir”, afirma Vilas-Bôas.

Além dos SDSVs, a frota da Belov é formada por OTSV (apoio a terminais oceânicos), rebocadores, draga e balsas de apoio portuário e apoio marítimo. Todas essas embarcações de apoio marítimo estão contratadas, assim como os rebocadores, a draga, cábreas e algumas balsas. “Como temos diversas balsas e pequenos rebocadores que dão apoio às obras de construção portuária que a Belov executa, sempre temos algumas embarcações nessas obras e outras em stand-by aguardando oportunidade”, explica Vilas-Bôas.

A frota da Asgaard Bourbon, joint venture das empresas Asgaard e Bourbon, tem hoje quatro embarcações de apoio em operação para a Petrobras, sendo um OSRV (Asgaard Sophia) e outros três AHTS 12.000, que prestam serviços para a petroleira, ambas pelo período contratual de quatro anos. Na fusão, a MLog, acionista principal da Asgaard, comprou as embarcações da Bourbon.

“Com a junção, a cultura da companhia foi repensada e mudou um pouco. Em 2022, com as coisas mais no eixo, a Asgaard Bourbon começou a operar no formato que tem hoje e, aos poucos, está recuperando o resultado positivo do que era a Asgaard”, relata o CEO da Asgaard Bourbon, Fredric



Fuerth. Ele menciona que, antes da fusão, o OSRV Asgaard Sophia se destacou por três anos no Peotram — Programa de Excelência Operacional em Transporte Aéreo e Marítimo da Petrobras.

O executivo explica que a MLog é um private equity disposta a fazer investimentos em embarcações, contando com a Asgaard Bourbon como veículo natural para operar esses ativos. “Esse esforço conjunto da MLog com Asgaard Bourbon foi testando premissas dos caminhos possíveis que como grupo teríamos condição de tomar. (...) Entendemos que o modelo que mais fazia sentido para a companhia talvez não fosse de aquisição de ativos naquele momento. Precisávamos amadurecer um pouco mais entendendo o crescimento do mercado”, disse Fuerth.

Ele falou que, como o DNA do grupo MLog é financeiro, e não puramente o mercado de apoio marítimo, existem critérios cautelosos de avaliação que levam em conta fatores como a disponibilidade de ativo, de contratos e de estrutura financeira. “Hoje estamos muito mais sólidos e cientes de que tipo de risco, de barco e serviço queremos entrar e quais passos queremos dar no mercado de apoio marítimo, aumentando presença, receita e o resultado da companhia, sem nenhum tipo de risco para além do que está embutido no nosso DNA”, ressaltou.

A Asgaard Bourbon percebe um aquecimento no mercado offshore a partir de 2022, com uma redução mais acentuada em termos de disponibilidade de embarcações brasileiras, além da diminuição gradativa de embarcações ociosas ou operando spot. Fuerth frisa que tomar risco em relação a novos investimentos em embarcações precisa fazer sentido econômica e financeiramente dentro das métricas do grupo MLog, não dependendo somente de preços atrativos de ativos frente aos preços históricos.

Ele avalia que, desde a queda brusca do valor das diárias agravada por volta de 2015 e 2016, existe em empresas do setor um represamento de custos gerados por ausência de receitas. “Não é que simplesmente deveríamos voltar a operar na taxa diária corrigida de 10 anos atrás. Deveríamos voltar a operar na taxa diária corrigida de 10 anos atrás e, ainda assim, ter resultado para pagar os boletos que deixamos de pagar do período que o mercado de O&G sofreu”, analisa Fuerth.

Pelos gráficos de disponibilidade de frota, é possível constatar que essa queda foi muito brusca e, de lá para cá, o mercado vem se recuperando aos poucos, mas com um estrago grande no sentido de que as taxas diárias foram revisadas e houve pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro para alguns contratos continuarem vigentes, com receitas que não eram suficientes para cobrir os custos.

Em 2023 e 2024, as expectativas de diárias não foram atendidas e ainda existe preocupação de parte das empresas se esses valores ainda continuarão numa tendência de alta. “Essa tendência era para ter se solidificado de maneira mais clara, mas isso não aconteceu (...). Vemos demanda de aumento de frota, de aumento de tecnologia. Isso tudo deveria ser um ponto adicional para aumento de diária, mas não conseguimos perceber isso acontecendo de maneira contínua e numa velocidade que esteja solidificando essa linha de raciocínio”, comenta Fuerth.

Fuerth observa que, de maneira geral, existe demanda para esse mercado, o que pode ser visualizado com a menor disponibilidade de embarcações brasileiras e com embarcações estrangeiras vindo para operar em AJB com bandeira REB (Registro Especial Brasileiro) para evitar bloqueio. Essa modalidade de afretamento, porém, está limitada às regras de uso de tonelage das empresas.

Ele destaca que as quatro embarcações da frota da Asgaard Bourbon foram construídas no Brasil e que a empresa ainda possui tonelage para trazer embarcação estrangeira via REB. “Esse é um caminho que temos visto de trazer embarcações estrangeiras, ainda assim dando prioridade a embarcações de bandeira brasileira. (...) Não podemos ‘demonizar’ a bandeira estrangeira. Os órgãos reguladores têm que fazer um trabalho bem feito de regulamentação do mercado na verificação dos bloqueios”, analisa Fuerth.

A Asgaard Bourbon considera positiva a abertura de oportunidades para construções de novas embarcações de apoio marítimo no Brasil. Fuerth chama a atenção, entretanto, para a redução da

quantidade de estaleiros disponíveis proporcionalmente ao que o mercado ofertava há 10 anos. “Mesmo que esses estaleiros [verticalizados] possam construir para terceiros, é difícil equiparar com os custos para frota própria. E a capacidade de construção é limitada. Quantos projetos cada estaleiro consegue construir simultaneamente e com qual velocidade de entrega?”, indaga Fuerth.

Para o executivo, o problema da capacidade reduzida da construção naval no Brasil passa por questões como falta de espaço físico, a necessidade de qualificação e atualização da mão de obra, além das dificuldades de acesso a linhas de crédito. “Temos um gargalo para que a bandeira nacional continue tendo aumento relevante se queremos proteger a indústria nacional com conteúdo local e produção nacional, que é a ausência estruturada de estaleiros para poder atender à demanda do apoio marítimo”, afirma.

Abibe diz que a DOF vê com ‘muito bons olhos’ as licitações da Petrobras para construção de novas e mais sofisticadas embarcações no Brasil. Espera que esse não seja um movimento pontual e sim um processo de reativação da indústria naval brasileira a longo prazo. Ele conta que uma equipe da DOF visitou a maioria dos estaleiros brasileiros para avaliar a possibilidade de participação nessas licitações de novas construções.

“Com algumas nobres exceções, o que encontramos foram estaleiros que vão precisar se ‘remobilizar’, seja na parte de equipamentos e facilidades, seja principalmente na recapitação e reconstrução de mão de obra”, diz Abibe, sem mencionar quais foram as instalações consultadas. Outra questão, segundo ele, são as condições financeiras de alguns desses estaleiros, em muitos casos consideradas ‘bastante preocupantes’, principalmente devido ao ostracismo durante a crise que se abateu sobre o mercado desde 2014.

Abibe salienta que a DOF está muito focada na descarbonização e na eficiência energética, aprimorando os controles, modernizando os navios e otimizando as operações. A empresa estuda e implementa junto a seus clientes sistemas de propulsão híbrida, considerados mais eficientes energeticamente do que sistemas convencionais. “Entendemos que mesmo com os sistemas atuais é possível reduzir as emissões e aumentar a eficiência energética com menor investimento, modificando nosso modo de operação, com programas de limpeza de cascos etc”, pondera Abibe.

Ele dá como exemplo o projeto ‘PIDF’, de inspeção de tubulações e equipamentos submarinos, por meio do qual a DOF conseguiu grande redução de consumo de emissões através da antecipação das entradas nos portos para trocas de turma regulares, quando as condições meteorológicas se mostram desfavoráveis à operação, deixando de queimar combustível no offshore e entrando em área abrigada. “Essa atitude melhora não só diretamente o consumo, mas nos dá mais tempo de manutenção, melhorando a operação como um todo”, explica Abibe.

Ikonomopoulos entende que houve avanço consistente da Posidonia em sua agenda de descarbonização e eficiência energética. Ele classifica como marco importante a aquisição do Posidonia Lion, a qual considera uma das poucas embarcações híbridas em operação no Brasil. “Trata-se de um PSV, DP2, com propulsão diesel-elétrica, equipado com banco de baterias que funciona como fonte alternativa de energia, reduzindo de maneira significativa as emissões de CO2”, detalha o diretor de operações.

