


INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 168/2025
Data: 30/10/2025**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
COMISSÃO ESPECIAL QUE ANALISA PL 733 VISITARÁ PORTOS DA ÁSIA	4
OBRA NA ALEMOA, EM SANTOS, TEM ACRÉSCIMO DE R\$ 3,4 MILHÕES NO VALOR E ENTREGA ATRASA SEIS MESES; VEJA OS MOTIVOS	5
PARANAGUÁ: MOEGÃO ATINGE 75% DE CONCLUSÃO E PROMETE REVOLUCIONAR ESCOAMENTO DE GRÃOS NO PORTO	7
PORTO DE SANTOS LANÇA PROGRAMA DE VISITAS GUIADAS PARA O PÚBLICO; VEJA COMO FUNCIONA	8
DIRETORIA DE OPERAÇÕES DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS OCUPARÁ NOVO IMÓVEL EM ÁREA DE 5 MIL METROS QUADRADOS	8
GESTÃO DE TRECHO DE FERROVIA QUE LIGA SANTOS AO VALE DO RIBEIRA INTERESSA PREFEITURA DO LITORAL DE SÃO PAULO; ENTENDA	9
DIRETOR DA ANTAQ DEFENDE HIDROVIA DO RIO PARAGUAI E REBATE CRÍTICAS AMBIENTAIS	11
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	12
GÁS REINJETADO E PETRÓLEO SUBUTILIZADO: OS GARGALOS ENERGÉTICOS DO NORDESTE	12
3 MILHÕES DE CONSUMIDORES QUE GERAM ENERGIA SOLAR PODEM SER TAXADOS	15
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	17
ANTAQ SUSPENDE COBRANÇA DA “TAXA DE SECA” PARA O TRANSPORTE DE CONTÊINERES EM MANAUS (AM)	17
OUTORGA VERDE SERÁ O PRIMEIRO TEMA DO AMBIENTE DE REGULAÇÃO EXPERIMENTAL	17
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	19
SETOR PORTUÁRIO INVESTE MAIS DE R\$ 512 MILHÕES NA AGENDA AMBIENTAL	19
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO NOMEIA OTTO LUIZ BURLIER COMO NOVO SECRETÁRIO NACIONAL DE HIDROVIAS	20
PRIMEIRA EDIÇÃO DO PRÊMIO NAVEGUE + BRASIL RECONHECE EMPRESAS DESTAQUE NO SETOR	21
PORTOS DA REGIÃO NORDESTE TÊM MAIOR VOLUME DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DESDE 2021	23
SETOR AÉREO INVESTE MAIS DE R\$ 350 MILHÕES EM ESG E LIDERA AGENDA DE DESCARBONIZAÇÃO, APONTA DIAGNÓSTICO DE SUSTENTABILIDADE	24
REGIÃO SUL TEM RECORDE HISTÓRICO NA AVIAÇÃO E SUPERA NÍVEL PRÉ-PANDEMIA PELA PRIMEIRA VEZ	26
SETOR PORTUÁRIO INVESTE MAIS DE R\$ 512 MILHÕES NA AGENDA AMBIENTAL	27
BARCELOS ENTRA NO PROGRAMA AMPLIAR E REFORÇA POTENCIAL TURÍSTICO E ECONÔMICO DO AMAZONAS	28
SILVIO COSTA FILHO DESTACA AVANÇOS EM CONCESSÕES E SUSTENTABILIDADE NO FÓRUM BRASIL EXPORT 2025	30
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS APRESENTA DIAGNÓSTICO INÉDITO SOBRE ADESÃO DAS EMPRESAS ÀS PRÁTICAS ESG	31
1ª EDIÇÃO DO PRÊMIO NAVEGUE + BRASIL RECONHECE AS MELHORES EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DO PAÍS	33
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS LANÇA DIAGNÓSTICO DE SUSTENTABILIDADE DOS SETORES PORTUÁRIO, DE NAVEGAÇÃO E AEROPORTUÁRIO	34
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	34
RENAN FILHO ANUNCIA NESTA SEXTA (31) RETOMADA DE 73 KM DA TRANSNORDESTINA EM PERNAMBUCO	34
LOTE 5 DO PARANÁ É FUNDAMENTAL PARA O SETOR DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO DO ESTADO	35
MINISTRO DOS TRANSPORTES É HOMENAGEADO PELO AVANÇO NA AGENDA DE INTEGRIDADE NO SETOR	36
AUTORIZADA POR RENAN FILHO, DUPLICAÇÃO NA BR-316 MARCA NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA NO PIAUÍ	38
RENAN FILHO AUTORIZA R\$ 159 MILHÕES PARA DUPLICAÇÃO DA BR-316 NO PIAUÍ	39
NA BAHIA, GOVERNO FEDERAL DEBATE INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA E PLANEJAMENTO INTERMODAL	40
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROPÕE CURSO TEÓRICO DA CNH AINDA NO ENSINO MÉDIO	42
BE NEWS – BRASIL EXPORT	43
EDITORIAL – DRAGAGENS, SEGURANÇA AMBIENTAL E EFICIÊNCIA OPERACIONAL	43
NACIONAL - HUB – CURTAS	44
FED CORTA JUROS PELA SEGUNDA VEZ NO ANO EM MEIO A PARALISAÇÃO DO GOVERNO DOS EUA	44
Corte mantido	44
Riscos equilibrados	44
Impacto do shutdown	44
INSIGHT – INOVAÇÃO - INOVAÇÃO EM VOCÊ: CRIANDO OPORTUNIDADES EM UM CENÁRIO DE MUDANÇAS ACELERADAS	44
BRASIL EXPORT - SECRETÁRIO DEFENDE MODELO SUGERIDO PELA ANTAQ PARA LEILÃO DO TECON SANTOS 10	46
BRASIL EXPORT - MOROSIDADE NOS PROCESSOS DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL ATRASAM DRAGAGENS	47
BRASIL EXPORT - PORTOS AVANÇAM EM PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO E FIRMAM PARCERIAS INTERNACIONAIS	48
BRASIL EXPORT - “VEJO UMA POLÍTICA PROPÍCIA COM A EXPANSÃO DO MODAL FERROVIÁRIO”, DIZ SAMPAIO	49
NACIONAL - AUTOESCOLAS NÃO SERÃO EXTINTAS, DIZ MINISTRO SOBRE PROPOSTA PARA OBTENÇÃO DA CNH	50



BRASIL EXPORT - PAUTAS SUSTENTÁVEIS SÃO OPORTUNIDADE PARA NOVOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA	52
NACIONAL - ALCOLUMBRE MARCA PARA TERÇA INSTALAÇÃO DA CPI SOBRE O CRIME ORGANIZADO	53
BRASIL EXPORT - INVESTIMENTOS EM FERROVIAS AVANÇAM, MAS SETOR COBRA REGULAÇÃO E INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA ..	54
BRASIL EXPORT - BRASIL PRECISA DECIDIR SE SETOR AÉREO CRESCE OU ENCOLHE, DIZEM AUTORIDADES	55
BRASIL EXPORT - SETOR NÃO ESTÁ SE COMPROMETENDO COM INVESTIMENTOS A LONGO PRAZO, DIZ CNT	57
JORNAL O GLOBO – RJ.....	58
GESTORA PÁTRIA VENCE LEILÃO DE CONCESSÃO DE RODOVIAS DO LOTE 5 NO PARANÁ.....	58
ENTENDA O IMPACTO DA TRÉGUA COMERCIAL ENTRE EUA E CHINA PARA O BRASIL.....	60
CONGRESSO APROVA MP DO SETOR ELÉTRICO QUE PREVÊ ABERTURA DO MERCADO, LIMITAÇÃO DE SUBSÍDIOS E MUDANÇA EM ROYALTIES DO PETRÓLEO; VEJA PONTOS	61
CONGRESSO APROVA PROPOSTA PARA PERMITIR ISENÇÃO DO IR PARA QUEM GANHE ATÉ R\$ 5 MIL DE FORMA PERMANENTE	64
FRETE GRÁTIS E EXPANSÃO DE CRÉDITO AFETAM LUCRO DO MERCADO LIVRE NO TERCEIRO TRIMESTRE	65
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	67
CONGRESSO APROVA MP QUE REFORMULA SETOR ELÉTRICO E TEXTO VAI À SANÇÃO; ENTENDA PONTO A PONTO	67
BNDES APROVOU R\$ 10,3 BI PARA SETOR AUTOMOTIVO ENTRE JANEIRO DE 2023 E SETEMBRO DE 2025	69
PÁTRIA ARREMATOU LOTE 5 DE RODOVIAS DO PARANÁ COM DESCONTO DE 23,83% SOBRE PEDÁGIO.....	69
INDÚSTRIA DE ENERGIA LANÇA PACTO POR EQUIDADE DE GÊNERO E HOMENAGEIA 1ª MULHER A ATUAR EM PLATAFORMA ...	71
DONOS DE GALPÕES LOGÍSTICOS RELATAM VIOLÊNCIA E ABANDONAM O RIO DE JANEIRO	72
VALOR ECONÔMICO (SP).....	73
MUDANÇAS PREVISTAS NA MP DO SETOR ELÉTRICO PREOCUPAM A PETROBRAS, DIZ DIRETORA	73
PETROBRAS ESTUDA CONSTRUÇÃO DE CENTRO LOGÍSTICO NO AMAPÁ ENQUANTO EXPLORA A FOZ DO AMAZONAS	74
GOVERNO DE MATO GROSSO ESTUDA OFERECER MAIS 2,5 MIL QUILOMETROS NAS CONCESSÕES DE RODOVIAS EM 2026	75
CMN APROVA REGRAS PARA USO DO FNAC PELAS AÉREAS.....	76
DE SOJA A CASTANHA E MEL: TARIFAÇO E ESTIAGEM PRESSIONAM EXPORTAÇÕES DO PIAUÍ	77
TEMPORADA DE OBRAS: PIAUÍ APOSTA EM TRANSPORTES PARA ESCOAR PRODUÇÃO.....	79
PORTO PIAUÍ SAI DO PAPEL E SERÁ PONTO DE PARTIDA PARA EXPORTAÇÕES	81
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	82
CABOTAGEM ENTRA COM RECURSO CONTRA SUSPENSÃO DA COBRANÇA DA TAXA DE SECA	82
‘NAVEGUE + BRASIL’ PREMIA EMPRESAS DE DESTAQUE NO SETOR AQUAVIÁRIO	83
KONGSBERG VAI SEPARAR SEGMENTOS MARÍTIMO E DE DEFESA E AEROESPACIAL EM DUAS EMPRESAS	85
SETOR PORTUÁRIO INVESTIU R\$ 512 MILHÕES NA AGENDA AMBIENTAL EM DOIS ANOS.....	85
TCP RECEBE CERTIFICADO ISO PARA SISTEMA DE GESTÃO DE ENERGIA	86
PORTO DE IMBITUBA REGISTRA 100ª ATRACAÇÃO DO PORTA-CONTÊINERES 'BARTOLOMEU DIAS'	87
LOG-IN INICIA OPERAÇÃO REMOTA DE PORTÊINERES NO TVV	87
BRADO MOVIMENTOU 130 MIL TONELADAS DE BENS DE CONSUMO E INDUSTRIAIS POR FERROVIA EM 2024	88
OTTO BURLIER É NOMEADO NOVO SECRETÁRIO NACIONAL DE HIDROVIAS E PRESIDIRÁ CDFMM.....	88
LANÇADO NAVIO DE CRUZEIRO QUE USA ENERGIAS EÓLICA E SOLAR PARA REDUZIR EMISSÕES	89
NA OTC, EMPRESAS E ENTIDADES DEFENDEM EXPLORAÇÃO NA MARGEM EQUATORIAL	90
ANTAQ SUSPENDE COBRANÇA DA 'TAXA DE SECA' PARA TRANSPORTE DE CONTÊINERES EM MANAUS.....	91
O ENGENHEIRO ELÉTRICO E ENGENHEIRO FERROVIÁRIO CESAR TONIOLO ASSUMIU O CARGO DE DIRETOR DE OPERAÇÕES DO CORREDOR NORTE DA VLI	91
PORTO DO AÇU E SISTAC ASSINAM ACORDO PARA SERVIÇOS DE DESCOMISSIONAMENTO	91
OBRAS DO MOEGÃO ATINGEM 75% DE EXECUÇÃO NO PARANÁ.....	92
OPERAÇÃO ESPECIAL DESENALHOU NAVIO NA ENTRADA DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS	93
APS ABRE LICITAÇÕES PARA CONSTRUÇÃO DE CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS NO PORTO	93
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	95
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	95



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

COMISSÃO ESPECIAL QUE ANALISA PL 733 VISITARÁ PORTOS DA ÁSIA

Agenda inclui visitas aos portos de Busan, na Coreia do Sul, e Hong Kong, na China, e embaixadas brasileiras

Por Bárbara Farias 30 de outubro de 2025



Proposta para modificar legislação portuária está longe de consenso; há quem defenda mudar apenas alguns pontos da atual lei, de 2013 (Maurício Martins/AT)

A comissão especial da Câmara dos Deputados que analisa o Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão do Marco Legal portuário, visitará os portos de Busan, na Coreia do Sul, e Hong Kong, na China, que são referências em transporte marítimo global, na semana que vem. A Missão Ásia será realizada de domingo ao dia 7 e inclui reuniões nas embaixadas brasileiras.

A comitiva é formada por 19 pessoas, entre eles deputados e representantes de instituições do setor e de empresas portuárias privadas. Os membros da comissão especial embarcam hoje e têm retorno ao Brasil previsto para o dia 10, segundo informou a Câmara Federal.

A iniciativa é do presidente da comissão especial, o deputado federal Murilo Galdino (Republicanos-PB) e do relator, o deputado federal Arthur Maia (União-BA), que solicitaram as visitas técnicas via requerimento. A missão tem o apoio técnico e logístico da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA) do Congresso Nacional e do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI).

Buscar modelo

“Os portos de Busan e Hong Kong são exemplos de gestão moderna, integração tecnológica e eficiência logística. Essa experiência é extremamente enriquecedora para o modelo de modernização que queremos implementar no Brasil por meio do PL 733/2025, tornando nossos portos mais competitivos e preparados para o futuro do comércio global”, declarou Arthur Maia para A Tribuna.

A gerente de Projetos do IBI, Mariana Lamoso, que faz parte da comitiva, disse que “os portos de Busan e Hong Kong oferecem referências valiosas ao aprimoramento dos portos brasileiros e para o PL 733/2025. Em Busan, destacam-se a automação e digitalização avançadas, a governança integrada entre setor público e privado, a integração logística multimodal e o forte compromisso com a sustentabilidade e a energia limpa. Em Hong Kong, o modelo de concessões privadas eficientes, a digitalização aduaneira, o uso de IA, IoT e blockchain e a integração porto-cidade são exemplos de gestão moderna e competitiva”.

Mariana observou que “essas práticas podem inspirar o PL 733/2025 na criação de um marco regulatório mais inovador, sustentável e transparente, capaz de atrair investimentos, reduzir custos logísticos e elevar a eficiência dos portos brasileiros”.

Outro integrante do grupo, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou que “são portos importantes, com grande movimentação, e poderemos conhecer práticas, equipamentos e, principalmente, tecnologias que pretendemos implantar no Porto de Santos. Esta troca de conhecimentos é essencial para aprimorarmos constantemente nossas operações”.