A Posidonia conquistou o Selo Ouro 2024 do Programa Brasileiro GHG Protocol, iniciativa da Fundação Getúlio Vargas (FGV) em parceria com o World Resources Institute (WRI), que atesta o rigor da medição de emissões de gases de efeito estufa (GEE) e reforça o compromisso da empresa em alinhar suas operações às melhores práticas globais de sustentabilidade.

Do ponto de vista da transição energética, a Abran verifica avanços práticos que reduzem consumo de combustível e emissões, sem perda de desempenho ou segurança. Desenhos de casco e hélice mais eficientes, por exemplo, diminuem o arrasto da água, e dispositivos que organizam o fluxo antes da hélice reduzem a turbulência, permitindo manter a velocidade com menor gasto de combustível.

Fernandes acrescenta que a propulsão passa a contar com controle eletrônico fino da rotação, ajustando a potência exatamente ao necessário. Em muitas operações, as baterias atendem picos de demanda e mantêm os geradores na faixa mais econômica. Quando disponível, a conexão à energia de terra — OPS (onshore power supply) durante a estadia no porto evita o uso de geradores, enquanto a integração dos sistemas a bordo liga e desliga equipamentos, distribui cargas e elimina desperdícios.

A digitalização e o monitoramento em tempo real medem continuamente consumo, velocidade, potência e emissões, o que permite ajustar rota, velocidade e manobras para economizar combustível e planejar a manutenção no momento certo. Há, ainda, a adoção de combustíveis mais limpos, como misturas de biocombustíveis que substituem parcialmente o óleo marítimo, além da chegada de novas unidades preparadas para operar, conforme a infraestrutura evolua, com combustíveis de menor carbono. Procedimentos operacionais mais eficientes completam o quadro, com planos que evitam horas ociosas, velocidades otimizadas, manutenção preditiva e treinamento específico das tripulações.

O ciclo atual elevou a demanda por profissionais do mar. A Abran entende que não há falta generalizada, mas já há dificuldade para preencher posições seniores e altamente qualificadas, como oficiais com experiência em posicionamento dinâmico, técnicos de ROV, eletricitistas e tripulantes com inglês técnico. “Nesse cenário, a Marinha do Brasil, como autoridade marítima, é o pilar do sistema de formação e certificação (academias, centros de instrução, homologações, vistorias e emissão de certificados)”, ressalta Fernandes.

O diretor-executivo da Abran diz que a segurança da navegação e a competitividade do setor dependem diretamente da capacidade de abrir turmas, manter simuladores, atualizar currículos e certificar profissionais. “É indispensável que os recursos não sejam cortados ou contingenciados, pois restrições orçamentárias reduzem vagas, atrasam cursos e revalidações e impactam de imediato a disponibilidade de tripulantes qualificados”, comenta Fernandes.

Ele destaca que a Abran apoia as iniciativas em curso da Marinha para ampliar vagas com planejamento plurianual coordenado com governo e setor, alinhado ao pipeline de projetos; modernizar e expandir simuladores e laboratórios; criar trilhas ágeis de atualização e requalificação, aproveitando experiência prévia e acelerando revalidações para perfis críticos. “Defendemos políticas de formação e retenção de instrutores que assegurem um corpo docente estável e atualizado. Com orçamento estável, o Brasil converte o aquecimento do mercado em legado de mão de obra qualificada, elevando a segurança, produtividade e competitividade”, projeta Fernandes.

Em junho de 2025, o Syndarma/Abeam, junto com a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), apuraram entre suas associadas, um déficit de 356 Oficiais de Marinha Mercante (OMM) para as embarcações existentes, resultando em dobras nos embarques, uma situação indesejada para os oficiais e para as empresas. “A autoridade marítima tem recepcionado nossas demandas por OMM, e algumas ações já foram desencadeadas para mitigar o problema a curto e médio prazos, e para equilibrar a demanda e a oferta de OMM de forma permanente, para evitar que ocorra um terceiro ciclo negativo no futuro”, relata o Syndarma/Abeam.

Para o Syndarma/Abeam, o ciclo virtuoso experimentado pelo setor de apoio marítimo na constituição da frota de bandeira brasileira foi suportado pela política pública formada pelo arcabouço regulatório, em especial a Lei 9.432/1997 que prioriza o emprego de embarcações de bandeira brasileira, e, na falta destas, permite o afretamento de embarcações estrangeiras.

Além disso, a entidade destaca a Lei 10.893/2004, que formatou o Fundo da Marinha Mercante para prover recursos que financiam a construção de embarcações no Brasil, e a atuação da Antaq na aplicação da política pública. “Neste cenário, empresas brasileiras e estrangeiras investiram no país criando empresas brasileiras de navegação, gerando renda e empregos de alta qualificação. A manutenção destas condições e a consequente segurança jurídica para novos investimentos é o que garantirá mais um ciclo virtuoso de construção de embarcações no Brasil”, defende o Syndarma/Abeam.

Ikonomopoulos salienta que o foco da Posidonia vem sendo investir continuamente em tecnologia, eficiência operacional e segurança, garantindo que as equipes e embarcações estejam prontas para atender às demandas que surgirem nesse setor em expansão. Ele acrescenta que a empresa acompanha de perto a diversificação das atividades offshore no Brasil e se prepara para esses novos cenários.

Para a Posidonia, a Margem Equatorial e a Bacia de Pelotas são áreas estratégicas que devem impulsionar o crescimento da indústria nacional nos próximos anos. Já em relação às eólicas offshore, a empresa entende que esse movimento ocorrerá em um horizonte de médio a longo prazo. “Estamos certos de que será uma realidade inevitável, abrindo novas oportunidades para toda a cadeia de apoio marítimo”, reforça Ikonomopoulos.

A DOF já trabalha em alguns projetos de fazendas eólicas offshore fora do Brasil e acompanha de perto a ampliação das fronteiras de operação offshore aqui no país. A avaliação do grupo é que as atividades não terão vulto significativo no curto prazo porque, além de serem projetos de maturação mais demorada, dependem de regulamentação para terem viabilidade. “Com essa maturação, novas regulamentações e incentivos e o imenso potencial de nossas áreas costeiras, o futuro do mercado offshore será grande com certeza, seja no O&G, seja nas novas fronteiras”, projeta Abibe.

A Asgaard Bourbon tem três expectativas principais de oportunidades no apoio offshore a partir do desenvolvimento de novas fronteiras: eólicas offshore, Margem Equatorial e mineração submarina, sendo as duas últimas oportunidades ainda com pontos a serem equacionados. Um deles é a janela de maturação dos projetos próximos à Foz do Amazonas, considerando janelas entre quatro e seis anos, desde o lançamento até a extração do primeiro óleo.

Em relação à mineração offshore, o entendimento é que o assunto ainda é pouco discutido no Brasil. “Existe uma dúvida sobre sustentabilidade e impacto ambiental desse tipo de atividade. No Brasil, o tema é muito incipiente para termos ideia se é uma atividade que vai se desenvolver em larga escala”, analisa Fuerth.

A Gavea Group considera que o último ano consolidou-se como um período de elevada demanda e forte movimentação de mercado, com campanhas simultâneas de drilling, além de projetos de desenvolvimento e licitações relevantes voltadas ao descomissionamento de estruturas offshore. “Foi um ambiente desafiador, mas que trouxe também uma perspectiva positiva, marcada pela maior procura por serviços em comparação à oferta de recursos disponíveis. Esse desequilíbrio reforça a necessidade de empresas preparadas para responder com eficiência”, diz o diretor da Gavea Group, Diogo Salomão.

A Gavea tem expectativa de que esse movimento se mantenha nos próximos anos, impulsionado pelo plano de investimentos da Petrobras e demais operadoras, além do avanço das atividades na Guiana e no Suriname, que naturalmente exigem o suporte da infraestrutura brasileira. “A revitalização de campos maduros, os novos projetos nas bacias de Santos e Pelotas, a Margem Equatorial e o descomissionamento de estruturas no Nordeste são vetores de grande demanda por serviços”, cita Salomão.

Os investimentos da Gavea têm objetivo de elevar a capacidade operacional da empresa, garantindo mais eficiência, segurança e prontidão para atender às demandas crescentes do setor offshore. Por ser de capital fechado, a empresa opta por não divulgar esses valores. “Podemos afirmar que uma parcela significativa de nossos resultados foi reinvestida em projetos estratégicos de infraestrutura, contemplando frota, sistemas de apoio e equipamentos de movimentação”, ressalta Salomão.

Na avaliação da empresa, um dos principais vetores é a demanda intensiva da Petrobras, com sucessivos processos licitatórios para PSVs, FSVs e RSVs, entre outras embarcações de apoio marítimo. A leitura é que, naturalmente, esse movimento da maior operadora do país gera impacto positivo em toda a cadeia de serviços. Salomão acrescenta que as demais operadoras e empresas

de serviços também deverão demandar recursos de apoio marítimo, impulsionadas pelos projetos de exploração, revitalização e descomissionamento já em curso nas bacias brasileiras.

Sob a ótica da Abran, a demanda nessas novas frentes deve avançar em fases, condicionada a licenciamento, decisões de investimento e capacidade da cadeia de suprimentos. No curto prazo, de um a dois anos, expectativa é que a Margem Equatorial puxe o movimento com sísmica, levantamentos e apoio à perfuração exploratória, enquanto as eólicas offshore seguem em fase pré-comercial, centradas em estudos e medições, e os minerais offshore permanecem restritos a pesquisa e mapeamento.

No médio prazo, de dois a cinco anos, a Abran entende que, confirmadas as licenças e os resultados, a Margem entra em apreciação e pré-desenvolvimento, elevando a procura por construção submarina, ancoragem, intervenção e logística. As eólicas, por sua vez, avançam para projetos-piloto e pré-construção, com embarcações de apoio à montagem e manutenção. Já os minerais podem ter testes pontuais ainda sem escala.

No longo prazo, após cinco anos, a Abran espera que as campanhas de desenvolvimento em maior escala na Margem demandem continuamente instalação e suprimento. Nas eólicas, os primeiros parques comerciais dependerão de leilões/PPAs (contratos de compra de energia) e infraestrutura elétrica, com parte inicial da instalação atendida por oferta internacional e crescente participação local. Já os minerais seguem incertos, à espera de marco regulatório, aceitação social e maturidade tecnológica.

“A velocidade desse cronograma depende de previsibilidade regulatória, celeridade no licenciamento, contratos de longo prazo que viabilizem financiamento, capacidade portuária e de estaleiros e disponibilidade de profissionais qualificados”, resume Fernandes.

A WSB observa que, quando se olha para novas fronteiras, como a Margem Equatorial, a geração eólica offshore e a mineração em águas profundas, o horizonte real ainda está distante. A leitura é que, fora a Petrobras e alguns poucos operadores independentes, todas essas atividades estão projetadas para mais de 10 anos à frente, ainda não se traduzindo em demanda concreta para a frota de apoio no curto e médio prazos. “Até lá, o pré-sal seguirá sendo o eixo central que sustenta a atividade, enquanto essas novas frentes permanecem como oportunidades estratégicas de longo prazo”, afirma Montes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/10/2025

MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS LEVA À EXPANSÃO DE TERMINAIS E DE ENCOMENDAS DE EQUIPAMENTOS

Por Nelson Moreira Portos e logística 27/10/2025 - 11:48



O crescimento da produção e da exportação de granéis sólidos, minérios e grãos, tem impulsionado a movimentação portuária no Brasil e levado os portos brasileiros a baterem recordes. No primeiro semestre de 2025, o movimento total de cargas que passaram pelos terminais brasileiros atingiu 653,7 milhões de toneladas, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Entre os três produtos mais movimentados, destacou-se o minério de ferro, o primeiro da lista, com 190,5 milhões de toneladas de cargas e crescimento de 2,5% em relação ao mesmo período do ano anterior. Em terceiro, apareceu a soja, com 93 milhões movimentados, 5,2%. Entre eles, ficou o óleo bruto de petróleo, com 104,1 milhões toneladas de cargas e acréscimo de 62%.

A perspectiva, com base no aumento da produção de graneis sólidos projetada até o fim de 2025 e de 2026 é de que os números superem os do ano passado, quando os graneis sólidos movimentaram 788,5 milhões de toneladas de cargas. Em grãos, a previsão da Companhia Nacional de Abastecimento é de colheita de 353,8 milhões de toneladas, o que representaria aumento de 1% em relação ao registrado no mesmo período de 2024.

Novamente, a soja, principal produto cultivado no Brasil, projeta a Conab, será o destaque, com 177,67 milhões de toneladas, 3,6% a mais que as 171,47 milhões de toneladas do ciclo 2024/25. No caso do milho, o volume colhido também será expressivo, de 138,3 milhões de toneladas, enquanto para o feijão a previsão é de 3,1 milhões de toneladas.

No segmento de minérios, também foi registrada alta na exportação. Segundo o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), no primeiro semestre de 2025 foram exportadas 192,5 milhões de toneladas de minérios, com crescimento de 3,7% em relação ao vendido ao mercado exterior no mesmo período de 2024. O minério de ferro respondeu por 63% desse montante, o equivalente a 121,2 milhões de toneladas. Já a importação de minérios movimentou 19,9 milhões de toneladas e teve queda de 2,2% em comparação com os seis primeiros do ano passado.

O relatório divulgado pelo Ibram com os resultados do primeiro semestre do mercado de minérios indica otimismo com a possibilidade de ampliação da produção. Segundo o documento, a previsão é de que até 2029 os investimentos no setor no Brasil atinjam 68,4 bilhões de dólares. Esse número é 6,6% superior à estimativa divulgada anteriormente e que abrangia o período até 2028.

O crescimento continuado da produção de graneis sólidos (grãos e minérios) tem incentivado administrações portuárias a investirem em ampliação e modernizações dos terminais especializados na movimentação de seus produtos. Um exemplo vem do Porto Sudeste, terminal privado e um dos que operam no Complexo Portuário de Itaguaí, na Baía de Sepetiba, no litoral sul do estado do Rio de Janeiro.

Segundo dados da empresa, a movimentação de minério de ferro no terminal cresceu das 17 milhões de toneladas em 2022 para 26 milhões de toneladas em 2024, mesmo volume registrado em 2023. Para 2025, a previsão é de fechar o ano com 30 milhões de toneladas transportadas. Se confirmado, o número representará acréscimo de quase 80% em relação ao total movimentado três anos antes.

A importância do minério de ferro para o terminal foi ratificada em agosto, mês em que o início das operações do Porto Sudeste completou 10 anos. No período, foi registrado o maior volume mensal embarcado do produto: 3,3 milhões de toneladas. No mês, foi atingida também a marca máxima de 12 trens descarregados em um dia, com mais de 177 mil toneladas de minério de ferro. O recorde mensal anterior, de 2,95 milhões de toneladas, fora alcançado em agosto de 2020.

O terminal fluminense é especializado na movimentação de graneis, sólidos e líquidos, e tem como principais produtos movimentados, além do minério, grãos e petróleo, segmentos que registram aumento constante de volume. E, como a expectativa é de que essa tendência seja mantida nos próximos anos, a empresa já iniciou projeto de ampliação da capacidade de movimentação.

Ulisses Oliveira, diretor de Relações Corporativas e de Sustentabilidade do Porto Sudeste, mesmo sem revelar valores em investimentos, informa que, para atender ao aumento previsto de demanda, o projeto é construir mais dois berços de atracação. O primeiro tem previsão de iniciar as operações em 2026. O segundo, explica ele, ainda não tem data prevista. "O porto vai dobrar sua capacidade atual de movimentação, de 50 milhões de toneladas por ano para 100 milhões de toneladas por ano", diz Oliveira.

No Paraná, nos portos de Paranaguá e de Antonina o momento é de expansão para atender ao aumento da movimentação de cargas. Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná, empresa que administra os terminais paranaenses, informa que os investimentos em infraestrutura estão sendo feitos por meio de concessões de áreas arrendáveis, denominadas PAR. "As

concessões destinadas à iniciativa privada são o principal pilar da nossa expansão. Os leilões são realizados na Bolsa de Valores do Brasil (B3)", explica.

Ele conta que os três mais recentes, em abril, registraram recorde de pagamento de outorgas, somando R\$ 855 milhões. Além disso, informa que as empresas vencedoras terão que investir R\$ 2,2 bilhões nos próximos cinco anos, dos quais a metade, R\$ 1,1 bilhão, será destinada à construção de novos berços de atracação na primeira fase do píer em "T". "Mais R\$ 1 bilhão serão injetados pelo governo do estado do Paraná para outros dois berços", diz Garcia.