Pomini lembrou que “no aspecto legal, são países com legislações e marcos regulatórios diferentes, mas vamos buscar conhecer melhor todos os aspectos para então avaliarmos se há o que aproveitarmos neste momento de aprimoramento da legislação portuária do Brasil”.

Por conta da viagem, as audiências públicas da de ontem e da semana que vem não ocorrerão. A próxima audiência da comissão especial está prevista para o dia 12 de novembro, com o tema “Regras de resolução de conflitos e na criação da Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário”.

Programação

No domingo, a comitiva estará em Seul, capital da Coreia do Sul, e terá um jantar de “alinhamento sobre temas estratégicos de interesse da missão”. Na segunda-feira, ocorre a visita ao Porto de Busan, enquanto para terça-feira está prevista reunião na Embaixada do Brasil em Seul.

Já no dia 5, o grupo viaja para a China. No dia 6 está marcada uma reunião no Consulado-Geral do Brasil em Hong Kong. Por fim, no dia 7, integrantes da comissão visitarão o Porto de Hong Kong.

Origem da proposta

O Projeto de Lei (PL) 733/2025 é de autoria de Leur Lomanto Júnior (União-BR) e replica o anteprojeto da comissão de juristas (Ceportos), constituída pela Câmara Federal em 2024, que trabalhou durante meses para sugerir uma nova Lei dos Portos.

Uma comissão especial de deputados foi instalada em 9 de julho na Câmara dos Deputados para analisar e emitir um parecer ao PL. O plano de trabalho foi apresentado em 6 de agosto, marcando a realização de 11 audiências públicas e visitas técnicas aos portos, incluindo o de Santos. O número, porém, deve aumentar.

O PL está sujeito à apreciação conclusiva dos membros da comissão. Ou seja, quando for aprovado pelo grupo, pode seguir diretamente ao Senado, sem passar pelo plenário da Câmara. Só haverá votação em plenário se houver recurso apresentado por um décimo dos deputados (51 parlamentares) e aprovado na Casa.

Neste caso, a aprovação do PL no Legislativo seria em único turno, pela maioria simples do plenário. Se passar pelas duas Casas e for sancionada pela Presidência da República, a matéria substituirá a lei de 2013.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/10/2025

OBRA NA ALEMOA, EM SANTOS, TEM ACRÉSCIMO DE R\$ 3,4 MILHÕES NO VALOR E ENTREGA ATRASA SEIS MESES; VEJA OS MOTIVOS

Prefeitura de Santos executa trabalhos no entorno do viaduto desde março; custo saltou para R\$ 17,4 milhões

Ted Sartori 30 de outubro de 2025



Administração não conseguirá mais concluir a remodelação até março deste ano, conforme prometido (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

As obras na Rua Augusto Scaraboto e entorno do Viaduto Paulo Bonavides, no Distrito Industrial da Alemoa, em Santos, ficarão mais caras e irão demorar tempo superior ao que estava previsto. O motivo é um aditamento de contrato de R\$ 3,4 milhões, obrigando a recomposição do prazo em 112 dias e, por consequência, um acréscimo de seis meses ao prazo

original de execução. As informações foram publicadas no Diário Oficial de Santos de terça-feira.

As intervenções que começaram em março, segundo a Prefeitura de Santos, têm agora valor estimado em R\$ 17,4 milhões - antes, o total era de quase R\$ 14 milhões - e o novo prazo de execução será em agosto de 2026. Do total, R\$ 10,6 milhões vêm do Governo do Estado. A Administração afirma que o aditamento será pago com recursos municipais.

Necessidade

Em nota, a Prefeitura justifica o aditamento de valor porque “houve a necessidade de adequação técnica do projeto de pavimentação, identificada após estudos geotécnicos e de tráfego aprofundados na região portuária de Santos, por conta da existência de solos com baixíssima capacidade de suporte em relação ao previsto”.

A Administração acrescenta que a “intensidade de tráfego superior exige um reforço estrutural para evitar a degradação precoce do pavimento, a formação de patologias (trincas, afundamento de trilhas de roda) e, conseqüentemente, a necessidade de intervenções corretivas mais caras e radicais no futuro, além de riscos operacionais”.

Com isso, os prazos foram dilatados em razão das intervenções adicionais e a maior complexidade de execução, “especialmente com a necessidade de conciliar com a operação portuária”.



Prefeitura explica que houve a necessidade de adequação técnica (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

Pronto

A Prefeitura de Santos também informa, em nota, que já estão prontos os 70 metros de canal nas proximidades da empresa Stolthaven. Além de receber as águas do Córrego do Sapateiro, o canal captará as águas pluviais da rede de 577,5 metros que está sendo assentada na Rua Augusto Scaraboto. Esse canal garantirá a drenagem adequada à rua.

Recentemente, foram assentados 125 metros de aduelas (tubos de concreto) de 1 metro x 1 metro e outros 140 metros de 2 metros x 1,2 metro, ambos para ramais tronco entre as ruas Albert Schweitzer e Aurélio Batista Felix, e na extremidade do trecho do canal já finalizado, na confluência com a Albert Schweitzer.

A Administração explica que já foi concluído o assentamento de 30% dos 255 metros de tubo pead (feito de polietileno de alta densidade, um plástico rígido e resistente, amplamente utilizado para conduzir fluidos como água, esgoto, gás, óleo e produtos químicos) de 500 milímetros (mm) de diâmetro para ramais de drenagem, além de 75 metros de tubo pead de 600mm para ramal tronco, etapas com conclusão prevista para novembro.

Ramal tronco é o principal condutor responsável por receber os fluxos de água de coletores menores (ramais) e direcioná-los para o destino final.

Também terminou o revestimento dos 82 metros de vala e, até dezembro, estará concluída a construção de três bocas de lobo simples e outras 25 bocas de lobo duplas. Assim como as aduelas, elas serão interligadas ao canal, garantindo condições adequadas para a drenagem.

Segundo a Prefeitura, os trabalhos concentram-se, neste momento, no trecho próximo ao acesso à Ultracargo, localizada na Rua Augusto Scaraboto, perto da Rua Aurélio Batista Félix. Esse trecho ainda disporá de aduelas e, após esse ponto, serão assentados tubos de pead.

O projeto de melhoria da drenagem, com 75% dos 677 metros de rede já concluídos, será complementado com intervenções a cargo da Autoridade Portuária de Santos (APS) em área de sua responsabilidade. Os 25% restantes deverão estar concluídos em dois meses.

Serão 9,7 mil m² de asfaltamento

As obras, de acordo com a Prefeitura de Santos, envolvem também renovação asfáltica em 9.784,84 metros quadrados (m²) e pavimento rígido de concreto nos 3.052,50 m² de trechos com curvas acentuadas e nos acessos para os terminais e galpões. Serão construídas bocas de leão, e bocas de lobo simples e duplas, e os postos de visita serão nivelados.

A via terá 3.260,37 m² de superfície regularizada e compactada, com execução de 3.173,80 m² de passeio em concreto desempenado mecanicamente, no padrão Calçadas para Todos. Outros 25,50 m² serão recobertos com piso em ladrilho hidráulico podotátil.

Itens

As intervenções, detalha a Prefeitura, envolvem ainda a instalação de 34 luminárias em LED, com vida útil mínima de 50 mil horas; limpeza e regularização de 9.207,23 m² de áreas para ajardinamento, que receberão placas de grama esmeralda.

Estão previstas também sinalização viária em alumínio composto, instalação de alambrado em tela de aço galvanizado em 1.080 m² das partes inferiores do viaduto e de gradil de tela eletrosoldado em 75 m², no final do elevado, para proteção e direcionamento dos pedestres.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/10/2025

PARANAGUÁ: MOEGÃO ATINGE 75% DE CONCLUSÃO E PROMETE REVOLUCIONAR ESCOAMENTO DE GRÃOS NO PORTO

Investimento de R\$ 658 milhões, financiado pelo BNDES, centralizará recebimento de grãos de 11 terminais

Por ATribuna.com.br 30 de outubro de 2025



Moegão é um investimento de R\$ 658 milhões, financiado pelo BNDES; previsão de conclusão é em 2026 (Rodrigo Sell/Portos do Paraná)

As obras do Moegão, o novo sistema de descarga ferroviária do corredor de exportação do Porto de Paranaguá (PR), estão 75% concluídas. Integrantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) fizeram uma visita técnica ao local na semana passada para acompanhar a evolução 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

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

Paranaguá teve um marco histórico para o setor portuário na semana passada, com o leilão da concessão do canal de acesso. Foi o primeiro desse tipo na história do Brasil e servirá de exemplo para o Porto de Santos, que deve ser o segundo.

O Consórcio Canal Galheta Dragagem (CCGD) venceu a disputa e será responsável pela administração e modernização do acesso aquaviário no Paraná 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 da profundidade do canal.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/10/2025

PORTO DE SANTOS LANÇA PROGRAMA DE VISITAS GUIADAS PARA O PÚBLICO; VEJA COMO FUNCIONA

Iniciativa gratuita permite conhecer terminais, instituições e monumentos históricos por trajetos de escuna ou vans

Por A Tribuna.com.br 29 de outubro de 2025



Os trajetos de escuna e van contemplam a visualização dos terminais (Divulgação/APS)

Um programa de visitas gratuitas e guiadas, aberto a toda a população, foi lançado pela Autoridade Portuária de Santos (APS). Sob gestão da Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), a iniciativa inclui duas modalidades: percurso de escuna no canal de navegação e visitação por vans a pontos-chave do complexo portuário.

As visitas serão semanais, sempre às quartas-feiras.

Em ambas as modalidades, o programa se inicia às 9 horas na sede do Cenep, junto à APS, com uma palestra sobre o panorama do Porto e orientações para o passeio.

Os trajetos de escuna e van contemplam a visualização dos terminais, a passagem por instituições como a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) e a Alfândega, parada para fotos próximo ao Parque Valongo e uma vista de monumentos e prédios históricos.

Todo o percurso é acompanhado por um professor especialista do Cenep, que apresentará detalhes da história e das operações do Porto de Santos, além de informações sobre as embarcações em trânsito, como suas cargas e características principais.

Para agendar a visita, os interessados devem acessar o site da Fundação Cenep, na aba "Visitas Técnicas". Em seguida, o usuário deve escolher a modalidade de visita, acessar o calendário mensal, visualizar as instruções e selecionar os ingressos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/10/2025

DIRETORIA DE OPERAÇÕES DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS OCUPARÁ NOVO IMÓVEL EM ÁREA DE 5 MIL METROS QUADRADOS

Superintendências também mudarão para o local, que fica na sede administrativa do Porto de Santos

Por Bárbara Farias 29 de outubro de 2025



Galpão, na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, já abrigou uma oficina mecânica e será adaptado (APS/Divulgação)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) reaproveitará um galpão de 5 mil metros quadrados (m²), na sede administrativa do Porto de Santos, para acomodar a Diretoria de Operações (Diope), a Superintendência de Operações Portuárias (Supop), a Superintendência da Guarda Portuária (SupGP) e a Superintendência de Meio Ambiente (Sumas). A previsão é entregar as novas instalações até o final de 2027.

“O projeto funcional da nova edificação já foi concluído. Está em fase final de elaboração do processo de contratação de projeto básico. Os valores para a realização de toda a obra ainda não foram fechados. A previsão é contratar a obra no segundo semestre do ano que vem, e ela deverá durar até 12 meses”, informou a estatal em nota enviada para A Tribuna.

Segundo a Autoridade Portuária, o galpão, situado dentro do complexo da presidência, na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº, no Macuco, em Santos, já abrigou uma oficina mecânica. O prédio passará por adaptações para abrigar os escritórios e instalações da Diope e demais superintendências.

De acordo com a APS, “com as adequações, o novo espaço terá cerca de 5 mil m², reunindo setores hoje distribuídos em diferentes locais. Atualmente, a SupGP e a Sumas funcionam em um imóvel externo, com entrada pelas ruas Rodrigo Silva e José do Patrocínio e Avenida Doutor Esmeraldo Soares Tarquínio de Campos Filho — área que deverá ser desocupada futuramente devido às obras do túnel Santos-Guarujá”.

No entanto, antes de iniciar as obras, a APS quer verificar se é necessário descontaminar o local. Para isso está solicitando a doação de um estudo de investigação de passivos ambientais. O Chamamento 3/2025 foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) no último dia 14. O estudo não terá custo para a estatal.

A gestora do cais santista esclareceu ainda que, “de acordo com o edital, os pedidos de autorização para apresentação dos estudos deverão ser protocolados na APS no prazo de até 30 dias corridos contados a partir da publicação do chamamento (14 de outubro). As empresas ou instituições autorizadas terão 90 dias, após a autorização, para entregar os relatórios técnicos à Autoridade Portuária”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 29/10/2025

GESTÃO DE TRECHO DE FERROVIA QUE LIGA SANTOS AO VALE DO RIBEIRA INTERESSA PREFEITURA DO LITORAL DE SÃO PAULO; ENTENDA

Antigo trecho Santos-Cajati está desativado, operadora ferroviária não tem interesse e Autoridade Portuária descarta utilidade

Por Ted Sartori 29 de outubro de 2025

Classificado há tempos como antieconômico, o ramal da antiga linha férrea Santos-Cajati não é alvo de qualquer estudo ou projeto, segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS). A Prefeitura de Mongaguá pretende assumir a posse de um trecho de 13 quilômetros sem uso nem conservação que passa pela Cidade. Embora sob responsabilidade contratual da Rumo, está em processo de devolução à União.



São 13 quilômetros de trilhos sem uso e nem conservação que passam pela Cidade e ainda estão sob responsabilidade contratual da Rumo (Divulgação/Prefeitura de Mongaguá)

A iniciativa da Administração Municipal veio em uma reunião, realizada na última quinta-feira, entre prefeitos de cidades do Litoral Sul, como a de Mongaguá, Cristina Wiazowski (PP), e o superintendente regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) em São Paulo, Miguel Calderano Giacomini.

A Administração de Mongaguá informou que já acionou formalmente o órgão solicitando detalhes sobre o processo de concessão e consulta prévia dos trechos, após o departamento jurídico da Prefeitura finalizar o teor das comunicações, com o relatório fotográfico de alguns trechos. Agora, aguarda a manifestação do Dnit.

“A ideia veio em razão da notável ausência de intervenções por parte da empresa no trecho, fazendo com que a municipalidade realize benfeitorias, sendo que algumas delas demandam recursos vultosos e com os quais a Prefeitura não pode arcar, como é o caso da ponte sobre o Rio Mongaguá, que está muito comprometida”, explica, em nota, a Prefeitura.

A reunião foi iniciada com uma reclamação por parte da prefeita Cristina Wiazowski em relação à região central, “onde há pontos com habitações e pontos com muros e densa vegetação comprometendo o ambiente e a segurança, principalmente por ser uma localidade de expansão urbana”.

No desenrolar da conversa, entretanto, o assunto foi além. “A prefeita, apoiada pelo secretário de Governo, sugeriu que se é para o Município realizar as manutenções que ele então pudesse ser o titular da área, e assim pensasse como zelar e como investir”, contou a Administração.

Projetos urbanos envolvendo a área, porém, ainda não existem, segundo a Prefeitura de Mongaguá, até porque o processo deve demorar.

“Mas a prefeita solicitou que a Secretaria de Planejamento inicie os estudos com prioridade. Só se sabe que eles precisarão envolver habitação e mobilidade. Ressaltamos que a reunião, em princípio, era para tratar da ausência de intervenções da empresa. Com a possibilidade de que a Prefeitura pudesse pleitear a posse, reconfigurou-se o encontro e as tratativas posteriores com o secretariado da Prefeitura”, finaliza a Administração.

Malha volta ao Poder Público

A concessionária Rumo informou, em nota, que o trecho ferroviário que passa por Mongaguá, pertencente ao antigo ramal Santos–Cajati, está em processo de devolução. “Ele está sem operação comercial há anos devido à ausência de demanda que justifique seu uso. Após análise técnica e conforme orientação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), foi proposta a devolução do segmento ao poder público, em conformidade com a Lei 14.273/2021”, explica.

A legislação citada dispõe sobre a organização do transporte ferroviário, o uso da infraestrutura ferroviária, os tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias em território nacional e as operações urbanísticas a elas associadas.

A empresa justifica que, durante o processo de devolução, a manutenção do trecho é realizada de forma pontual, com foco em segurança. “A situação não caracteriza abandono, mas sim uma fase de transição prevista nas normas que tratam do encerramento de trechos sem uso. O segmento Samaritã–Cajati integra o processo de renovação da concessão da Malha Paulista e segue todos os trâmites técnicos e legais estabelecidos pela ANTT”, argumenta.

Órgãos públicos

Procurada, a ANTT informou que, nas negociações de renovação da Malha Paulista, ficou definido que o ramal seria devolvido e indenizado. “O segmento do antigo ramal Santos–Cajati permanece sob responsabilidade contratual da Rumo, até eventual decisão formal quanto à sua destinação”, afirma.

Já o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) confirmou, em nota, ter recebido um e-mail da Prefeitura de Mongaguá sobre o assunto no dia seguinte ao encontro. “O pedido ainda será avaliado, sendo necessário levantar a documentação da área de interesse dos solicitantes”, revela.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/10/2025

DIRETOR DA ANTAQ DEFENDE HIDROVIA DO RIO PARAGUAI E REBATE CRÍTICAS AMBIENTAIS

Alber Vasconcelos afirma que dragagem é procedimento seguro, destaca eficiência do modal e benefícios ambientais frente ao transporte rodoviário

Por Ted Sartori 28 de outubro de 2025



Hidrovia do Rio Paraguai, primeira do País, com 600 km de extensão entre Corumbá e a foz do Rio Apa (Antaq/Divulgação)

Entusiasta das hidrovias, o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Alber Vasconcelos, mostrou indignação a respeito de alguns questionamentos ambientais em meio à modelagem da concessão do trecho sul da Hidrovia do Rio Paraguai, a primeira do País, com 600 quilômetros de extensão entre Corumbá (MS) e a foz

do Rio Apa, na fronteira com o Paraguai. O leilão está previsto para dezembro. A visão foi trazida durante o Tribuna Talks, que tratou a respeito de hidrovias, dentro do Summit Antaq, realizado no último dia 16 na Arena BRB Mané Garrincha, em Brasília.

“Tenho transporte todo ano nesse trecho de 5 milhões de toneladas. Pois começou uma discussão agora de preocupação com relação à questão da nascente e se for dragar, vai mudar o fluxo do rio. E todos esses questionamentos que a gente fala de ignorância, que é falta de conhecimento”, afirma Vasconcelos.

“A dragagem nada mais é do que uma limpeza normal, ordinária. A gente criou um caso também de dragagem no Brasil como se fosse um problema estrutural. Nesse projeto da Hidrovia do Rio Paraguai, estávamos com uma previsibilidade de 600 mil metros cúbicos para chegar a uma profundidade de 2 metros e meio, talvez 3 metros”, emenda o diretor.

Vasconcelos defende que o projeto dessa hidrovia — e vale para outras que irão surgir — é de previsibilidade de navegabilidade de quem faz o transporte de cargas no Cone Sul, com valor de investimento e manutenção baixos. “Isso é Mercosul, é uma estratégia nacional importante que vai além do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul”, argumenta.

Para se ter uma ideia do panorama dos rios no Brasil, de uma malha planejada de 42 mil quilômetros, 20 mil são navegáveis. A Antaq selecionou trechos estratégicos que somam 6 mil quilômetros.

O diretor da Antaq argumenta que a discussão levantada sobre a parte ambiental é pequena justamente pelo benefício da mesma ordem naturalmente trazido com o uso da hidrovia. “E ainda tenho que justificar que estou tirando um comboio que é de 30 mil toneladas. Um caminhão leva 30 toneladas. Então, estou tirando mil caminhões de um trecho rodoviário. E eu ainda tenho que justificar que a parte ambiental ainda é melhor por via hidroviária”, explica.



“A dragagem nada mais é do que uma limpeza normal, ordinária. A gente criou um caso também de dragagem no Brasil como se fosse um problema estrutural. Nesse projeto da Hidrovia do Rio Paraguai, estávamos com uma previsibilidade de 600 mil metros cúbicos (m³) para chegar a uma profundidade de 2 metros e meio, talvez 3 metros”, diz Alber Vasconcelos – Diretor da Antaq (Dimmy Falcão)

Diversificação e distâncias

Apesar disso, Vasconcelos não quer demonizar os caminhões e, sim, planejar melhor o uso deles, diversificando os modais. A matriz logística brasileira é rodoviária, entre 60% e 70%, enquanto as ferrovias ocupam algo em torno de 15% e o transporte hidroviário não passa de 6%.

“Em países desenvolvidos olha-se muito a questão da distância percorrida. Estivemos em uma feliz reunião com o presidente Wander (Francisco Costa), da CNT (Confederação Nacional do Transporte), onde ele também apoia a hidrovia, para não ficar achando que é contra o caminhão e o caminhoneiro. Não estamos substituindo o caminhão. Ele vai continuar existindo, mas para as distâncias necessárias”, argumenta. “A gente tem que bater na tecla de que hidrovia é importante. É muito melhor ambientalmente e diminui o custo da nossa logística”, emenda.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/10/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

GÁS REINJETADO E PETRÓLEO SUBUTILIZADO: OS GARGALOS ENERGÉTICOS DO NORDESTE

Apesar de produzir mais de 3 milhões de m³ de gás natural por dia e 109 mil barris de petróleo em 2025, o Nordeste enfrenta obstáculos estruturais. A maior parte do gás é reinjetado ou queimada, e o petróleo de campos maduros sofre com baixa valorização e falta de investimentos

Por Paulo Goethe - De Recife paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br



Bomba de extração de petróleo em campo onshore no Nordeste, símbolo da produção em declínio e dos desafios estruturais do setor energético regional. Foto: ANP/Divulgação

O Nordeste produz mais de 3 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia e elevou sua produção de petróleo para 109 mil barris diários em 2025, mas continua à margem do setor energético nacional. Apenas 51% do gás regional chega ao mercado, enquanto o restante é queimado ou reinjetado, sem retorno econômico. Já o petróleo extraído

de campos maduros onshore sofre com baixa valorização, infraestrutura precária e escassez de investimentos. Com apenas 2,4% da produção nacional, o Nordeste ainda depende fortemente de combustíveis importados — mesmo concentrando até 24% do consumo de derivados no país.

A produção de petróleo e gás natural no Nordeste voltou a crescer em 2024 e deve fechar 2025 com novo avanço. Bahia, Sergipe e Rio Grande do Norte puxam a alta, com volumes que, somados, devem atingir cerca de 109 mil barris de óleo equivalente por dia, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) atualizados até o dia 30 de setembro. O crescimento em relação a 2024, quando a produção foi de 104 mil boe/dia, é de 4,8%.

O principal projeto em curso para ampliar a oferta regional é a expansão da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), em Pernambuco. A Petrobras confirmou na última sexta-feira (24) a assinatura dos contratos do Trem 2, com investimento de R\$ 8,3 bilhões.



A nova unidade terá capacidade para produzir 13 milhões de litros por dia de diesel S10 e deve entrar em operação até 2029. Segundo o relatório da companhia para o terceiro trimestre de 2025, as obras físicas devem ser iniciadas já no primeiro trimestre de 2026, gerando 30 mil empregos diretos e indiretos.

A RNEST, em Pernambuco, se consolidou como a maior produtora de diesel S10 da Petrobras. Foto: Petrobras/Divulgação

RNEST lidera produção de diesel da Petrobras

A RNEST opera hoje com capacidade instalada de 130 mil barris por dia e atingiu 121 mil barris/dia de carga processada no terceiro trimestre deste ano, crescimento de 5% na comparação anual. A unidade se consolidou como a maior produtora de diesel S10 da Petrobras, com alta de 6,3% no volume processado em relação ao mesmo trimestre de 2024. Ao lado da RNEST, a Refinaria de Mataripe (BA), operada pela Acelen, e a Lubnor (CE), com foco em lubrificantes e asfalto, completam o parque de refino regional.

Mesmo com esse parque instalado, a demanda por combustíveis no Nordeste supera a produção local. Em 2024, o consumo mensal foi de 1,25 milhão de m³ de diesel, 700 mil de gasolina A e 460 mil de GLP, segundo dados da ANP. O abastecimento é complementado por importações que chegam principalmente pelos terminais de Suape (PE), Aratu e Madre de Deus (BA) e Pecém (CE). —

Os terminais portuários da região movimentaram mais de 3,5 milhões de m³ de combustíveis importados em 2024. De acordo com o mais recente relatório de produção e vendas da Petrobras, Suape foi o segundo maior polo logístico da companhia no terceiro trimestre de 2025, atrás apenas de São Sebastião (SP). A estatal destaca a integração logística entre RNEST, Suape e os centros de distribuição do Norte e Nordeste, via rodovias e cabotagem.

Petróleo nordestino tem baixo aproveitamento

A subvalorização da produção de petróleo ocorre menos pelo volume e mais pelo perfil do óleo extraído. Os campos onshore da Bahia, Sergipe e Rio Grande do Norte produzem óleo pesado, com menor valor comercial e maiores custos logísticos. Mesmo com décadas de operação, a maioria dos campos enfrenta falta de renovação tecnológica e redução do investimento em revitalização.

A ausência de políticas específicas para campos maduros, a logística onerosa e a venda de ativos com baixa atratividade mantêm o Nordeste fora do centro da política petrolífera nacional. A revalorização da produção na região dependeria de incentivos à revitalização, à atuação de operadoras independentes e à reindustrialização da cadeia local de suprimentos.

Gás natural é reinjetado e não chega ao mercado

No caso do gás natural, o panorama é ainda mais crítico. Em 2024, apenas 51% do gás produzido no Nordeste foi comercializado. O restante foi reinjetado, queimado ou consumido internamente pelas

unidades operacionais. A Bahia e Sergipe concentraram 76% da produção de gás da região, com volumes que superam 3,2 milhões de m³/dia em 2025, mas que têm baixo impacto no fornecimento à indústria ou ao sistema energético.

Em 2025, os dados parciais até setembro indicam aumento da produção total, mas estagnação na entrega ao mercado. A falta de infraestrutura de escoamento, de gasodutos interestaduais e de contratos firmes de compra mantêm o gás natural da região tecnicamente relevante, mas economicamente marginalizado.

Produção de petróleo e gás no Nordeste por estado (2025*)				
Estado	Petróleo (barris/dia)	Gás natural (m ³ /dia)	Produção total (boe/dia)**	Participação regional (%)
Bahia	39.000	1.080.000	45.800	42%
Sergipe	34.000	1.400.000	43.200	40%
Rio Grande do Norte	24.000	350.000	26.700	25%
Alagoas	4.000	150.000	5.000	4%
Ceará	2.000	90.000	2.800	3%
Outros (PB, PE, MA)	—	—	—	—

Descargar los datos • Creado con Datawrapper

Total estimado do NE: ~109.500 boe/dia Fonte: ANP – Produção acumulada jan-set/2025 com projeção anualizada. (*): 1 boe ≈ 158 m³ de gás natural (equivalência energética média). () Valores arredondados para facilitar visualização.**

Blocos do Nordeste ficam sem propostas em leilão da ANP

Mesmo com novas fronteiras em avaliação, o apetite do setor por ativos na região segue limitado. Na rodada de Oferta Permanente de Concessão da ANP, realizada em 17 de junho de 2025, nenhum dos 22 blocos localizados no Nordeste foi arrematado. As áreas estavam distribuídas pelas bacias do Ceará, Pernambuco-Paraíba e Potiguar, somando 8,9% da área total ofertada no leilão, com potencial de R\$ 6,06 bilhões em compromissos mínimos de exploração.

Apesar do potencial exploratório, não houve propostas para essas áreas. As empresas priorizaram blocos do Sudeste, especialmente na Bacia de Campos e no pré-sal, com retorno esperado mais imediato e infraestrutura consolidada.

Entre os principais fatores que explicam o desinteresse estão o baixo histórico de produção nessas bacias, a infraestrutura limitada de escoamento e o risco exploratório elevado, já que muitas áreas são consideradas bacias de fronteira, com menor conhecimento geológico e atratividade reduzida para operadoras de grande porte.

Margem Equatorial e SEAP apontam novas fronteiras para o Nordeste

A perspectiva mais promissora de avanço para a produção regional está fora da costa atual. A Petrobras obteve licença de operação para iniciar pesquisas exploratórias na Bacia da Foz do Amazonas, na chamada Margem Equatorial. A nova fronteira, que se estende até o Maranhão e o litoral do Pará e Amapá, pode, no futuro, reposicionar o Norte e o Nordeste no mapa da produção nacional de petróleo, caso os estudos avancem e haja viabilidade técnica e ambiental.

Outro eixo de expansão está no Projeto Sergipe Águas Profundas (SEAP). Neste mês, a Petrobras abriu propostas para contratar plataformas FPSO para o projeto, com melhor oferta da SBM Offshore

no valor de US\$ 3,65 bilhões. O SEAP, localizado na bacia de Sergipe-Alagoas, prevê capacidade de produção de 120 mil barris por dia de petróleo e até 12 milhões de m³/dia de gás, com gasoduto planejado de 18 milhões de m³/dia. A expectativa é que a produção comece em 2030, ampliando significativamente a participação do Nordeste no setor.

A expansão da RNEST e a abertura de novas fronteiras como o SEAP e a Margem Equatorial têm potencial para inaugurar um novo ciclo de geração de empregos qualificados e atração de investimentos industriais no Nordeste, especialmente nos segmentos de refino, logística e serviços especializados. Com os contratos do Trem 2 em andamento, o canteiro de obras da refinaria deve mobilizar milhares de postos de trabalho diretos e indiretos até 2029.