Em Paranaguá, o foco será melhorar a estrutura para desembarque de grãos e farelos. O projeto prevê o uso de equipamentos de alta performance capazes de quase triplicar a velocidade média de carregamento dos navios e passar de três mil para oito mil toneladas movimentadas por hora.

Garcia diz ainda que as concessionárias que assumirem os serviços farão investimentos específicos de acordo com suas áreas de atuação. Ele informa que, num dos casos, a arrendatária investirá R\$ 529,18 milhões em sua estruturação para as operações. Em outra concessão, os investimentos serão de R\$ 293,17 milhões e, num terceiro, o contrato prevê aportes de R\$ 233,49 milhões.

Segundo ele, outro grande investimento da Portos do Paraná é no Moegão, que, diz, é a maior obra portuária em execução no país para dinamizar o recebimento de cargas pelo modal ferroviário no Porto de Paranaguá. "São mais de R\$ 650 milhões investidos. Grande parte desse valor será gasto em equipamentos, como as esteiras transportadoras elaboradas exclusivamente para atender às necessidades do projeto", afirmou.

Ele explica que as esteiras estão instaladas em galerias, cada uma delas com três dos equipamentos com capacidade para transportar até duas mil toneladas por hora de grãos. "Ao todo, 1,7 quilômetro de galerias transportadoras estão sendo implantadas. As galerias e as esteiras são só um exemplo. Há vários outros equipamentos que estão sendo implantados", informa o diretor-presidente da Portos do Paraná, explicando que a obra será concluída em dezembro de 2025 e que o complexo entrará em operação no início do próximo ano.

Garcia explica ainda que outros dois píeres, o "F" e o "L", receberão investimentos de R\$ 570 milhões e R\$ 290 milhões, respectivamente, viabilizados por outras duas concessões. Ele anuncia que em breve a Portos do Paraná iniciará as obras do terminal de passageiros, com aportes previstos de R\$ 70 milhões. "A abertura da licitação já foi aprovada", diz.

O aumento da movimentação de grãos motivou o Corredor Logística e Infraestrutura (CLI), um dos operadores do Terminal de Grãos (Tegam) no Porto de Itaqui, no Maranhão, e que também opera o CLI Sul, no Porto de Santos (SP), a desenvolver um plano de investimentos de R\$ 565 milhões até 2028 para ampliar sua capacidade de movimentação de cargas, com foco também no açúcar a granel, e na redução das emissões de poluentes em suas atividades.

O projeto faz parte do programa de modernização da empresa e inclui a troca de equipamentos, as instalações de outros com maior capacidade de movimentação e modernização da infraestrutura dos terminais. A expectativa é aumentar a movimentação das atuais 15 milhões de toneladas por ano para 20 milhões de toneladas anuais somente em Santos.

No terminal paulista, será instalado um novo carregador de navio com capacidade para movimentar 2,5 toneladas por hora, equipado com tecnologia Dust Hazard Suppressor (DHC), que permite recolher a poeira produzida no carregamento de navios, reduzindo o desperdício de grãos e a poluição. O equipamento está sendo fabricado pela empresa TMSA, no Rio Grande do Sul, e tem instalação prevista para março de 2026.

Cristiane Lunardi, diretora executiva de Tecnologia da Informação (TI) e de Engenharia da CLI, contou que o novo equipamento é projetado para movimentar tanto soja e milho como açúcar. Segundo Cristiane, ele foi desenvolvido com tecnologia específica para carregamento de açúcar, considerado mais complexo e, além de aumentar a produtividade, recolhendo e reintroduzindo grãos



que seriam desperdiçados e evitando a dispersão da poeira gerada no embarque, também reduzirá a poluição sonora, pois será equipado com supressor de pó que reduz os ruídos. “Esses investimentos fazem parte do compromisso ESG da CLI e também melhoram sua eficiência operacional”, disse.

O gerente-executivo de projetos da empresa, Marcelo Zucon, acrescentou que a troca do carregador de navios foi uma decisão que visa a modernização e reduzir a emissão de poluentes e não motivada por problemas com o que é usado atualmente. Segundo Zucon, o equipamento, fabricado na década de 1990, ainda poderia ser utilizado por alguns anos, mas sem a mesma eficiência do que será instalado e sem a vantagem de reduzir a dispersão de poeira.

Zucon anunciou que, também para melhorar a produtividade e reduzir a poluição e a emissão de gases, além de aumentar a segurança dos operadores, as correias transportadoras que são usadas atualmente para levar os grãos até os abastecedores dos navios, que são abertas, serão trocadas por modelos semiencapsulados. O gerente explicou que uma das principais vantagens das novas correias será eliminar a exposição de partes móveis e do produto, com sistema de filtros automatizados que aspiram o pó gerado.

As obras civis para a instalação dos equipamentos foram iniciadas em setembro. O programa de modernização anunciado pelo grupo inclui ainda o Centro de Controle Operacional e Apoio e a instalação de câmeras com reconhecimento facial para monitorar todos os acessos à área alfandegada do terminal. Esse centro, detalhado pela diretora de TI da CLI, será equipado com um painel operacional inteligente, com indicadores em tempo real e imagens para garantir mais segurança.

Além disso, o programa prevê a realização de obras para ampliar o parque de moegas, que passará a ter quatro pontos de abastecimento, e um novo armazém de açúcar a granel, com previsão para operar a partir de 2027. Nos dois casos, estão sendo feitos estudos do cronograma ideal para realizar as obras sem afetar a movimentação de cargas.

De acordo com Cristiane Lunardi, o planejamento para todas as obras previstas precisa ser feito com cuidado porque o CLI Sul opera 24 horas por dia em todos os dias do ano, e para as obras será preciso parar o terminal. “O terminal é dinâmico e sua paralisação depende de acordo com os clientes”, disse Cristiane, que citou os períodos de entressafra como propícios para as intervenções.

O aumento da movimentação de grãos sólidos e os projetos de ampliação e modernização de terminais portuários tem reflexos nas empresas da cadeia produtiva de equipamentos especializados para a atividade. Uma delas é Terminal Full Dealer (TFD), que trabalha com fornecimento de equipamentos pesados, inclusive importados, para portos, atividades de mineração e para a indústria.

Guilherme Gomes, gerente de vendas da companhia, informa que em 2025 50% dos negócios fechados foram para atender pedidos de terminais que operam grãos sólidos, principalmente soja, milho, minério de ferro e fertilizantes. E, segundo ele, as perspectivas para os próximos anos são consideradas boas, já que, além da ampliação da movimentação, boa parte dos equipamentos instalados está chegando ao limite de sua vida útil e precisará ser renovada.

Ele explica ainda que é crescente a demanda para operação 100% elétrica nos terminais portuários. Gomes prevê que esse será um segmento em que a venda de produtos deve aumentar e cita os grupos geradores híbridos que a empresa fornece como um dos que têm potencial de ampliar participação nos portos brasileiros.

Também a Kepler Weber está otimista com a possibilidade de incremento de vendas para o sistema portuário. A empresa, que fornece equipamentos e infraestrutura para o armazenamento, movimentação e acondicionamento de grãos, fechou o ano de 2024 com faturamento de R\$ 1,6 bilhão, dos quais R\$ 113,4 foram relativos a vendas para terminais portuários. Esse montante representou crescimento de 19,9% em relação às vendas para o setor em 2023.

Rodrigo Anselmo, gerente comercial da Kepler Weber, informa que a empresa fornece equipamento para 88% de todos os terminais que operam no Porto de Santos e que foram entregues pela empresa 60% de todos os que são usados atualmente no complexo portuário paulista.

Segundo ele, cada um dos terminais que movimentam grãos em Santos tem projetos de ampliação para atender ao aumento da produção e das vendas brasileiras para o exterior. Anselmo diz que a principal demanda é por equipamentos que aumentem a velocidade de movimentação dos produtos, da recepção ao carregamento dos navios. “Todo o ciclo de movimentação de recepção, armazenamento e expedição do grão precisa ser rápido”, explica.

O gerente da Kepler Weber cita como exemplo entre os equipamentos mais procurados as esteiras transportadoras que levam os produtos até os carregadores dos navios. Segundo ele, além do aumento da eficiência e da velocidade de carregamento, os terminais demandam equipamentos mais eficientes também na redução de perdas e de emissão de gases do efeito estufa e explica que as esteiras semiencapsuladas que a empresa fornece estão entre as mais pedidas.