Esse avanço, no entanto, precisa ser acompanhado de políticas ambientais rigorosas e de transparência nas licenças e avaliações de impacto. O crescimento da produção e da capacidade de refino na região não pode prescindir de compromissos claros com a redução de emissões, proteção de recursos hídricos e uso responsável do solo e da energia. A transição energética justa e regionalizada dependerá do equilíbrio entre escala produtiva, responsabilidade ambiental e inclusão socioeconômica

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 29/10/2025

3 MILHÕES DE CONSUMIDORES QUE GERAM ENERGIA SOLAR PODEM SER TAXADOS

Entidades do setor elétrico pedem para os custos dos cortes de geração serem divididos com os micro e minigeradores de energia que instalaram, por exemplo, pequenos sistemas solares nos telhados

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



Geralmente, os micros e minigeradores produzem energia nos telhados das suas residências ou em pequenos terrenos. Foto: Tânia Rego/Agência Brasil

Mais de 3 milhões de brasileiros instalaram sistemas de geração solar em seus telhados para reduzir a conta de luz. Agora, entidades do setor elétrico querem que esses consumidores, enquadrados na Micro e Minigeração Distribuída (MMGD), arquem com parte dos custos bilionários causados pelos

cortes de geração. O pedido foi formalizado numa carta conjunta assinada por oito entidades ligadas ao setor elétrico – sendo quatro representando empresas e três formada por associação de consumidores, incluindo grandes indústrias -. O documento foi enviado ao Congresso Nacional esta semana, quando o Legislativo volta a apreciar a MP1304 – que vai definir várias regras do setor elétrico.

Os mais de 3 milhões de consumidores que decidiram instalar pequenos sistemas de geração planejaram reduzir, em média, 30% do valor da conta de energia por um período suficiente para compensar o investimento realizado. “A gente reconhece que os cortes de geração precisam ser ressarcidos. Só que esses cortes derivam de uma falta de planejamento do setor elétrico brasileiro. O consumidor que passou a gerar energia no seu telhado adotou uma medida de eficiência energética, reduzindo o consumo de energia (da rede). Então, dizer que o consumidor que gera a própria energia tem que pagar pelos cortes de geração é penalizar o pequeno produtor e dizer que não vale a pena economizar energia”, resumiu a vice-presidente do conselho da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), Bárbara Rubim.

A ABSolar representa desde os pequenos produtores de energia solar até as usinas maiores, que são chamadas de centralizadas. Segundo Barbara, 40% da energia renovável do Brasil está deixando de ser produzida por causa dos cortes de geração e em algumas usinas de geração centralizada os cortes, em alguns períodos, chegam a 70% do que estas empresas poderiam estar produzindo.

A executiva alerta que qualquer cobrança sobre a geração distribuída desestimularia o setor, provocando queda nas vendas, desemprego e retração da economia local. Cerca de 30 mil empresas fazem a instalação de pequenos sistemas deste tipo no Brasil. Elas geram 1,5 milhão de empregos, segundo informações da ABSolar

A executiva diz que os cortes de geração vão quebrar o setor e “é por isso que nós temos trabalhado junto ao Ministério de Minas e Energia, ao Congresso e à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para assegurar uma proposta de consenso que permita o ressarcimento desses cortes”.



Os cortes de geração atingem somente as grandes usinas solares chamadas centralizadas. Os micro e mini produtores não sofrem com os cortes de geração. Foto: Soninha Vill/GIZ

Os cortes de geração, a MMGD e a energia no Brasil

Os cortes de geração formam um dos maiores problemas do setor elétrico atualmente e ocorrem por vários motivos. Primeiro, não há linha de transmissão suficiente para escoar o excesso de energia produzida

no Nordeste e em Minas Gerais para outras regiões. Também, em alguns períodos, como no final da manhã, a geração de energia é maior do que o consumo. Quando isso ocorre, o Operador Nacional do Sistema (ONS) manda diminuir a geração – estabelecendo o quanto vai ser cortado – e isso tem afetado principalmente as eólicas e as solares de geração centralizada.

Os micro e minigeradores solares não podem ter corte de geração, porque o excesso de energia não consumido por eles é injetado direto na rede do Sistema Interligado Nacional (SIN).

As entidades que assinaram a carta pedindo para a geração distribuída dividir os custos do corte de geração foram: Abradee (distribuidoras), ABEEólica (que congrega produtores de energia eólica e outras tecnologias), Abrage (geradoras), Abrace (grandes consumidores industriais), Abiape (investidores em autoprodução de energia), Apine (produtores independentes de energia), Anace e a Frente Nacional dos Consumidores de Energia Elétrica. As duas últimas representam os consumidores de energia.

Na carta, as entidades afirmam que a rápida expansão da MMGD ameaça a previsibilidade dos investimentos e a estabilidade do sistema elétrico nacional (SIN). O entendimento das entidades é de que a GD não precisa mais de subsídios, porque não, não mais necessários: as condições de produção mudaram, o custo dos equipamentos (solares) diminuiu e a tecnologia já está disseminada.

O documento cita que a MMGD já ultrapassa 43 GW de potência instalada e deve chegar a 58 GW até 2029, o que vem causando excesso de oferta de energia durante o dia, provocando riscos à confiabilidade e equilíbrio financeiro do sistema elétrico.

A expansão da GD no Brasil foi mais rápida do que a esperada e isso foi um erro de planejamento do governo federal. A energia solar praticamente não aparecia como geração em 2012. Hoje, a fonte solar fotovoltaica no Brasil tem a capacidade de gerar 61,8 gigawatts (GW), correspondendo a 24% de todo o parque gerador brasileiro.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 29/10/2025



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ SUSPENDE COBRANÇA DA “TAXA DE SECA” PARA O TRANSPORTE DE CONTÊINERES EM MANAUS (AM)

Decisão reduz o impacto econômico da cadeia logística brasileira e garante a prestação adequada dos serviços



Foto: Porto de Chibatão (AM)

Brasília, 30/10/2025 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) suspendeu, em decisão ad referendum, a cobrança da Low Water Surcharge, conhecida como “taxa de seca”, nas operações de transporte marítimo de contêineres com origem ou destino em Manaus (AM).

A Diretoria Colegiada entendeu que a medida, adotada no ano passado, não era mais necessária, uma vez que, neste ano, o cenário hidrológico da região não foi de estiagem severa. Estudos técnicos do Serviço Geológico do Brasil, encomendados pela ANTAQ, projetam níveis mínimos historicamente comuns até o final de 2025.

A decisão protege o consumidor final, reduzindo o impacto econômico na cadeia logística e os custos dos produtos que chegam à mesa dos brasileiros, além de mitigar os efeitos para a Zona Franca de Manaus e evitar possíveis abusividades na cobrança da taxa.

A atuação da ANTAQ é orientada pela proteção dos interesses dos usuários, especialmente quanto à qualidade e à oferta do transporte, bem como ao impacto dos fretes nos preços dos produtos finais. Dessa forma, a Agência garante a prestação adequada dos serviços e assegura uma tarifa justa para todos os atores envolvidos.

Com a suspensão, a Agência também determinou que a aplicação da taxa ficará condicionada à ocorrência de níveis iguais ou inferiores a 17,7 metros no Rio Negro até o final de 2026, mediante comprovação da necessidade da cobrança.

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: 29/10/2025

OUTORGA VERDE SERÁ O PRIMEIRO TEMA DO AMBIENTE DE REGULAÇÃO EXPERIMENTAL



Inscrições para o projeto começam dia 10 de novembro. Edital sai na próxima segunda-feira (3)

Foto: Porto de Suape (PE)

Brasília, 28/10/2025 - Como primeiro assunto a ser implementado no âmbito do ambiente regulatório experimental - sandbox regulatório -, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) escolheu o projeto Outorga Verde.



A abertura das inscrições das empresas interessadas em participar do primeiro projeto de sandbox regulatório da ANTAQ acontece a partir do dia 10 de novembro e se estende até o dia 9 de dezembro. O edital será publicado na próxima segunda-feira (3) e a previsão é que o resultado final seja divulgado em fevereiro de 2026.

A iniciativa tem como objetivo selecionar empresas interessadas na ocupação e exploração de áreas ociosas em portos organizados, destinadas à implantação de projetos inovadores voltados à transição energética, envolvendo tecnologias emergentes e métodos de trabalho associados.

Ao longo do voto, a diretora e relatora do processo, Flávia Takafashi, afirmou acreditar “que trazer o tema da transição energética para esse ambiente experimental será uma forma de estimular a inovação no setor portuário promovendo o alinhamento entre política pública, inovação regulatória e compromisso ambiental”.

O sandbox regulatório permite que uma empresa teste produtos e serviços inovadores por um determinado intervalo de tempo em regras diferentes das demais, sob a supervisão da Agência. Ao final desse período, é feita uma avaliação dos possíveis benefícios ou riscos à sociedade.

Modernizar o setor

A implementação do projeto Outorga Verde contribui para a modernização do setor portuário, para o cumprimento das obrigações internacionais assumidas pelo Brasil e para a construção de uma cultura comprometida com a sustentabilidade.

Flávia Takafashi explicou que “os portos brasileiros, pela sua extensão litorânea e pela relevância na cadeia logística nacional e internacional, podem se consolidar como polos industriais e logísticos de referência para a economia de baixo carbono”.

Pontuou ainda que o projeto Outorga Verde “é de extrema importância para atrair para os portos públicos a implementação de HUBs de inovação que agregarão valor à temática e a todo o ecossistema portuário”.

Além disso, destacou que os portos movimentam equipamentos e insumos para projetos de energia renovável, possuem potencial para abrigar centros de produção, armazenamento e exportação de combustíveis verdes e podem apoiar o abastecimento de embarcações com combustíveis menos poluentes.

Crítérios de participação

Será área de interesse do projeto, que tem prazo de 4 anos, a geração de energia renovável; infraestrutura para combustíveis alternativos; a eletrificações de operações portuárias; bunkering - processo de abastecer navios - de combustíveis limpos; desenvolvimento de inovação e tecnologia voltada à descarbonização e sustentabilidade; análise de well-to-wake; desenvolvimento de novas tecnologias como Onshore Power Supply (OPS) e eletrificação; ou a adaptação à mudança de clima e resiliência climática. Os investimentos devem ser feitos exclusivamente pela outorgada.

Para a estruturação deste sandbox será necessária a instituição de comissão específica para gestão do tema; a publicação de edital de chamamento público e seleção das propostas; a apresentação de propostas acompanhadas de carta de compromisso da autoridade portuária; a seleção e aprovação dos projetos pela Diretoria Colegiada; a formalização de autorizações temporárias com termo detalhado de condições e, por fim, a celebração de contrato de outorga com interveniência da ANTAQ.

No voto, a relatora aponta ainda a necessidade de manifestação prévia favorável do Ministério de Portos e Aeroportos, na competência de poder concedente, antes da aprovação final da Agência para projetos que incluam áreas não operacionais.

Benefícios

O sandbox regulatório vai desenvolver modelos de negócios inovadores e testar técnicas e tecnologias experimentais, mediante o cumprimento de critérios previamente estabelecidos e por meio de procedimento facilitado.

Com o instrumento é possível ter mais governança e estabilidade regulatória, ao mesmo tempo em que desatrela o início de determinadas atividades econômicas à edição de novas regulações aderentes a novos modelos de negócios.

O modelo atende situações específicas, a partir de chamamento público com regras e critérios de participação definidos em edital. O sandbox permite testar novas regras em pequenos grupos antes de serem lançados para os usuários em geral, estimulando o ambiente de inovação tecnológica.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 29/10/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

SETOR PORTUÁRIO INVESTE MAIS DE R\$ 512 MILHÕES NA AGENDA AMBIENTAL

Levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos analisou 78 entidades do modal e destacou alta adesão à regularização ambiental

O setor portuário investiu R\$ 512,4 milhões na área ambiental entre os anos de 2023 e 2024, de acordo com o "Diagnóstico de Sustentabilidade", estudo lançado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com a Associação de Terminais Portuários (ATP). O estudo analisou 78 participantes do modal, divididos em três categorias: Portos Organizados (16), Arrendamentos (33) e Terminais Autorizados (TUPs - 29).



Setor portuário investiu R\$ 512,4 milhões na área ambiental entre os anos de 2023 e 2024, de acordo com o "Diagnóstico de Sustentabilidade" - Foto: Divulgação/MPor

"Nós, que fazemos o Ministério de Portos e Aeroportos, estamos profundamente felizes porque, pela primeira vez na história do Brasil, lançamos o primeiro diagnóstico de sustentabilidade brasileira. E mais do que isso, lançamos um planejamento estratégico que

vai dialogar com a necessidade de cada vez mais incorporar uma agenda ESG à agenda do Ministério", destacou o Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A pesquisa é a segunda etapa de um ciclo de ações do MPor voltado à consolidação da agenda ESG na logística nacional, que teve início com a elaboração da Política de Sustentabilidade e a instituição do Pacto pela Sustentabilidade.

Na esfera Ambiental, o setor portuário liderou os investimentos comparado aos demais modais estudados (navegação e aeroportuário), totalizando R\$ 512,4 milhões. Esse montante foi puxado pelos Terminais Autorizados (TUPs), com R\$ 290,7 milhões, seguidos pelas administrações portuárias (R\$ 138,0 milhões) e pelos arrendamentos (R\$ 83,7 milhões). O compromisso ambiental também se reflete na alta adesão aos indicadores: 96,2% dos participantes possuem regularização ambiental, 73,1% mantêm uma política de sustentabilidade e 73,1% desenvolvem projetos de descarbonização.

Agenda social e de governança

Na dimensão Social, que considerou indicadores como ações de combate ao assédio, promoção da equidade de gênero e comunicação com a comunidade, o setor portuário também foi o que mais investiu, somando R\$ 225,5 milhões. Os Terminais Autorizados (TUPs) informaram R\$ 181,6 milhões investidos, enquanto as administrações portuárias declararam R\$ 28,0 milhões e os arrendamentos, R\$ 15,9 milhões.

Os indicadores de adesão também são fortes, com 88,46% de apoio a Projetos Sociais, 88,46% em Projetos de combate ao assédio e 87,18% em Canais de Comunicação com a comunidade.

Na área de Governança, que assegura a transparência da gestão, o setor aportou R\$ 69,1 milhões e alcançou uma taxa média de 77,9% de aderência aos indicadores. O desempenho foi impulsionado pela elevada taxa de adesão à existência de um Setor de Compliance (89,74%) e à formalização de um Estatuto ou Política Social (89,74%). Além disso, 87,18% das entidades realizam Auditoria Externa, demonstrando maturidade na gestão.

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

Data: 30/10/2025

MINISTRO SILVIO COSTA FILHO NOMEIA OTTO LUIZ BURLIER COMO NOVO SECRETÁRIO NACIONAL DE HIDROVIAS



Executivo assume o comando da SNHN com o desafio de consolidar a navegação interior como eixo estratégico da logística nacional

Otto Luiz Burlier assume a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação - Foto: Jonilton Lima/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou nesta quarta-feira (29) a nomeação de Otto Luiz Burlier da Silveira Filho como novo secretário nacional de Hidrovias. Com vasta experiência de atuação em logística e

infraestrutura, Burlier assume a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN) com a missão de consolidar as hidrovias como parte essencial da malha logística brasileira, promovendo soluções sustentáveis, eficientes e integradas ao transporte nacional.

O novo secretário substitui Dino Antunes Batista, que esteve à frente da pasta desde sua criação, em abril de 2024. Vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a SNHN foi criada para formular e implementar políticas públicas voltadas ao fortalecimento da navegação interior, com foco na redução de custos logísticos, transição energética e promoção do desenvolvimento regional.

Trajatória técnica e experiência

Servidor público de carreira, Otto Luiz Burlier possui mais de 15 anos de atuação em cargos estratégicos ligados à infraestrutura logística no governo federal. Foi diretor de Gestão e Modernização Portuária no então Ministério da Infraestrutura e presidente do Conselho de Administração da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), onde atuou com foco na eficiência dos serviços e na governança portuária.

O novo secretário também integrou a equipe do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e ocupou funções técnicas no Ministério do Planejamento, no Ministério da Agricultura e na Secretaria de Portos da Presidência da República, contribuindo com o planejamento e a execução de projetos prioritários nos setores de portos, aeroportos, ferrovias, rodovias e hidrovias.

Com passagem por programas estruturantes como o PAC e o Avançar Parcerias, Burlier acumulou experiência em políticas públicas de logística intermodal, revisão regulatória e articulação institucional, com foco no desenvolvimento da infraestrutura nacional.

Reconhecimento à gestão de Dino Antunes

Durante o anúncio, o ministro Silvio Costa Filho destacou a contribuição de Dino Antunes na estruturação da secretaria e na elaboração de bases técnicas e legais para a consolidação das hidrovias como prioridade da infraestrutura nacional. “Dino, você está marcado na história como o primeiro secretário nacional de Hidrovias. E não é fácil iniciar uma caminhada como essa, estruturando uma secretaria do zero, com compromisso e entrega ao país”, afirmou o ministro.

Segundo Silvio Costa Filho, a criação da SNHN se deu em conjunto com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro da Casa Civil, Rui Costa, como parte de uma estratégia de retomada da logística multimodal e de valorização do modal hidroviário. “Hoje a Secretaria Nacional de Hidrovias é um ativo do Brasil. E isso se deve ao trabalho de toda a equipe e à liderança de Dino à frente dessa construção”, completou.

Nomeação

Ao anunciar o novo secretário, Silvio Costa Filho destacou o perfil técnico de Otto Luiz Burlier e a decisão do ministério de valorizar quadros qualificados da administração pública. “O Otto é um quadro muito qualificado, um jovem servidor de carreira que iniciou lá atrás, atuando nos projetos do PPI. Ajudou muito o Dino ao longo dessa caminhada e representa essa nova geração de gestores públicos com diálogo com a iniciativa privada e compromisso com o Brasil. Nosso papel é apresentar e revelar novos quadros ao país”, afirmou o ministro.

Ao assumir a secretaria, Otto Luiz Burlier terá como prioridades a viabilização de concessões hidroviárias – como o Tramo Sul da Hidrovia do Paraguai, com edital previsto para o segundo semestre de 2025 –, a articulação com o setor produtivo para potencializar o uso das hidrovias nos principais corredores logísticos do país e a implantação de projetos alinhados à transição ecológica e à descarbonização do transporte.

A SNHN coordena iniciativas estratégicas como a Política Nacional de Desenvolvimento Hidroviário Sustentável, o programa BR dos Rios e a carteira de investimentos públicos e privados em infraestrutura de transporte aquaviário, com foco em eficiência, segurança e sustentabilidade.

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

Data: 29/10/2025

PRIMEIRA EDIÇÃO DO PRÊMIO NAVEGUE + BRASIL RECONHECE EMPRESAS DESTAQUE NO SETOR

Iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos valoriza desempenho técnico e eficiência no transporte aquaviário nacional



A premiação contemplou os segmentos de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e navegação interior - Foto: Jonilton Lima

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), realizou, nesta quarta-feira (29), a 1ª edição do Prêmio Navegue + Brasil, iniciativa que reconhece o trabalho das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) que mais se destacaram nos diferentes segmentos do transporte aquaviário nacional. O evento reuniu autoridades, lideranças empresariais e

representantes das principais entidades do setor.

Costa Filho ressaltou que a navegação é um dos pilares da logística nacional e que o Prêmio Navegue + Brasil chega para valorizar quem está modernizando o setor com responsabilidade



socioambiental. Ele destacou que reconhecer as boas práticas é também uma forma de incentivar todo o segmento a investir em inovação, eficiência e inclusão, contribuindo para um transporte aquaviário mais competitivo e sustentável.

“O Prêmio Navegue + Brasil celebra as empresas que estão transformando a navegação brasileira, unindo eficiência, sustentabilidade e inclusão. Esse é o caminho para um transporte aquaviário mais moderno, integrado e competitivo, capaz de fortalecer a economia e gerar oportunidades em todo o país”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Ele também reconheceu que o Prêmio Navegue + Brasil tem contribuído para modernizar e tornar mais sustentável o transporte aquaviário no país. “O prêmio valoriza quem une eficiência, inovação e sustentabilidade para fortalecer a navegação brasileira”, disse.

Tomé Franca, secretário-executivo do MPor, ressaltou que a premiação tem por objetivo impulsionar as hidrovias brasileiras. “O nosso país tem potencial para triplicar o volume de rios navegáveis, vias importantes para reduzir custos dentro de uma agenda global de sustentabilidade. É um momento de coroação do setor, premiando as empresas brasileiras de navegação (EBN) que contribuem para o desenvolvimento do setor”

Já o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, enfatizou que a premiação representa um reconhecimento ao esforço e à resiliência das empresas que mantêm a navegação brasileira em constante desenvolvimento. “Esse evento é uma forma de reconhecer quem, mesmo enfrentando os desafios do cenário econômico e da burocracia, mantém viva a força da navegação nacional. As empresas premiadas e também aquelas que todos os dias constroem esse setor são fundamentais para o desenvolvimento econômico e logístico do nosso país.”

Destaques do setor

Ao todo, foram premiadas 11 categorias, com base em critérios técnicos e dados oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e de entidades representativas do setor.

A premiação contemplou os segmentos de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e navegação interior, reconhecendo empresas que apresentaram os melhores desempenhos em transporte de cargas, capacidade operacional e eficiência.

Confira as empresas vencedoras

1. Maiores quantidades de cargas transportadas na navegação interior

- * Granel sólido - Cargill Agrícola
- * Granel líquido e gasoso - CT Log Transportes
- * Carga geral - Navegação Aliança
- * Carga containerizada - Navegação Guarita

2. Maior incremento da capacidade de transporte de carga (em TPB) na navegação interior

- * CNN CIA. Norte de Navegação

3. Menor idade média de frota na navegação interior

- * CIAGRAM Portos e Navegação da Amazônia

4. Maiores quantidades de cargas transportadas na navegação de cabotagem

- * Granel sólido - Companhia de Navegação Norsul
- * Granel líquido e gasoso - Petrobras
- * Carga geral - NorsulCargo Navegação
- * Carga containerizada - Aliança Navegação e Logística

5. Maior incremento da capacidade de transporte de carga (em TPB), na cabotagem

- * Flumar Transporte de Químicos e Gases

6. Menor idade média da frota brasileira na navegação de cabotagem

- * Granel sólido - Empresa de Navegação Elcano
- * Granel líquido e gasoso - Transpetro
- * Carga geral - Tranship Transportes Marítimos LTDA
- * Carga containerizada - Aliança Navegação e Logística

7. Maior incremento da frota brasileira na navegação de apoio marítimo em termos de TPB

- * Bram Offshore Navegação

8. Menor idade média da frota brasileira na navegação de apoio marítimo

- * Baru Offshore Navegação

9. Maior incremento de frota brasileira na navegação de apoio portuário em termos de TTE

- * Camorim Serviços Marítimos

10. Menor idade média da frota brasileira na navegação de apoio portuário

- * Chibatão Navegação e Comércio

11. Igualdade de Gênero (CPIG)

- * Navegação Interior - Rebelo Ind. e Com. e Navegação
- * Navegação de Cabotagem - Norcoast Logística
- * Apoio Marítimo - Hornbeck Offshore Navegação
- * Apoio Portuário - Ocidental Transportes e Navegação

Criado em 2025, o Prêmio Navegue + Brasil se afirma como uma política pública de reconhecimento e valorização do setor, destacando iniciativas que contribuem para a eficiência, a integração logística e o desenvolvimento sustentável da navegação brasileira.

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

Data: 29/10/2025

PORTOS DA REGIÃO NORDESTE TÊM MAIOR VOLUME DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DESDE 2021

Até o mês de agosto, foram 213,9 milhões de toneladas movimentadas, com destaque para operações de contêineres e grãos



Porto do Itaqui (MA) movimentou 24,8 milhões de toneladas apresentando o maior aumento da região - Foto: Vosmar Rosa/Mpor

De janeiro a agosto de 2025, os portos da região Nordeste movimentaram um total 213,9 milhões de toneladas de cargas. De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), esse valor representa um aumento de 1,14% em comparação com o mesmo período do ano passado, sendo este o maior volume desde 2021.

Destaques dos portos do Nordeste

Além disso, houve um crescimento significativo na movimentação de contêineres, que aumentou em 10,68%, totalizando 14 milhões de toneladas no mesmo período. Houve também um aumento de 2% na movimentação de carga geral em relação ao ano anterior.

"Estamos vivendo um dos melhores momentos da história no setor de infraestrutura. O desempenho do Nordeste, com um crescimento superior à média nacional, mostra que os investimentos estão gerando resultados concretos. Este resultado é fruto direto dos investimentos realizados na gestão



do presidente Lula, um compromisso que se traduz em mais emprego e renda de qualidade para a nossa população”, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Os terminais do Maranhão se destacaram no crescimento da movimentação. O porto do Itaqui (MA), movimentou 24,8 milhões de toneladas, principalmente com operações de combustíveis e grãos, apresentando o maior aumento da região, com um crescimento de 8,45% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Já o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA), líder em movimentação na região, registrou 110,4 milhões de toneladas, um crescimento de 1,55% em relação ao ano anterior. Este terminal é a principal porta de saída de minério de ferro.

A soja puxou o aumento da movimentação do acumulado dos portos do Nordeste com um crescimento de quase 17% em comparação ao mesmo período do ano anterior, totalizando 16,1 milhões de toneladas. Destaque para o Porto do Itaqui (MA), que foi responsável por 12,5 milhões, seguido pelo Terminal Portuário Cotegipe (BA), com 6,63 milhões de toneladas, um crescimento de 75% em relação ao período anterior.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 29/10/2025

SETOR AÉREO INVESTE MAIS DE R\$ 350 MILHÕES EM ESG E LIDERA AGENDA DE DESCARBONIZAÇÃO, APONTA DIAGNÓSTICO DE SUSTENTABILIDADE

Levantamento inédito revela 100% de adesão a projetos de descarbonização e combate ao assédio; eixo social recebeu o maior volume de aportes, com R\$ 195,8 milhões



O setor aéreo se mostrou alinhado às práticas de sustentabilidade - Foto: Divulgação

O setor aeroportuário brasileiro investiu um total de R\$ 350,5 milhões em iniciativas ambientais, sociais e de governança (ESG) nos anos de 2023 e 2024. O dado consta no "Diagnóstico de Sustentabilidade", uma pesquisa inédita realizada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) em parceria com a Associação de Terminais Portuários

Privados (ATP). O levantamento analisou 10 empresas do setor aeroportuário, que representam 83,6% do transporte nacional registrado no período. O resultado revelou um setor altamente alinhado às práticas de sustentabilidade, com 100% de adesão a projetos de descarbonização, regularização ambiental, projetos sociais e combate ao assédio.

A pesquisa é a segunda etapa de um ciclo de ações do MPor voltado à consolidação da agenda ESG na logística nacional, que teve início com a elaboração da Política de Sustentabilidade e a instituição do Pacto pela Sustentabilidade.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, diz que a Política de Sustentabilidade vai muito além de intenções, ressaltando que o MPor está empenhado em integrar e promover práticas sustentáveis. “Nossos esforços têm o objetivo de promover o transporte sustentável, reduzir as emissões de gases de efeito estufa no setor e adotar tecnologias e práticas inovadoras para fomentar a descarbonização, além de contribuir para garantir um ambiente igualitário e inclusivo”, afirma.



Já a diretora de Sustentabilidade do MPor, Larissa Amorim, destaca o envolvimento do setor no tema. "O Diagnóstico de Sustentabilidade demonstra um crescente engajamento do setor aéreo na agenda ESG. Não apenas com investimentos, mas na adesão a pilares fundamentais como projetos de descarbonização, regularização ambiental, compliance e combate ao assédio. Os dados divulgados provam que o setor investe no social e já possui uma governança robusta, alinhando-se à Política de Sustentabilidade e aos esforços do MPor para viabilizar a transição energética", disse.

Social

Com R\$ 195,8 milhões investidos, o eixo social concentrou o maior volume de aportes ESG no setor aeroportuário. O diagnóstico aponta que 100% das empresas do setor possuem canais de comunicação com a comunidade, 100% desenvolvem projetos sociais e 100% mantêm projetos de combate ao assédio.

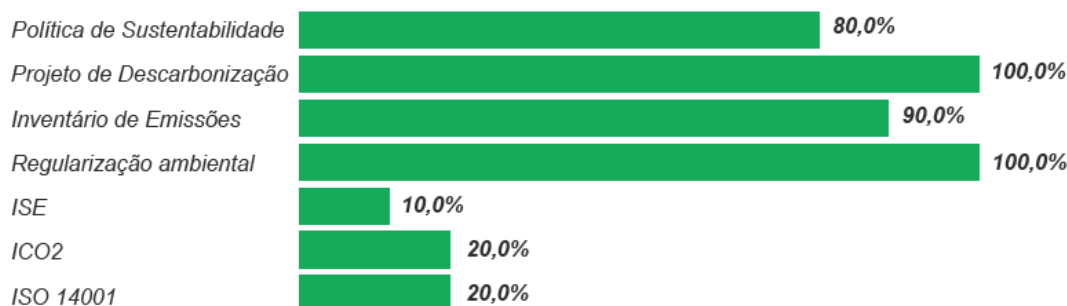


Investimentos no Eixo Social

O levantamento destaca a adoção de práticas voltadas à acessibilidade e ao acolhimento, como salas multissensoriais para pessoas com transtorno do espectro autista (TEA) ou com hipersensibilidade sensorial. O indicador de projetos de equidade de gênero também apresentou alta adesão, de 70%.

Ambiental

O setor investiu R\$ 138,4 milhões em iniciativas ambientais em 2023 e 2024. A liderança do modal nesta pauta é evidenciada pela adesão de 100% das empresas a "Projetos de Descarbonização" e 100% de "Regularização ambiental". Além disso, 90% das companhias já realizam um "Inventário de Emissões".



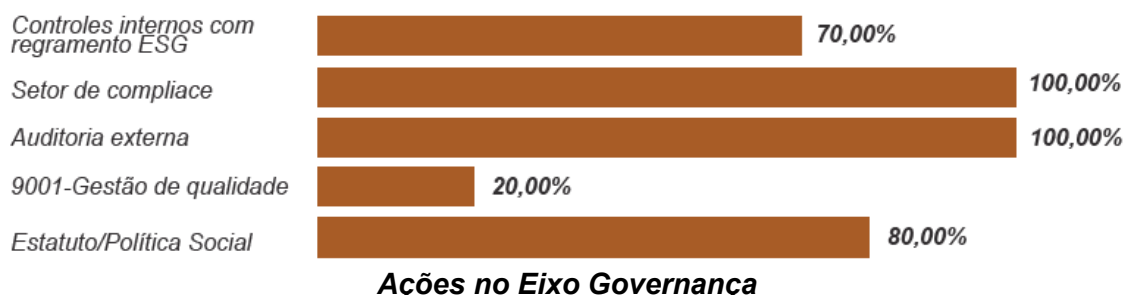
Ações no Eixo Ambiental

As principais medidas de descarbonização citadas no estudo envolvem a substituição de fontes fósseis por soluções de menor impacto, como a implantação de sistemas elétricos de apoio a aeronaves em solo (400Hz e PCA), a eletrificação de frotas operacionais e a instalação de usinas fotovoltaicas. As ações são acompanhadas por certificações internacionais como o Airport Carbon Accreditation (ACA).