Segundo ele, a linha de montagem dos equipamentos foi projetada para atender a praticamente todas as necessidades dos clientes. Anselmo explica que as esteiras são 80% padronizadas, mas podem ser customizadas de acordo com o interesse de cada terminal e com as características dos produtos a serem transportados.

Anselmo garante que esse tipo de esteira tem a vantagem ainda de poder ser instalada em áreas portuárias próximas a residências e centros comerciais porque não há dispersão de grãos ou de pó que poderiam atingir a vizinhança. “Isso é um diferencial para Santos, onde os terminais estão em área urbana de grande densidade populacional e comercial”, avalia.

Ele relata que a empresa fornece também para terminais do Arco Norte e no transbordo no Centro-Oeste e que, diante do aumento da produção e da movimentação de grãos, tem crescido também a demanda por silos para armazenagem e para carregadores de navios produzidos pela Kepler Weber. Ele diz que isso é reflexo também do aumento da eficiência do transporte dos grãos das áreas produtoras até os terminais, graças à integração de modais, como a hidrovia e a ferrovia.

O gerente informa ainda que, como a previsão é de crescimento na movimentação de grãos, já está em andamento o planejamento para os próximos cinco anos e prevê mais ações para melhorar as condições de armazenagem dos grãos desde a pós-colheita, ainda na área de produção, até o porto. “Hoje, há déficit de armazenagem”, explica, prevendo que esse será um segmento em que crescerá a demanda por infraestrutura.

Outra empresa fornecedora de equipamento e serviços para portos e terminais que já planeja o aumento de suas atividades é a Rimac. A expectativa da companhia é de crescimento de pelo menos 20% em seus negócios em 2026, segundo o diretor comercial Marcelo Vieira. “A gente vê grande movimento no Arco Norte. E vai haver investimentos também em Paranaguá”, explica ele.

Vieira explica que a Rimac trabalha com linha variada de produtos para movimentação portuária, inclusive fabricados fora do Brasil, e, como oferece também assistência técnica, já está ampliando suas equipes e qualificando mão de obra para atender a crescente demanda pelos equipamentos. E conta que isso tem importância porque os produtos fornecidos não são totalmente padronizados, mas customizados de acordo com a necessidade de cada terminal.

Ele explica que, por causa da diversidade dos equipamentos que a empresa fornece, os prazos de entrega são também variados, que podem ser de três meses a 14 meses, no caso de um carregador de navio, uma estrutura de 300 a 500 toneladas e que pode custar em torno de seis milhões de dólares. Mas garante que, como trabalha com grandes fabricantes, tem condições de atender ao aumento da procura.

E a expectativa é de crescimento nos próximos anos. Vieira avalia que nem as recentes disputas no comércio internacional e imposição pelos Estados Unidos de sobretaxas de importação sobre



produtos brasileiros pode mudar essa tendência. Otimista, ele diz que a capacidade de produção do Brasil vai superar isso. “Como nosso agro é competitivo, acho que é pouco provável que afete a movimentação de grãos”, afirma.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/10/2025

PRODUTOS E SERVIÇOS 749

Da Redação Produtos e serviços

Crescimento

A Multilog, operadora logística, anunciou o crescimento de 2,5% na movimentação de cargas no Nordeste de junho a setembro, em comparação com o mesmo período do ano passado. Segundo a empresa, o resultado foi influenciado por cargas de celulose, insumos da indústria automotiva e commodities, especialmente minérios. Esses produtos responderam, de janeiro a setembro, por aproximadamente 13 mil viagens realizadas pela empresa.

A companhia informou que, na região, além do transporte rodoviário de contêineres, oferece serviços de pátio, incluindo a organização deles antes do embarque no navio, ovação e desova e transferência de mercadorias da doca de recebimento para a de expedição, sem armazenamento. Em Salvador, na Bahia, ela conta com pátio de 35 mil metros quadrados e armazéns com 12 mil metros quadrados, com área para produtos químicos.

Vinicius Santana, gerente de desenvolvimento de negócios da empresa, disse que, como há expectativa de aumento da chegada de cargas de importação ao porto de Salvador, a Multilog prevê manter o crescimento das operações no Nordeste. “Estamos otimistas com a expectativa de novos negócios, especialmente nos serviços de desova e de utilização do pátio para os contêineres”, afirmou.

Selo Ouro

O Super Terminais entrou neste ano para o Programa Brasileiro GHG Protocol e na estreia alcançou o Selo Ouro, nível máximo de reconhecimento concedido a empresas que demonstram excelência na gestão e reporte de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE). É o primeiro e único porto da região Norte a ter seu inventário de emissões reconhecido pelo GHG, desenvolvido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

O Programa é uma iniciativa que visa adaptar a metodologia internacional GHG Protocol ao contexto brasileiro ao oferecer ferramentas e padrões para que empresas e outras organizações contabilizem e divulguem suas emissões de GEE de forma transparente e consistente. O Selo Ouro indica que a empresa possui um inventário de emissões completo, com dados verificados por terceiros, seguindo padrões internacionais.

“Nosso inventário é Selo Ouro, um reconhecimento que reforça nosso compromisso com a sustentabilidade e meio ambiente, além de ser o primeiro passo para o nosso Plano de Descarbonização, que visa diminuir a emissão de gases em nossas operações. Desenvolvimento, sustentabilidade e logística caminham de mãos dadas no nosso cotidiano por um futuro mais verde”, comemora Marcello Di Gregorio, diretor do Super Terminais.

O Plano de Descarbonização da empresa inclui ainda a parceria com o governo do Amazonas, assinada em julho deste ano, para a construção de uma usina de gás natural a ser utilizado nas operações portuárias. Com investimento de R\$ 30 milhões, é a primeira iniciativa do tipo na região Norte e o objetivo é reduzir a emissão de GEE nas atividades.

Gerador marítimo

A multinacional brasileira Tupy, por meio de sua subsidiária MWM, apresenta o gerador MWM 150kW marítimo carenado. Desenvolvido 100% em território nacional, o gerador é voltado exclusivamente para aplicações marítimas e foi concebido para oferecer eficiência e segurança. O equipamento está disponível nas versões com keel cooler ou trocador de calor e conta com uma

faixa de potência que vai de 100 a 330 kVA, com opções de motorização de 4 ou 6 cilindros (4.8L ou 7.2L).

Outro diferencial importante está no consumo de combustível reduzido, resultado da moderna tecnologia embarcada. O gerenciamento eletrônico do tipo common rail, aliado a cabeçotes de quatro válvulas, garante economia e baixo custo operacional ao longo do ciclo de vida do equipamento.

“O produto reforça a posição da Tupy no setor marítimo. Recentemente, fechamos o fornecimento de mais de 50 motores náuticos destinados a duas frentes estratégicas de transporte aquático no estado de São Paulo: a modernização das balsas no Guarujá, no litoral paulista, e o fortalecimento do transporte coletivo hidroviário na capital”, conta Gueitiro Genso, VP de Estratégia, Inovação e Finanças da Tupy.

Navegue Simples

A Antaq apresentou o desenvolvimento dos estudos dos grupos de trabalho criados para propor medidas para implementação do Navegue Simples, programa desenvolvido em parceria pela Agência e o Ministério de Portos e Aeroportos para simplificar e modernizar os processos de outorga portuária. O programa foi dividido em seis Grupos de Trabalho (GTs), com participação de representantes do setor privado que desenvolvem projetos para simplificação de processos, licenciamento ambiental, uso de terrenos da União, arrendamento portuário, mitigação das mudanças climáticas e inovação no ambiente portuário.

O GT-01 abordou a simplificação e a desburocratização de processos de análise conjunta do Ministério de Portos e Aeroportos e da Antaq. Dentre os resultados, destaca-se a Plataforma de Regulação Aquaviária (Proa), solução de tecnologia da informação por meio da qual o Navegue Simples será implementado e que será o canal único para processos de outorga portuária.

O novo sistema funcionará integrado a várias bases de dados, como Gov.br, Receita Federal, OAB, SEI, Imprensa Nacional e Marinha do Brasil, entre outras. Ele usa serviços cognitivos e inteligência artificial e vai reduzir o tempo de análise das outorgas. A previsão é que passe a ser usado 2026.

A Antaq informou que os GT-02 e GT-03 trataram do licenciamento ambiental de portos públicos e instalações portuárias, além da destinação de áreas em águas públicas da União para esses empreendimentos. O GT-04 abordou medidas de simplificação dos processos de arrendamento, enquanto os GT-05 e GT-06 discutiram soluções para redução de impactos, adaptação climática e inovações no setor portuário.

Recertificação

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, obteve recertificação das normas ISO 9001 (Gestão de Qualidade), ISO 14001 (Gestão Ambiental) e ISO 45001 (Gestão de Saúde e Segurança Ocupacional). “A recertificação das três normas é uma conquista que demonstra o comprometimento de toda a equipe do terminal. Atuamos para estabelecer uma mentalidade coletiva, voltada para o desenvolvimento do negócio, para a entrega de melhores resultados aos nossos clientes, para o cuidado com o meio ambiente e com a saúde e segurança dos nossos colaboradores. Esta abordagem holística faz parte do nosso Sistema de Gestão Integrado, que visa impactar de forma positiva todos os nossos stakeholders”, comenta o gerente de recursos humanos e qualidade da TCP, Washington Renan Bohnn.

A ISO 9001 comprova a adoção de elevados padrões de qualidade e o compromisso com a eficiência operacional, a satisfação dos clientes e a melhoria contínua. A TCP possui este certificado desde 2003. A ISO 14001 assegura a eficácia do sistema de controle dos impactos ambientais das operações, abrangendo desde o consumo de energia até a gestão de resíduos e emissões. Já a ISO 45001 atesta a atuação da empresa na proteção à saúde, bem-estar e segurança ocupacional dos colaboradores, com foco na identificação e prevenção de riscos.

Anti-inscrustante



A PPG apresenta seu revestimento anti-incrustante com aplicação eletrostática e redução significativa de overspray, o PPG Sigmaglide 2390. Trata-se de um revestimento de silicone puro livre de biocidas, formulado com a tecnologia PPG Hydroreset™, que ao entrar em contato com a água cria uma superfície superlisa, sem a adesão de organismos marinhos.

O principal diferencial é a aplicação eletrostática que proporciona redução significativa de overspray, bem como aumenta a eficiência na aplicação, criando um sistema com um filme mais uniforme e liso, com as baixas emissões de compostos orgânicos voláteis (VOC).

Outros benefícios são o uso de silicone puro e livre de biocidas, redução de até 35% nas emissões de CO², economia de energia de até 20%, menos de 1% de perda de velocidade e até 150 dias estático.

Também em foco, a empresa destaca o PPG Sigma Sailadvance™ Series, linha ultra premium de anti-incrustantes convencionais da PPG, com proteção prolongada contra incrustações e maior eficiência energética.

Movimentação

O terminal logístico intermodal KBT, uma colaboração estratégica entre a Klabin, a Brado Logística e TCP, obteve seus melhores índices de produtividade no primeiro semestre de 2025, quando foram movimentados 49.646 TEUs. O número é 12% superior aos 44.450 TEUs do mesmo período de 2024. As exportações de papel e celulose também tiveram desempenho expressivo: de 21.216 TEUs no primeiro semestre do ano passado para 23.978 TEUs neste ano, uma alta de 13%.

O avanço também pode ser medido pelo número de encostes de trens. De acordo com a Brado Logística, 140 trens provenientes do KBT chegaram à TCP, no primeiro semestre de 2024; já em 2025, foram 152 composições no mesmo período. Esse crescimento refletiu diretamente em uma redução no tráfego rodoviário: a estimativa da Brado é de que aproximadamente 12.232 caminhões tenham deixado de circular entre Ortigueira e Paranaguá no primeiro semestre deste ano, aliviando custos logísticos e a pressão sobre a malha viária no estado.

Cruzeiros

Começa em 26 de outubro a temporada 2025/2026 de cruzeiros na América do Sul da MSC. Com cinco navios presentes na região, a MSC Cruzeiros terá o MSC Seaview, MSC Preziosa, MSC Armonia e MSC Sinfonia oferecendo embarques no Brasil, enquanto o MSC Fantasia terá embarques na Argentina. O primeiro navio a chegar ao Brasil será o MSC Preziosa, seguindo em novembro pelo MSC Sinfonia, o MSC Seaview e o MSC Armonia, a partir de dezembro.

A MSC Cruzeiros será a única companhia a oferecer itinerários regulares pelo Nordeste, além de roteiros exclusivos de sete noites pelo Sudeste brasileiro. A Companhia oferecerá seis portos de embarque no Brasil na próxima temporada: Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Maceió, Itajaí e Balneário Camboriú.

Nova planta

A Viktória Cargas, empresa brasileira de logística com mais de 25 anos de mercado, inaugurou uma nova planta logística em Manaus (AM), consolidando sua presença na região Norte. A ampliação, que oferece docas de embarque/desembarque e espaço de armazenagem para os segmentos atendidos (automotivo, farmacêutico, comercial e de cargas diversas), traz ganhos como redução de 25% no tempo de entrega e coleta e 20% em economia logística, além de dobrar a área produtiva da operação.

A expectativa é que a nova planta gere 150 empregos diretos e indiretos, fomente novas parcerias locais com empresas de segurança, facilities e frota e impulse o faturamento regional da empresa em 120% ao longo do próximo ano. Nacionalmente, o impacto também será significativo, com projeção de crescimento de 70% na rota aérea Manaus x São Paulo e 50% nas demais conexões entre a cidade e outros estados brasileiros.

Localizada em uma área estratégica próxima ao aeroporto e ao polo industrial, o novo espaço ocupa 2,4 mil metros quadrados, sendo metade dedicada à área operacional, com infraestrutura voltada para armazenagem, expedição, gestão administrativa e bem-estar das equipes.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 27/10/2025

EDITORIAL 749

Da Redação Editorial

A indústria naval brasileira vive o começo de mais um ciclo de construção, novamente alavancado pela Petrobras e Transpetro. Santa Catarina e Rio Grande do Sul darão início aos primeiros navios desta nova etapa, com projetos de novos barcos de apoio marítimo e navios Handy. Os petroleiros serão finalizados no Rio de Janeiro. Outros estados como Bahia também estão com obras asseguradas, o que ajudará a ampliar a geração de empregos na construção em estaleiros que ficaram com operações reduzidas por quase uma década. Outra licitação em curso definirá onde oito gaseiros serão construídos.

Portos e Navios destaca nesta edição a demanda estável por embarcações de apoio offshore que não tende a diminuir consideravelmente, mesmo com uma eventual revisão dos planos de investimentos da Petrobras. Há expectativa de que, até 2030, a frota atinja a marca de 500 unidades em águas jurisdicionais brasileiras. A reportagem de capa mostra que a redução do número de barcos de apoio ociosos contribuiu para aumento do número de afretamentos com bandeiras estrangeiras. Oportunidade para novas construções em estaleiros nacionais e para alavancar a tonelagem brasileira.

Enquanto a construção volta a mobilizar os estaleiros, outras atividades seguem no radar de alguns deles: o reparo naval e o descomissionamento de embarcações — temas de outras reportagens desta publicação. Esse momento de aquecimento da indústria exigirá planejamento por parte de construtores e armadores para acomodar projetos em suas instalações, a fim de aproveitar o maior número possível de oportunidades. A estratégia será determinante para reduzir custos e evitar atrasos nas entregas.

A demanda por equipamentos de movimentação e armazenagem de grãos sólidos também é tema de uma das reportagens desta edição. Fornecedores estão otimistas com os projetos de ampliação, modernização e retrofit de terminais portuários públicos e privados, diante de um cenário com projeções de aumento da safra de grãos e das operações com minérios e fertilizantes.

Boa leitura.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 27/10/2025

MARSA MAROC E CMA CGM ASSINAM ACORDO PARA OPERAÇÃO DE TECON NO MARROCOS

Da Redação Portos e logística 24/10/2025 - 21:45



O grupo Tanger Med e a CMA CGM, a Marsa Maroc e a CMA Terminals anunciaram nesta sexta-feira (24) a assinatura de um acordo de parceria para explorar em conjunto do Terminal Oeste do Porto de Nador West Med, porto marroquino localizado no Mediterrâneo. A Marsa Maroc deterá 51% do capital social e dos direitos de voto da concessionária, enquanto a CMA Terminals deterá os restantes 49%.

A previsão das empresas é que seja iniciada, de forma progressiva, a partir de 2027, a operação do terminal, que tem cais de 900 metros lineares, calado de 18 metros e 375 mil metros quadrados de pátio, cobrindo

superfície total de 600 mil metros quadrados. Segundo as companhias, a instalação terá oito guindastes navio-terra (STS) e capacidade de movimentação de até 1,8 milhão de TEUs por ano.