Governança

Na dimensão de governança, o setor investiu R\$ 16,3 milhões e demonstrou uma estrutura de gestão robusta. O diagnóstico revela que 100% das empresas possuem "Setor de compliance" e 100%

realizam "Auditoria externa". A adesão à existência de "Estatuto/Política Social" também é alta (80%).



O relatório também identifica pontos de aprimoramento, como a adesão a indicadores de bolsas de valores (ISE, com 10%) e certificações de qualidade (ISO 9001, com 20%), indicando o próximo foco de evolução do setor.

O diagnóstico consolidado dos três setores (portuário, navegação e aeroportuário) revela que as iniciativas ESG foram responsáveis pela geração de mais de 120,5 mil empregos diretos e impactaram positivamente mais de 11,3 milhões de pessoas.

MPor e a sustentabilidade

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) atua não apenas como um observador, mas como um articulador ativo na transição energética do setor aéreo. O objetivo do ministério é facilitar essa transição e fomentar a produção de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF), alinhando o Brasil às novas regulamentações, como a Lei do Combustível do Futuro (Lei 14.993/24).

Para isso, o Ministério criou, em conjunto com o Ministério de Minas e Energia, o Fórum de Transição Energética na Aviação Civil (Fotea), um comitê interministerial focado em propor políticas públicas, coordenar ações e monitorar o programa de SAF.

Além da articulação política, o Ministério de Portos e Aeroportos investe na base técnica para viabilizar o uso do novo combustível no país. Por meio de um acordo de cooperação técnica (TED), o MPor está investindo R\$ 11,46 milhões no Centro de Pesquisas da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), para ampliar a capacidade laboratorial de análise e certificação de SAF no Brasil. Outra parceria, com a Universidade Federal do Paraná (UFPR), no valor de R\$ 1,24 milhão, apoia estudos sobre as melhores alternativas para a redução de emissões no setor.

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

Data: 29/10/2025

REGIÃO SUL TEM RECORDE HISTÓRICO NA AVIAÇÃO E SUPERA NÍVEL PRÉ-PANDEMIA PELA PRIMEIRA VEZ



De janeiro a setembro deste ano, mais de 19,5 milhões de passageiros passaram pelos terminais da região

Região Sul tem recorde histórico na aviação e supera nível pré-pandemia pela primeira vez - Foto: Divulgação

A movimentação de passageiros nos aeroportos da região Sul (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul) registrou um recorde histórico nos nove primeiros meses de 2025. De janeiro a setembro, 19,5 milhões de passageiros, em voos domésticos e internacionais, passaram pelos terminais da região, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

O volume é o maior já registrado para o período em toda a série histórica disponibilizada pela Anac (últimos 25 anos) e, pela primeira vez, supera os números pré-pandemia. Se comparado ao mesmo período de 2019, que era o recorde até então, cerca de 500 mil passageiros a mais voaram pelos aeroportos da região.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou que os números mostram a força do setor e o acerto das políticas de fortalecimento da infraestrutura. "Superar a marca pré-pandemia é um feito notável e um recorde histórico para o Sul. Isso demonstra a resiliência da nossa aviação e a confiança dos passageiros. Temos trabalhado incansavelmente para fortalecer a infraestrutura aeroportuária da região e esses números provam que estamos no caminho certo."



"Superar a marca pré-pandemia é um feito notável e um recorde histórico para o Sul"

Silvio Costa Filho

Resiliência e consolidação

Movimentação Aeroportuária na Região Sul

O recorde de 2025 consolida uma trajetória de forte recuperação do setor, que superou dois grandes desafios: a pandemia e a tragédia climática no Rio Grande do Sul. Após os anos de 2020 e 2021, o setor já demonstrava forte recuperação em 2022 (15 milhões de passageiros) e em 2023 (18,1 milhões).

Já o ano de 2024, que somou 16,4 milhões de passageiros no mesmo período, foi atipicamente impactado pela tragédia climática no Rio Grande do Sul, que fez com que o Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, ficasse mais de cinco meses sem voos comerciais (de maio a outubro). A resiliência do setor e as ações de resposta para a manutenção da conectividade aérea na região foram fundamentais para a retomada que agora se consolida no recorde de 2025.

O crescimento da conectividade internacional também foi um destaque no período. De janeiro a setembro, 1,3 milhão de passageiros realizaram voos internacionais tendo a região Sul como destino ou origem. O levantamento mostra uma forte integração com o Cone Sul, tendo o Chile (40,8% dos destinos e 41,7% das origens) e a Argentina (35,4% dos destinos e 36,1% das origens) como os principais parceiros internacionais.

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

Data: 29/10/2025

SETOR PORTUÁRIO INVESTE MAIS DE R\$ 512 MILHÕES NA AGENDA AMBIENTAL

Levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos analisou 78 entidades do modal e destacou alta adesão à regularização ambiental



Setor portuário investiu R\$ 512,4 milhões na área ambiental entre os anos de 2023 e 2024, de acordo com o "Diagnóstico de Sustentabilidade"
- Foto: Divulgação/MPor

O setor portuário investiu R\$ 512,4 milhões na área ambiental entre os anos de 2023 e 2024, de acordo com o "Diagnóstico de Sustentabilidade", estudo lançado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com a Associação de Terminais Portuários (ATP). O estudo analisou 78 participantes

do modal, divididos em três categorias: Portos Organizados (16), Arrendamentos (33) e Terminais Autorizados (TUPs - 29).

"Nós, que fazemos o Ministério de Portos e Aeroportos, estamos profundamente felizes porque, pela primeira vez na história do Brasil, lançamos o primeiro diagnóstico de sustentabilidade brasileira. E mais do que isso, lançamos um planejamento estratégico que vai dialogar com a necessidade de cada vez mais incorporar uma agenda ESG à agenda do Ministério", destacou o Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A pesquisa é a segunda etapa de um ciclo de ações do MPor voltado à consolidação da agenda ESG na logística nacional, que teve início com a elaboração da Política de Sustentabilidade e a instituição do Pacto pela Sustentabilidade.

Na esfera Ambiental, o setor portuário liderou os investimentos comparado aos demais modais estudados (navegação e aeroportuário), totalizando R\$ 512,4 milhões. Esse montante foi puxado pelos Terminais Autorizados (TUPs), com R\$ 290,7 milhões, seguidos pelas administrações portuárias (R\$ 138,0 milhões) e pelos arrendamentos (R\$ 83,7 milhões). O compromisso ambiental também se reflete na alta adesão aos indicadores: 96,2% dos participantes possuem regularização ambiental, 73,1% mantêm uma política de sustentabilidade e 73,1% desenvolvem projetos de descarbonização.

Agenda social e de governança

Na dimensão Social, que considerou indicadores como ações de combate ao assédio, promoção da equidade de gênero e comunicação com a comunidade, o setor portuário também foi o que mais investiu, somando R\$ 225,5 milhões. Os Terminais Autorizados (TUPs) informaram R\$ 181,6 milhões investidos, enquanto as administrações portuárias declararam R\$ 28,0 milhões e os arrendamentos, R\$ 15,9 milhões.

Os indicadores de adesão também são fortes, com 88,46% de apoio a Projetos Sociais, 88,46% em Projetos de combate ao assédio e 87,18% em Canais de Comunicação com a comunidade.

Na área de Governança, que assegura a transparência da gestão, o setor aportou R\$ 69,1 milhões e alcançou uma taxa média de 77,9% de aderência aos indicadores. O desempenho foi impulsionado pela elevada taxa de adesão à existência de um Setor de Compliance (89,74%) e à formalização de um Estatuto ou Política Social (89,74%). Além disso, 87,18% das entidades realizam Auditoria Externa, demonstrando maturidade na gestão.

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

Data: 29/10/2025

BARCELOS ENTRA NO PROGRAMA AMPLIAR E REFORÇA POTENCIAL TURÍSTICO E ECONÔMICO DO AMAZONAS

Cidade reconhecida pela pesca esportiva, e pelas belezas naturais, deve ganhar novo impulso com o fortalecimento da aviação regional



Município de Barcelos (AM) está na primeira rodada do Programa AmpliAR - Fotos: Alex Pazuello e Mauro Neto/Secom AM

O município de Barcelos (AM), conhecido como a capital da pesca esportiva e o maior em extensão territorial do Amazonas, com 122 476 km², foi incluído na primeira rodada do Programa AmpliAR, iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para aumentar a conectividade aérea e impulsionar o

desenvolvimento regional em todo o país.



Por meio do AmpliAR, concessionárias privadas poderão assumir a gestão de aeroportos regionais deficitários em troca de reequilíbrios contratuais, como redução de outorgas ou ampliação dos prazos de concessão. A proposta busca garantir infraestrutura moderna, operação estável e viabilizar novas rotas regionais, aproximando o Brasil de suas riquezas naturais e culturais.

Localizada a cerca de 400 quilômetros de Manaus, Barcelos tem no turismo uma de suas principais fontes de renda. A cidade atrai visitantes do Brasil e do exterior, especialmente durante a temporada de pesca esportiva, que ocorre entre setembro e março, e movimenta pousadas, restaurantes, serviços de transporte e o comércio local.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, investir na conectividade aérea da região Norte é essencial para promover o desenvolvimento equilibrado do país. “Garantir que cidades amazônicas como Barcelos estejam conectadas ao restante do Brasil é investir em oportunidades, inclusão e desenvolvimento sustentável. A aviação regional tem um papel fundamental na integração nacional e na geração de emprego e renda, especialmente em regiões de difícil acesso”, destacou o ministro.

Segundo a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (Fapeam), durante a temporada de pesca esportiva, mesmo com as limitações de transporte já que o trajeto fluvial pode durar até 30 horas, a população local praticamente dobra com a chegada de turistas e pescadores. O aumento na demanda por hospedagem, alimentação e transporte impulsiona a economia e reforça a importância de melhorar o acesso à cidade.

Com o Programa AmpliAR, o aeroporto de Barcelos deverá contar com mais estrutura e condições para expandir o número de voos. A viagem até Manaus, que leva cerca de 1h30 por via aérea, reduzirá o tempo de deslocamento e ampliará as oportunidades para o turismo, os negócios e a geração de renda na região.

Para o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, o AmpliAR vai otimizar o uso da infraestrutura existente e fortalecer a malha aérea regional.

“O programa foi pensado para melhorar a conectividade entre cidades médias e pequenas e os grandes centros. No caso de Barcelos, trata-se de um aeroporto estratégico, que pode potencializar o turismo e impulsionar atividades econômicas importantes para o Amazonas, como a pesca esportiva e o ecoturismo”, explicou Longo.

Além da pesca esportiva, Barcelos encanta por seu conjunto de arquipélagos, rios e praias de água doce, que oferecem experiências únicas de ecoturismo e contato direto com a natureza amazônica.

Entre os destaques culturais, o Festival de Peixe Ornamental é um dos maiores eventos do município. Realizado entre os últimos dias de janeiro e os primeiros de fevereiro, no Centro Cultural Esportivo Mariuá, conhecido como “Piabódromo”, o festival celebra a tradição local com uma disputa simbólica entre dois peixes ornamentais emblemáticos: o Acará-disco, de cores preta e amarela, e o Cardinal, de tons vermelho e azul. A programação mistura dança, música e alegorias, exaltando a figura do piabeiro, profissional responsável pela coleta dos peixes ornamentais nos rios da região.

Com a chegada do AmpliAR, Barcelos dá um novo passo rumo ao fortalecimento do turismo sustentável, à integração regional e à geração de emprego e renda, consolidando-se como um dos destinos mais promissores da Amazônia.

A sessão pública de abertura das propostas para a gestão dos aeroportos previstos na primeira etapa do programa está marcada para o dia 27 de novembro, a partir das 10h, na B3, em São Paulo.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 30/10/2025

SILVIO COSTA FILHO DESTACA AVANÇOS EM CONCESSÕES E SUSTENTABILIDADE NO FÓRUM BRASIL EXPORT 2025

Ministro afirmou que o Brasil vive o melhor momento da história no setor de infraestrutura, com leilões recordes, investimentos em portos e aeroportos e fortalecimento da agenda verde



Silvio Costa Filho destaca avanços em concessões e sustentabilidade no Fórum Brasil Export 2025 - Foto: Eduardo Oliveira

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou nesta terça-feira (28) da abertura do Fórum Nacional Brasil Export Infraestrutura 2025, realizado em Brasília. O evento, promovido pelo Grupo Brasil Export, reuniu autoridades, empresários, magistrados e especialistas dos setores de logística, transporte e comércio exterior para discutir o futuro da infraestrutura nacional e as oportunidades de investimento no país.

Durante o discurso, o ministro destacou que o Brasil vive o melhor momento da história no setor de concessões. Segundo ele, são mais de R\$ 290 bilhões em contratos assinados entre 2025 e 2029, com a perspectiva de alcançar R\$ 400 bilhões até 2026. “Estamos colocando o Brasil como um dos maiores players mundiais em concessões. Esse movimento tem gerado emprego, renda e fortalecido o desenvolvimento econômico de forma sustentável”, afirmou.

Silvio Costa Filho ressaltou que esse avanço é resultado de um ambiente cada vez mais favorável à atração de investimentos e ao fortalecimento da confiança do investidor. Ele disse que “independente dos investimentos públicos ou estaduais, o setor privado tem demonstrado disposição em investir no país”, o que, segundo ele, “é uma demonstração clara de que o Brasil tem bons projetos, projetos que dão rentabilidade e dialogam com a agenda da sustentabilidade e da transição energética”.

O ministro também ressaltou que a realização da COP-30 no Brasil será um marco para os avanços em sustentabilidade. “A COP-30 será um evento que vai deixar avanços civilizatórios para o povo brasileiro, não apenas pelo desenvolvimento econômico, mas também pelo olhar da política de sustentabilidade, com foco em governança e responsabilidade ambiental”, afirmou.

Ao citar as iniciativas do ministério, Silvio Costa Filho mencionou a agenda de modernização dos portos e a incorporação de critérios sustentáveis nas concessões. “Estamos aprimorando as concessões, como o Tecon Santos 10, que já tem um olhar voltado à sustentabilidade e prevê a obrigatoriedade de navios verdes e o uso do etanol de milho e da cana-de-açúcar”, explicou.

O ministro anunciou ainda que o governo prepara uma portaria para permitir o uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante em projetos ferroviários que cheguem às poligonais dos portos brasileiros. “Quando a ferrovia chega ao porto, o crescimento pode alcançar 30%, 40%, 50% e até 100%, dependendo da ferrovia. Dessa forma, a gente viabiliza crédito e fortalece a integração dos modais no país”, afirmou.