Localizado perto do Estreito de Gibraltar, na Baía de Betoya, na foz do Rio Oued Kert, Nador West Med, o terminal, por sua posição geográfica considerada privilegiada, será usado como complementar aos já operados pelo Grupo CMA CGM no Mediterrâneo Ocidental. O objetivo é fazer do porto um centro de transbordo na região, aumentar a atratividade logística do Marrocos e integrá-lo às principais rotas marítimas do mundo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2025

PORTO SUDESTE VENCE PRÊMIO ATP 2025 NA CATEGORIA INOVAÇÃO PORTUÁRIA **Da Redação Portos e logística 24/10/2025 - 21:37**



O Porto Sudeste, localizado em Itaguaí, no estado do Rio de Janeiro, venceu o Prêmio ATP 2025, concedido pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), na categoria inovação tecnológica portuária. Em segundo lugar ficou o Porto Itapoá, de Santa Catarina, e em terceiro o Porto do Açu, também do Rio de Janeiro. Os nomes dos vencedores foram anunciados e os prêmios entregues na quinta-feira (23/10), em Brasília, durante o 12º Encontro ATP.

O terminal fluminense foi o escolhido em reconhecimento ao pioneirismo do projeto Derrocagem Subaquática com Fio Diamantado, que usou fio diamantado no corte de rochas, reduzindo impactos ambientais e otimizando a eficiência operacional. Segundo os responsáveis pela escolha, o projeto se destacou pela “precisão, baixo nível de ruído/vibração e reduzida turbidez gerada na água, bem como manutenção da capacidade de operação portuária durante o projeto, conferindo maior competitividade e sustentabilidade ao setor”.

No caso do Porto Itapoá, a segunda colocação foi reconhecimento pelo projeto Otimização de Movimentos Produtivos, com uso de Inteligência Artificial para posicionar contêineres e evitar movimentos improdutivos. Para isso, foi criada uma ferramenta para prever o tempo de permanência de contêineres de importação no porto. Os resultados mostraram o potencial de evitar remoções em 29.047 unidades de contêineres em 22 meses. A previsão inicial era evitar a remoção de 500 unidades por mês, mas a média foi de 1.320 unidades por mês. Assim, a economia foi de R\$ 1,389 milhão.

O terceiro colocado, o Porto do Açu, participou da disputa com o projeto Coletivo de Ações em Inovação e Sustentabilidade (Cais) - Ecossistema de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação, planejado para transformá-lo em uma plataforma de inovação. Em parcerias, foram desenvolvidos projetos de impacto nas áreas de transição energética, transformação digital, novos negócios e melhorias de processos.

Na categoria impacto social, o primeiro lugar ficou com a Samarco, pelo projeto Maré de Sorte, de aperfeiçoamento do trabalho de marisqueiras e pescadores de Ubu, Parati e Meaípe, no Espírito Santo, em pesca artesanal e ações de sustentabilidade. O programa inclui cursos sobre boas práticas, legislação e educação ambiental, além de entregar equipamentos de uso individual e coletivo. A conclusão dos avaliadores foi de que o projeto fortaleceu associações locais, melhorou a renda e ampliou o acesso a políticas públicas e mercados formais.

O segundo lugar na categoria ficou com o projeto Capacitação de Jovens, da Hidrovias do Brasil, que oferece a jovens em situação de vulnerabilidade capacitações técnicas e comportamentais, mentorias e feiras de negócios. Com mais de 200 participantes, ele gera impactos social e econômico, alinhados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 8 e 11, ao fomentar

trabalho decente, crescimento econômico e fortalecimento das comunidades em territórios portuários.

Na terceira colocação na categoria ficou o projeto Culinária Caiçara na Baixada Santista: Valorização da Pesca Artesanal e Cultura Tradicional, desenvolvido pela Edge e que resultou em um livro de receitas. Feito em parceria com comunidades pesqueiras, ele apresenta receitas de pratos preparados com pescados locais, histórias de pontos de pesca e trajetórias de cozinheiros da região. Desde 2020, o projeto envolveu mais de duas mil pessoas.

O Prêmio ATP foi criado em 2023 para premiar ações exclusivas terminais de uso privado (TUP), incluindo estações de transbordo de carga (ETC), instalações portuárias de turismo (IPTur) e instalações de registro caracterizadas como Unidade de Armazenamento e Regaseificação Flutuante (FSRU). A banca de jurados é formada por nove profissionais do setor, entre eles representantes de universidades, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que avaliaram os 53 projetos inscritos este ano com base em critérios como de originalidade, relevância estratégica, aplicabilidade, viabilidade técnica e financeira e engajamento comunitário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2025

PORTOS PÚBLICOS DO SUL MOVIMENTARAM 85,3 MILHÕES DE TONELADAS DE JANEIRO A AGOSTO

Da Redação Portos e logística 24/10/2025 - 21:31



Os portos públicos da região Sul registraram de janeiro a agosto de 2025 crescimento de 7,9% na movimentação de cargas, com 85,3 milhões de toneladas, segundo dados divulgados nesta sexta-feira (24) pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A maior parte do volume, 43,9 milhões de toneladas, passou pelo Porto de Paranaguá, no Paraná.

De acordo com a Antaq, o Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, com 20,2 milhões de toneladas, foi o segundo em movimentação na região nos oito primeiros meses do ano. Na sequência, ficaram os terminais catarinenses, com 12,1 milhões de toneladas movimentadas pelo Porto de São Francisco do Sul, 4,8 milhões de toneladas pelo Porto de Imbituba e 2,5 milhões de toneladas pelo Porto de Itajaí.

A agência informou ainda que, em comparação com o mesmo período de 2024, houve aumento de 21,14% na movimentação de cargas em contêineres, com 19,9 milhões de toneladas no período, e de 15,46% em carga geral, que atingiu nove milhões de toneladas. Na navegação de longo curso, a alta registrada foi de 7,19%, com volume total de 73,4 milhões de toneladas. Na exportação, principalmente de milho e soja, foi de 4,95%, enquanto as importações cresceram 11,84%.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, creditou o aumento da movimentação dos portos públicos da região Sul à gestão eficiente. "É resultado de uma gestão eficiente e focada em competitividade", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2025

JUSTIÇA CONFIRMA SENTENÇA QUE IMPEDE COBRANÇA PELO USO DO ESPELHO D'ÁGUA

Por Danilo Oliveira Portos e logística 24/10/2025 - 21:17



Posição, que ratifica decisão que transitou em julgado há um ano, beneficia TUPs associados ou que venham a se associar à ABTP, que entrou com processo contra taxaço pela SPU

O Judiciário consolidou o entendimento de que a autorização ou concessão para exploração da atividade portuária já abrange o uso do espelho d'água, não cabendo cobrança adicional por parte da União. Na última quarta-feira (22), a Justiça Federal da 1ª Região expediu intimação acerca da decisão, que rejeitou integralmente o

pedido de impugnação da União, e determinou o integral cumprimento da sentença transitada em julgado há um ano, que beneficia terminais de uso privado (TUPs) de empresas filiadas à Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP).

Ao longo do processo, a associação defendeu que a tentativa da Secretaria do Patrimônio da União (SPU) de instituir uma taxa anual sobre o uso da área hídrica localizada em frente aos terminais portuários representava um retrocesso jurídico e econômico, criando insegurança regulatória e desincentivando investimentos em infraestrutura portuária.

“A SPU deverá abster-se de exigir dos associados da ABTP o requerimento para regularizar ocupações de áreas públicas (espaço físico de águas públicas) e a cobrança de valores a título de retribuição pelo uso dessas áreas”, pontua a sentença expedida nesta semana.

Ao reconhecer a legitimidade do argumento apresentado pela ABTP nos autos, ficam beneficiados todos os atuais e futuros associados da entidade em todo o território nacional, afastando as alegações do agravo da União de que ficariam livres das exigências somente terminais na região do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1), as quais a ABTP considerou uma interpretação equivocada da Advocacia Geral da União (AGU).

A associação entende que a decisão judicial que isenta os TUPs da cobrança pelo uso do espelho d'água é definitiva, ratificando decisão transitada em julgado em outubro de 2024, quando a Justiça reconheceu que não cabe à SPU a cobrança pelo uso do espelho d'água por TUPs associados à entidade.