Costa Filho destacou que, desde 2023, o Fundo da Marinha Mercante passou a destinar até 30% dos recursos ao setor portuário e que, recentemente, o ministério assinou mais de R\$ 16 bilhões em debêntures no país. “Isso é muito importante, porque coloca o Brasil cada vez mais na agenda do crédito e do desenvolvimento”, disse.

Ele também citou o crescimento do Porto de Itajaí (SC), reaberto durante sua gestão após ter sido fechado anteriormente. “Conseguimos reabrir o porto, que teve crescimento de mais de 1.500% em menos de 24 meses. É um ativo estratégico para aquela região”, afirmou.

Ao falar sobre o setor aéreo, o ministro destacou o lançamento de linhas de crédito históricas e a recuperação das companhias nacionais. “Até a próxima segunda-feira estaremos assinando o FNAC, com R\$ 4 bilhões a R\$ 5 bilhões de crédito para o setor da aviação brasileira. É a primeira linha de crédito da história do país para esse segmento”, disse. Ele também mencionou que a Latam, Gol e Azul retomam o crescimento, com novos planos de expansão. “A Latam anunciou recentemente a compra de 74 aviões da Embraer, fortalecendo a indústria nacional”, lembrou.

O ministro ressaltou ainda a importância do fortalecimento das companhias aéreas para o turismo e o desenvolvimento regional. “Estamos vendo o turismo internacional crescer mais de 14% e o nacional mais de 10%. Há novas companhias interessadas em voar no Brasil, e isso mostra o potencial do nosso mercado”, afirmou.

Costa Filho encerrou a fala destacando que o Brasil vive um momento de consolidação de investimentos e que o setor de infraestrutura seguirá como motor do desenvolvimento. “Nada na vida acontece se não for através da política. Esse diálogo institucional entre o Congresso Nacional e o setor produtivo é fundamental para a economia do país. O Brasil vai dar certo, e nós vamos continuar transformando cada vez mais o Brasil dos brasileiros”, concluiu.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 28/10/2025

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS APRESENTA DIAGNÓSTICO INÉDITO SOBRE ADESAO DAS EMPRESAS ÀS PRÁTICAS ESG

Nos últimos dois anos, investimentos ambientais, sociais e de governança das empresas dos setores de portos, navegação e aeroportos somaram R\$ 1,2 bi e impactaram 11 milhões de brasileiros



Ministro Silvio Costa Filho lança o Diagnóstico de Sustentabilidade: portuário, navegação e aeroportuário: Foto: Vosmar Rosa/Mpor

Os investimentos em iniciativas ambientais, sociais e de governança (ESG) das empresas dos setores portuário, de navegação e aeroportuário atingiram R\$ 1,2 bilhão entre os anos 2023 e 2024, impactando 11,3 milhões de brasileiros. A constatação é de uma pesquisa inédita, divulgada nesta terça-feira (28), em Brasília, e realizada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) em parceria com a Associação de Terminais Portuários

Privados (ATP).

A pesquisa “Diagnóstico de Sustentabilidade: portuário, navegação e aeroportuário” revelou ainda que as iniciativas ESG foram responsáveis pela geração de 120 mil empregos diretos. O levantamento faz um mapeamento da adesão às práticas ESG pelas empresas públicas e privadas dos setores logísticos e de infraestrutura, essenciais à economia brasileira para elevar a competitividade e alinhar o Brasil às agendas internacionais de sustentabilidade corporativa e climática.

Segundo o estudo, os resultados evidenciam a capilaridade das ações socioambientais, que envolvem desde projetos educacionais, de inclusão e capacitação profissional até programas de engajamento comunitário e comunicação.

Durante o evento, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou o compromisso da pasta em integrar e promover práticas sustentáveis na infraestrutura portuária, hidroviária e aeroportuária brasileira, garantindo o equilíbrio entre desenvolvimento econômico, preservação ambiental e inclusão social.

“Nós estamos profundamente felizes de, pela primeira vez na história do Brasil, estar ao lado da ATP e ao lado da CNT lançando o primeiro diagnóstico de sustentabilidade brasileira e, mais do que isso, lançando um planejamento estratégico que vai dialogar com a necessidade, cada vez maior, de incorporar a agenda ESG à agenda do Ministério, porque isso dialoga com a transição energética, isso dialoga com a agenda da sustentabilidade, isso dialoga com o que o mundo observa. E o Brasil tem, naturalmente, a grande oportunidade de avançar nessa pauta”, afirmou.

O ministro ressaltou ainda que, com o diagnóstico feito, o desafio agora é avançar na descarbonização dos navios e na questão do Combustível de Aviação Sustentável (SAF na sigla em inglês). “O Brasil pode, nessa próxima década, se transformar em um dos maiores exportadores do SAF para o mundo e, efetivamente, avançar como player mundial na transição energética”.

Já o secretário executivo do Ministério, Tomé Franca, destacou a importância do trabalho para a criação de políticas públicas na área de ESG. “Essa é uma entrega importante, um documento que reúne não só um diagnóstico, mas que pode ser base para a formulação de políticas públicas voltadas à ESG, à governança, à sustentabilidade ambiental e social nas atividades portuárias, hidroviárias e aeroportuárias. E isso é um motivo de muito orgulho para todos que fazem a ATP e também motivo de muito orgulho para todos nós que fazemos o Ministério e estamos associados a esse estudo, a essa entrega.”

Para o presidente da ATP, Murillo Barbosa, a Política de Sustentabilidade, liderada pelo MPor, representa um avanço fundamental para consolidar a agenda de descarbonização e integrar de forma estruturada as práticas ESG no setor portuário, aeroportuário e de navegação. “Ciente da importância dessa transição, a ATP tem atuado, de forma técnica e colaborativa, na construção da Pesquisa de Sustentabilidade, mobilizando seus associados e contribuindo para que os terminais privados estejam preparados para os novos desafios e exigências globais.”

A ATP reúne grandes empresas que congregam 72 terminais privados no país, atuando em áreas como agronegócio, mineração, siderurgia, petróleo e gás, contêineres e complexos logísticos.

Esta é a segunda etapa de um ciclo de ações do MPor voltado à consolidação da agenda ESG na logística nacional. A primeira etapa da pesquisa foi a elaboração da Política de Sustentabilidade, com orientações para as ações governamentais, e a instituição do Pacto pela Sustentabilidade, marcos orientadores para a incorporação pela iniciativa privada de critérios ambientais, sociais e de governança, mediante compromissos voluntários que se alinham às melhores práticas internacionais.

“Nós conseguimos fazer uma política com dados, com técnica e não de uma percepção ideológica e é por isso que estamos com uma adesão tão grande ao Selo [de Sustentabilidade], com um volume grande de empresas que querem participar. E eu estou bastante feliz e emocionada, porque conseguimos fazer uma política pública que atingisse também o setor privado”, comemorou a diretora de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, Larissa Amorim.

Durante a COP30 em Belém, o MPor irá conceder os primeiros selos de reconhecimento às empresas e entidades que aderiram ao Pacto pela Sustentabilidade.

Setor Portuário

O levantamento junto às empresas do setor portuário revelou uma taxa média de adesão aos indicadores ambientais analisados de 58,2%. Excluindo indicadores específicos para empresas com ações em bolsa, a taxa sobe para 75,1%. Esse resultado evidencia que, embora haja iniciativas relevantes em curso, ainda existe um espaço importante para a ampliação e consolidação de práticas sustentáveis no segmento.

O setor foi o que realizou mais investimentos ambientais, totalizando R\$ 512,4 milhões nos últimos dois anos, puxados pelos terminais autorizados (Terminais de Uso Privado - TUP), com R\$ 290 milhões. Depois, com R\$ 138 milhões de investimentos, estão os portos organizados (administrações portuárias), seguidos pelos arrendamentos, com R\$ 83 milhões.



Na dimensão social, foram considerados na pesquisa indicadores como ações de prevenção e combate ao assédio no trabalho; promoção da equidade de gênero nas empresas; comunicação com a comunidade do entorno e desenvolvimento local; e apoio a projetos sociais. Nessa área, as empresas do setor portuário também foram as que mais fizeram investimentos, somando R\$ 225 milhões. Os terminais autorizados (TUP) informaram R\$ 181,6 milhões investidos, enquanto as administrações portuárias declararam R\$ 28 milhões e os arrendamentos, R\$ 15,9 milhões.

Empresas de navegação

No setor de navegação, a pesquisa indicou taxa média de 56,43% de adesão aos indicadores ambientais. Mas com a incorporação gradual de combustíveis alternativos e tecnologias mais limpas, seu potencial de sustentabilidade tende a se ampliar.

O eixo de governança, que inclui entre auditoria externa e setor de compliance, concentrou o maior volume de investimentos das empresas de navegação, totalizando R\$ 40 milhões, superando as dimensões ambiental (R\$ 17,8 milhões) e social (R\$ 14,1 milhões). Segundo a pesquisa, os investimentos ambientais devem crescer devido às novas diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO), que estabelecem metas globais progressivas de descarbonização do setor marítimo, incentivando tecnologias mais limpas e a transição para combustíveis de baixo carbono.

Aeroportos

O segmento aeroportuário, apresenta, por sua vez, taxa média de adesão de 60% aos indicadores ambientais, impulsionado pelo fato de 100% das empresas possuírem projetos de descarbonização, além de estarem com licenças e regularizações ambientais atualizadas. O setor investiu R\$ 138,4 milhões em iniciativas ambientais em 2023 e 2024.

As principais medidas de descarbonização citadas pelas empresas envolvem a substituição progressiva de fontes fósseis por soluções de menor impacto ambiental, com destaque para a implantação de sistemas elétricos de apoio a aeronaves em solo (400Hz e PCA), a eletrificação de frotas operacionais e a instalação de usinas fotovoltaicas. Tais ações são frequentemente acompanhadas por planos de gestão de carbono, com metas de neutralidade até 2050, e por certificações internacionais como o Airport Carbon Accreditation (ACA), reforçando o alinhamento do setor às diretrizes globais de enfrentamento das mudanças climáticas.

Com R\$ 195,8 milhões investidos, o eixo social concentrou o maior volume de aportes ESG no setor aeroportuário. Os indicadores com maiores adesões foram a existência de projetos sociais, de canais de comunicação com a comunidade e projetos de combate ao assédio.

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

Data: 28/10/2025

1ª EDIÇÃO DO PRÊMIO NAVEGUE + BRASIL RECONHECE AS MELHORES EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DO PAÍS

Cerimônia será realizada nesta quarta-feira (29), em Brasília, com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) realiza, nesta quarta-feira (29), em parceria com o grupo Brasil Export, a 1ª edição do Prêmio Navegue + Brasil, em Brasília (DF). A iniciativa reconhece o desempenho das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) que mais se destacaram nos diferentes segmentos do transporte aquaviário nacional, reunindo autoridades, empresários e representantes das principais entidades do setor.

A premiação contempla 11 categorias, baseadas em critérios técnicos e dados oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e de entidades representativas do setor. Entre os destaques estão as categorias de maior movimentação de cargas, incremento da capacidade de transporte, modernização das frotas e igualdade de gênero, voltada às empresas que adotaram políticas de inclusão e equidade em seus quadros funcionais.



Mais do que uma celebração, o Prêmio Navegue + Brasil representa uma política pública de valorização do transporte aquaviário, que fortalece o papel das empresas brasileiras de navegação e incentiva a competitividade, a inovação e o desenvolvimento de um setor mais moderno, eficiente e inclusivo.

Atendimento à imprensa

Ao final da cerimônia, o ministro Silvio Costa Filho concederá entrevista à imprensa. Profissionais de comunicação interessados em cobrir o evento devem solicitar credenciamento até 12h desta quarta-feira (29) pelo link: <https://forumbrasilexport.inscrever.me/home>, informando dados completos.

Serviço

O quê: 1ª edição do Prêmio Navegue + Brasil

Data: Quarta-feira, 29 de outubro de 2025

Horário: 18h30

Local: Hotel Royal Tulip – SHTN Trecho 1, Conjunto 1B, Bloco C – Brasília/DF

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

Data: 28/10/2025

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS LANÇA DIAGNÓSTICO DE SUSTENTABILIDADE DOS SETORES PORTUÁRIO, DE NAVEGAÇÃO E AEROPORTUÁRIO

Em parceria com a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), evento acontece nesta terça-feira (28), às 15h, na sede da CNT

Nesta terça-feira (28), o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) lança, em Brasília, o Diagnóstico de Sustentabilidade dos setores portuário, de navegação e aeroportuário. O estudo foi feito em parceria com a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP).

A pesquisa apresenta o panorama da adoção de práticas ESG (ambientais, sociais e de governança) nos modais portuário, aeroportuário e de navegação, que envolvem desde projetos educacionais de inclusão e capacitação profissional até campanha de engajamento comunitário e comunicação.

Credenciamento

Profissionais de imprensa interessados na cobertura do evento devem confirmar presença pelo e-mail: ascom@mpor.gov.br

Serviço

O que: Lançamento do Diagnóstico de Sustentabilidade

Data: terça-feira, 28 de outubro de 2025

Horário: 15h

Local: Edifício Clésio Andrade – Sede da CNT – Sala Geraldo Viana

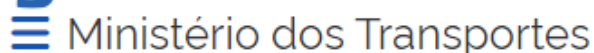
Endereço: SAUS Quadra 1, Bloco J, Brasília - DF

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

Data: 28/10/2025



Presidência da República



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RENAN FILHO ANUNCIA NESTA SEXTA (31) RETOMADA DE 73 KM DA TRANSNORDESTINA EM PERNAMBUCO

Trecho ligará os municípios de Custódia e Arcoverde e receberá R\$ 200 milhões em investimentos

O ministro dos Transportes, Renan Filho, lança nesta sexta-feira (31) o edital para a retomada das obras de 73 quilômetros da Transnordestina, no trecho entre Custódia e Arcoverde, em Pernambuco. O segmento faz parte do traçado entre Salgueiro e Suape, e o investimento previsto é de R\$200 milhões.

A Transnordestina é o principal projeto estruturante do Governo Federal no Nordeste, com investimento de R\$14,9 bilhões. A ferrovia terá mais de 1,2 mil quilômetros, ligando Eliseu Martins (PI) ao Porto do Pecém (CE), com ramal até Suape (PE), atravessando 53 municípios.

Em Pernambuco, 179 quilômetros já estão concluídos, o que representa 38% da obra no estado. A ferrovia irá reduzir custos logísticos, ampliar o escoamento de mercadorias e estimular o desenvolvimento econômico da região.

A cerimônia ocorrerá em formato virtual.

Serviço

Lançamento do edital das obras da Transnordestina em Pernambuco

Data: Sexta-feira, 31 de outubro

Horário: 10h

Link para participação: [clique aqui](#)

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 30/10/2025

LOTE 5 DO PARANÁ É FUNDAMENTAL PARA O SETOR DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO DO ESTADO

Leilão do trecho, que acontece nesta quinta (30), vai melhorar 432 km de estradas federais e estaduais e beneficiar empresários e consumidores



Nesta quinta (30), o Ministério dos Transportes concede 432 quilômetros do Lote 5 das Rodovias Integradas do Paraná, impulsionando a indústria do país. - Foto: Geovanna S./MT

Quando um brasileiro vai à padaria comprar um pão, dificilmente pensa de onde veio a farinha. O mesmo acontece com a manteiga do supermercado, o óleo que frita a coxinha na lanchonete e até a ração do cachorro no pet shop.