Para a ABTP, o esclarecimento da matéria e o cumprimento de sentença que transitou em julgado oferece segurança jurídica e previsibilidade dos investimentos privados em terminais portuários. O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, afirmou que a medida abrange todos os associados, independentemente da data de sua filiação, desde que estejam regularmente filiados à entidade no momento em que invocarem a decisão judicial, além de sacramentar que o alcance da decisão é nacional.

Jesualdo disse à Portos e Navios que, sem acordo, a associação precisou judicializar a questão em 2012, alegando que não poderia haver essa taxa instituída pela SPU. Um dos principais argumentos apresentados pela associação foi que a área denominada espelho d'água não pode ser considerada um bem de propriedade pública porque não se enquadra nas modalidades pertencentes ao Estado previstas no Direito.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2025

BRASIL VAI APRESENTAR AOS EUA DUAS PROPOSTAS PARA LIVRAR O CAFÉ DO TARIFAÇO

Da Redação Portos e logística 24/10/2025 - 20:13

O diretor-geral do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Marcos Matos, anunciou, depois de reunião na última quarta-feira (22), em Brasília, com o vice-presidente da República e



ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, que o Brasil vai apresentar, na reunião com negociadores americanos durante o encontro previsto para 26 de outubro entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente Donald Trump, na Malária, duas propostas para isentar o café brasileiro da tarifa de importação de 50% imposta pelo governo dos Estados Unidos a produtos brasileiros.

Uma é de suspensão da cobrança enquanto durarem as negociações bilaterais e a outra, em caso de rejeitada a primeira, é de que café brasileiro seja incluído na lista de artigos beneficiados com a suspensão de todas as taxas estabelecida por ordem executiva assinada pelo governante americano. Segundo Matos, a primeira proposta já foi encaminhada pelo Conselho ao secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio, aos demais secretários americanos do Comércio e ao United States Trade Representative (USTR), estando em fase de avaliação.

Ele disse que ouviu de Alckmin que havia pedido a Lula que inclua a sobretaxa ao café brasileiro nas negociações entre dos dois presidentes. Segundo o diretor-geral do Cecafé, o vice-presidente informou que o foco principal da conversa entre Trump e Lula serão as questões econômicas. “O vice-presidente da República comentou ainda que deseja manter contato permanente com o Cecafé para avaliação de cenários e a resolução de outros desafios”, relatou Matos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2025

EM 9 MESES, TCP SUPERA VOLUME EXPORTADO DE CARNE BOVINA DE 2024

Da Redação Portos e logística 24/10/2025 - 20:07



A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, anunciou nesta sexta-feira (24) que de janeiro a setembro de 2025 o embarque de carne bovina no terminal totalizou 736 mil toneladas, superando em 49% as 493 mil toneladas exportadas no mesmo período do ano anterior. Além disso, o acumulado nos nove meses deste ano já é 9% superior às 675 mil toneladas embarcadas ao longo de todo o ano de 2024. Segundo a companhia, a China foi o principal destino da carne bovina que passou pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá, com 59,2%. Estados Unidos, com 7,5%, Rússia, com 4,5%, México,

com 4%, e Itália, com 2,7%, completaram a lista dos cinco principais importadores do produto brasileiro no período.

A TCP informou também que, apesar do crescimento da exportação de carne bovina, a congelada de frango manteve-se, nos nove primeiros meses de 2025, como o principal produto exportado por seu terminal, chegando a 1,724 milhão de toneladas. Segundo a empresa, esse foi o maior volume registrado em terminal portuário do país e representou 44% do produto destinados ao exterior. Os principais importadores da carne de frango que passou pelo TCP no período foram os Emirados Árabes Unidos, com 8,8%, a China, com 8,2%, o Japão, com 7,1%, a África do Sul, com 7%, e o México, com 6,5%.

A empresa divulgou ainda que de janeiro a setembro de 2025 registrou a sua movimentação de contêineres para esse intervalo, com 1.227.810 TEU e alta de 5% em relação a 2024. Segundo ela, houve aumento também na movimentação de cargas refrigeradas, que, com 106.275 contêineres, superou em 7% o total movimentado no segmento no mesmo período em 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2025

NORUEGA DIALOGA SOBRE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO RJ

Por Danilo Oliveira Indústria naval 24/10/2025 - 19:56



Delegação, que fez a travessia Rio-Niterói de barca, contou com representantes do governo do estado e de ministra e fornecedores de tecnologia naval do país nórdico. Entre soluções já disponíveis está uso de baterias para embarcações 100% elétricas

Uma delegação da Noruega fez, na última quinta-feira (23), a travessia de barca entre as cidades do Rio de Janeiro e Niterói, na região metropolitana. A agenda contou com representantes do governo do estado, do Consulado da Noruega, da agência de fomento Innovation

Norway e de empresas norueguesas, que têm expertise em ferries 100% elétricos, considerados menos poluentes, que operam em águas locais e em outros países. A comitiva teve a presença da ministra da pesca e políticas oceânicas da Noruega, Marianne Sivertsen Næss, que está em visita ao Brasil nesta semana.

"O tema descarbonização marítima, incluindo a eletrificação de balsas de passageiros, faz parte das discussões que estamos ansiosos para ter com o governo do estado do Rio de Janeiro durante esta visita", disse a ministra à Portos e Navios. Ela acrescentou que as tecnologias já transformaram as operações de ferries na Noruega e têm um grande potencial para colaboração internacional.

Marianne destacou que as empresas norueguesas estão avançadas no desenvolvimento de soluções de baixo e zero carbono, especialmente quando isso se trata de baterias para o transporte de passageiros. "Estamos aqui em um espírito de parceria e prontos para compartilhar nossa experiência e conhecimento. Se o estado do Rio de Janeiro optar pela eletrificação de sua frota de barcas, a Noruega terá prazer em explorar como nossas soluções podem apoiar essa ambição", comentou.

A secretária de transportes do estado do Rio de Janeiro, Priscila Sakalem, que acompanhou a comitiva na travessia de volta ao Rio, disse que a pasta vem conversando com algumas empresas e agentes noruegueses, levando em conta que o país é referência no transporte aquaviário, como também no setor de petróleo e gás, o que tem forte sinergia com a pauta offshore, uma das principais da economia fluminense.

"Acreditamos que é uma grande oportunidade para fomentarmos novas parcerias do estado com novos players no mercado, especialmente no que diz respeito à pauta ESG (boas práticas socioambientais e de governança) e ao transporte sustentável de passageiros", afirmou a secretária estadual. "O Rio de Janeiro e a Noruega têm tudo para ter parceria de transporte não só no transporte, mas a tudo relacionado à economia do mar", completou.

Priscila acrescentou que, cerca de 10 meses após o fim de um período de 20 anos de concessão da CCR, o serviço da travessia Rio-Niterói foi assumido pelo estado e passa por um momento de 'definições' e que existe um grupo de trabalho misto que discute melhorias desse modal de transporte. Ela disse que o estado conta com a operação de transporte aquaviário mais antiga do Brasil, que completa 190 anos neste mês de outubro.

"Estamos fazendo o mapeamento da situação da operação para, dentro do plano de mobilidade maior do estado, contar com o aquaviário como grande player da mobilidade de passageiros", ressaltou. De acordo com a secretária, o Rio de Janeiro tem cerca de 700 quilômetros de costa, a terceira maior faixa litorânea do país.

A gerente regional da Kongsberg Maritime no Brasil, Cristiane de Lamare, disse à reportagem que a empresa vem apresentando à secretaria soluções de hibridização e eletrificação de seu portfólio.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 166/2025
Página 88 de 88
Data: 27/10/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

“Está muito no princípio, sobre as tecnologias que temos hoje na Noruega. Lá esses ferries são todos eletrificados. Temos todo um know how local. Ainda estamos em conversas”, explicou.

O vice-presidente de energia, automação e sistemas de integração da Kongsberg para as Américas, Daniel Botelho, acredita que o potencial de desenvolvimento desse modal oferece uma série de oportunidades para o portfólio da empresa, focado em descarbonização, digitalização, eletrificação e modernização de frota (retrofit). "Temos grandes oportunidades no Rio de Janeiro para conectar nossas soluções de tecnologias para ferries", acrescentou.

Para o diretor da Innovation Norway, Thomas Conradi Granli, as empresas norueguesas enxergam muitas chances de parcerias para o setor com tecnologias voltadas para a transição energética, abrangendo desde a modernização, até novas embarcações e demais soluções para aumentar eficiência e sustentabilidade das operações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/10/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 27/10/2025