É aí que entra o Lote 5 das Rodovias Integradas do Paraná, por onde passa boa parte da mercadoria fabricada no país para a comercialização.

Quem vive na prática essa dinâmica é Airton Galinari, presidente executivo da Coamo. A empresa trabalha com mais de 30 mil cooperados do agronegócio paranaense, que fornecem insumos, como grãos, transformados em produtos que chegam às lojas do Brasil e do mundo.

“A soja que nós industrializamos vira óleo, que vai para a prateleira. Quase tudo vai de caminhão, inclusive até o porto, e a infraestrutura é fundamental para esse escoamento de toda a produção”, conta o empresário.

“Exportamos no ano passado 4,5 milhões de toneladas, com a mesma expectativa para este ano. São mais de 30 países, principalmente na Europa, Ásia e África”, completou Airton.



INFOGRAFICO - RODOVIAS INTEGRADAS LOTE 05_1.png

Para acompanhar as necessidades das economias regionais, o Ministério dos Transportes vai conceder, nesta quinta-feira (30), 432 quilômetros das BRs 163/369/467 e PRs 158/317/467/977/978, que levam os produtos fabricados no Paraná para os demais centros consumidores.

Anderson Léo Sabadin, presidente da Primato, detalhou como as estradas locais são essenciais para apoiar o faturamento da empresa, que estima um crescimento de mais de 48% para 2025. Só no ramo de alimentação animal, por exemplo, a cooperativa produz mais de 400 mil toneladas de ração.

“A gente vem passando por uma transformação, uma melhoria. Rodovias melhores, duplicadas, facilitam o escoamento da nossa produção. Se esses investimentos forem efetivos, não temos dúvida de que teremos uma melhoria no produto, na qualidade, e chegaremos a mais casas, mais clientes, no contexto de todo o Brasil”, disse Sabadin.

De acordo com dados do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Iparides), a indústria de transformação, base da produção estadual, é o principal vetor do desempenho econômico, com um crescimento de 73,7% nas exportações em 2025, atingindo uma receita de US\$ 299 milhões

nos quatro primeiros meses do ano.

O Lote 5 é composto por importantes rodovias que atravessam grandes áreas agrícolas e fazem a ligação com estados estratégicos como Mato Grosso do Sul, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além do Paraguai.

Milton Dall'Agnol, diretor comercial da empresa de logística Rodomax, defende que vias de boa qualidade trazem ganhos como a redução de custos operacionais para as empresas, o que pode tornar os produtos mais acessíveis ao consumidor, além de contribuir para a sustentabilidade do modal.

“A gente tem uma visão de que, tendo uma rodovia de boa qualidade, conseguimos reduzir o gasto com combustível, o tempo de viagem, trazer mais agilidade, economia no desgaste do caminhão, como freios, além de auxiliar na diminuição da poluição”, destacou.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 30/10/2025

MINISTRO DOS TRANSPORTES É HOMENAGEADO PELO AVANÇO NA AGENDA DE INTEGRIDADE NO SETOR

Reconhecimento foi concedido pelo Fórum de Integridade da Infraestrutura, que reúne autoridades e líderes do setor para fortalecer a governança e a transparência

O compromisso da gestão do Ministério dos Transportes com a integridade e a transparência foi reconhecida pelo Fórum de Integridade da Infraestrutura pelo avanço na consolidação de práticas éticas e de governança no setor. Em solenidade nesta quarta-feira (29), o ministro dos Transportes, Renan Filho, e o secretário-executivo da pasta, George Santoro, foram homenageados pela entidade por conta do protagonismo do Ministério dos Transportes na adoção de políticas voltadas à

transparência e ao controle institucional, refletidas no avanço ao Nível 3 de maturidade em integridade pública, conforme avaliação da Controladoria-Geral da União (CGU).



Reconhecimento do Fórum de Integridade da Infraestrutura destaca o compromisso da gestão com a transparência. Fotos: Marcio Ferreira/MT

O evento reuniu representantes de órgãos públicos e de associações do setor de transportes, que destacaram a importância do diálogo interinstitucional na construção de uma gestão pública íntegra e eficiente.

“Integridade e transparência não são coisas complexas. Quando não se faz as coisas com esses princípios, os contratos não funcionam. Por isso, essa é uma justa

homenagem que compartilho com toda a equipe do ministério, que, no dia a dia, promovem esses avanços”, afirmou o ministro Renan Filho. “O reconhecimento me deixa muito feliz, e quero retribuir com ainda mais trabalho e dedicação para que possamos alcançar patamares ainda superiores”, completou.

O secretário-executivo George Santoro ressaltou que os resultados são fruto do engajamento coletivo e da cooperação com a CGU. “A agenda da integridade precisa ser conjunta, e a CGU tem nos ajudado diariamente”, destacou. “Neste ano, alcançamos três ministérios no Nível 3 e estamos próximos do Nível 5, aguardando apenas a avaliação complementar. Também conseguimos contas sem ressalvas e implementamos práticas inéditas de transparência e controle. Seguir o princípio da integridade é o que garante clareza, confiança e reputação ao setor”, afirmou.

Integração entre público e privado

O presidente da Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (Aneor), Dannel Zveiter, reforçou a importância da integridade como base para o desenvolvimento sustentável da infraestrutura.

“A integridade é a base sobre a qual se constrói uma infraestrutura sólida. Há um ano fomos convidados a aderir ao pacto pela integridade empresarial, e hoje reafirmamos esse compromisso, essencial para fomentar investimentos e aprimorar o ambiente de negócios”, destacou. “A agenda da integridade movimenta não só a economia, mas gera valor agregado. O diálogo entre público e privado precisa ser permanente, com foco em minimizar riscos e fortalecer a confiança entre os setores.”

Já o diretor-presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Davi Barreto, ressaltou que a integridade é condição indispensável para a sustentabilidade dos contratos de longo prazo. “Vivemos em um ambiente que depende integralmente da integridade e da transparência. São contratos de longo prazo e valores bilionários, que só prosperam com base na confiança e na clareza das regras. O fato de o governo tratar essa pauta como prioridade mostra um compromisso digno de nota e fundamental para a sustentabilidade dos negócios”, afirmou.

CEO da Associação Investidora em Infraestrutura Multissetorial (Moveinfra), Ronei Glanzmann, destacou o papel das entidades na construção de práticas éticas duradouras. “Cada batida de martelo em um leilão de concessão é o início de uma relação de décadas. Essa é uma pauta permanente do setor e que precisa estar presente em todas as fases dos projetos. Parabéns pela atuação de todos que estão deixando um legado importante para o país”, disse.

Compromisso

O Ministério dos Transportes é uma das três instituições do Executivo Federal a alcançar o Nível 3 no ranking de integridade da Controladoria-Geral da União (CGU), ao lado do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) e da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), e já está apto a atingir o Nível 5 de excelência até janeiro de 2026.

O resultado reflete o amadurecimento das práticas de governança, transparência, prevenção à corrupção e ética pública adotadas pela pasta. Entre as novidades, estão a criação dos Comitês de Governança e Controle Interno, além de políticas de sustentabilidade e prevenção ao nepotismo. Há, ainda, o Plano de Integridade 2024–2027, aprovado pela Portaria MT nº 525/2024, que estabelece diretrizes voltadas à prevenção de conflitos de interesse, combate ao assédio e à discriminação, fortalecimento da transparência ativa e passiva e capacitação contínua de servidores.

Cooperação e transparência

O Fórum de Integridade da Infraestrutura é uma iniciativa que reúne autoridades públicas, especialistas e líderes do setor para discutir governança, ética e transparência em projetos de infraestrutura. O grupo é composto por entidades como a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), a Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (Aneor), a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), a Associação Investidora em Infraestrutura Multissetorial (Moveinfra) e a Aeroportos do Brasil (ABR).

Também participaram da cerimônia representantes da Infra S.A., da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), reforçando o caráter colaborativo da agenda de integridade no setor.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 30/10/2025

AUTORIZADA POR RENAN FILHO, DUPLICAÇÃO NA BR-316 MARCA NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA NO PIAUÍ



Com R\$ 159 milhões em recursos, obra abrange o trecho que liga os municípios de Demerval Lobão e Monsenhor Gil, na região metropolitana de Teresina

Trecho de 22 quilômetros entre Demerval Lobão e Monsenhor Gil receberá R\$ 159 milhões em investimentos para ampliar segurança e mobilidade. Fotos

Teresina, antes a única capital sem rodovias duplicadas, inicia um novo ciclo de crescimento com investimentos em infraestrutura. O ministro dos Transportes, Renan Filho, assinou, nesta quarta-feira (29), a ordem de serviço para a duplicação de 22 quilômetros da BR-316/PI que liga os municípios de Demerval Lobão e Monsenhor Gil, na região metropolitana da capital do Piauí.

Com investimento de R\$ 159 milhões, a obra faz parte do Novo PAC e será executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

De acordo com Renan Filho, a duplicação vai melhorar a mobilidade, garantir mais segurança aos motoristas e impulsionar o desenvolvimento econômico da região. “Isso representa uma mudança muito grande, especialmente porque o Piauí aumentou o volume de transporte de carga, inclusive de carga pesada, nas BRs. Além de melhorar a qualidade do pavimento, estamos fazendo obras de adequação de capacidade que são transformadoras para a capital e para as saídas em direção ao interior”, afirmou o ministro.

Considerada uma das principais rotas diagonais do país, a BR-316 liga Belém (PA) ao litoral de Alagoas, passando por Maranhão, Piauí e Pernambuco. No Piauí, a rodovia é vital para escoar a



produção agrícola do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) em direção ao Porto de Itaqui (MA), um dos principais eixos logísticos de exportação do Brasil.

A duplicação da rodovia não só melhora a mobilidade, mas também fortalece a agropecuária piauiense. A expectativa é que, em 2025, o estado registre um novo recorde na produção de grãos, estimada em 6,56 milhões de toneladas, com a soja mantendo-se como principal cultura e motor do agronegócio na região do Matopiba.

Modernização viária

Com R\$ 159 milhões destinados à duplicação da BR-316, o Piauí passa a receber um volume de investimentos sem precedentes, destacou o diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão: “Nosso governo tem transformado essa realidade, ampliando continuamente os aportes. O volume de recursos investidos cresce a cada ano, e é com essa realidade que compartilhamos o progresso que o estado tem alcançado.”

Em 2022, o Piauí recebeu investimentos de R\$ 170 milhões. Para 2025, o montante projetado é de R\$ 491 milhões, quase três vezes maior. Como prova disso, o estado registrou avanços expressivos na qualidade das rodovias federais nos últimos anos. De acordo com o Índice de Condição da Manutenção (ICM), entre 2016 e 2021, o percentual de rodovias classificadas como “boas” caiu de 82% para 30%, enquanto as consideradas “ruins” ou “péssimas” aumentaram de 8% para 25%, indicando um período de deterioração da malha viária.

Com as ações recentes de recuperação e duplicação de trechos, o cenário se inverteu. Atualmente, o Piauí apresenta 80% das rodovias federais em condição “boa”, enquanto os trechos avaliados como “ruins” ou “péssimos” caíram para apenas 2%.

Desenvolvimento contínuo

Para o governador do Piauí, Rafael Fonteles, as obras representam um marco para população. “O Governo Federal, em parceria com o governo do estado, vem promovendo o maior volume de investimentos já registrado na história do Piauí”, considerou.

Como parte do processo de melhorias dos acessos à Teresina, o Ministério dos Transportes entregou no ano passado, o viaduto do Mercado do Peixe, na BR-343/PI, em Teresina (PI), com investimento de aproximadamente R\$ 30 milhões. Além disso, outras obras de infraestrutura foram entregues, incluindo a duplicação do primeiro trecho da BR-316, de Teresina até Demerval Lobão, a construção da ponte sobre o rio Parnaíba e a emissão da ordem de serviço para a BR-330. Essas inaugurações representam cerca de R\$ 200 milhões em investimentos já aplicados no estado, sem contar os recursos adicionais que continuam sendo destinados a novos projetos de desenvolvimento.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 29/10/2025

RENAN FILHO AUTORIZA R\$ 159 MILHÕES PARA DUPLICAÇÃO DA BR-316 NO PIAUÍ

Assinatura da ordem de serviço será nesta quarta (29); 22 quilômetros entre Demerval Lobão e Monsenhor Gil serão duplicados

O ministro dos Transportes, Renan Filho, autoriza nesta quarta-feira (29) a liberação de R\$ 159 milhões para as obras de duplicação da BR-316/PI, em trecho de 22 quilômetros entre Demerval Lobão e Monsenhor Gil, na região metropolitana de Teresina.

O contrato, contemplado no Novo PAC, será assinado pelo Ministério dos Transportes e pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). As obras têm como objetivo melhorar a mobilidade urbana, reduzir acidentes e impulsionar o desenvolvimento socioeconômico da região, beneficiando cerca de 1 milhão de pessoas.

Teresina, até então a única capital sem acessos rodoviários duplicados, passa a contar com investimentos estratégicos nas BRs 343 e 316, reforçando o compromisso do Governo Federal em ampliar a infraestrutura viária do Piauí.

Considerada uma das principais rodovias diagonais do país, a BR-316 liga Belém (PA) ao litoral de Alagoas, passando por Maranhão, Piauí e Pernambuco. No território piauiense, a rodovia tem papel fundamental no escoamento da produção agrícola da região do Matopiba — área que abrange Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia — rumo ao Porto de Itaqui (MA).

Cobertura de imprensa

Não é necessário credenciamento prévio para jornalistas interessados na cobertura do evento.

Serviço

Ordem de Serviço para duplicação da BR-316/PI

Data: Quarta-feira, 29 de outubro

Horário: 11h

Local: Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Sede, 6º andar, Sala Interativa

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 28/10/2025

NA BAHIA, GOVERNO FEDERAL DEBATE INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA E PLANEJAMENTO INTERMODAL

Reunião do PNL 2050 destacou o potencial do estado como hub logístico do Nordeste. Até dezembro, a série “Logística no Brasil” passará por mais três capitais



Etapa de Salvador integra a série de debates promovida pelo Ministério dos Transportes para construir o Plano Nacional de Logística 2050. - Fotos: Mauro Cruz

Em mais uma etapa do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, o Governo Federal promoveu, nesta terça-feira (28), em Salvador (BA), um novo encontro voltado ao debate sobre o futuro da infraestrutura logística do país. O evento teve como objetivo discutir estratégias que promovam o desenvolvimento

do setor, com destaque para a competitividade regional da Bahia. A iniciativa passará por mais três capitais brasileiras até dezembro.

De acordo com a subsecretária de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes, Gabriela Avelino, o PNL 2050 busca construir um diagnóstico realista e intermodal da infraestrutura brasileira, voltado também às demandas que vão além da exportação. “Voltamos a olhar também para o mercado interno, não apenas para a exportação de commodities, considerando as necessidades do abastecimento nacional. A partir desse diagnóstico, temos caminhos claros para os próximos 25 anos, com soluções que precisam ser pensadas de maneira intermodal”, afirmou.

Com PIB estimado em R\$ 483 bilhões, a economia da Bahia é a maior do Nordeste e a sétima do país, de acordo com o IBGE. O estado se destaca pela diversificação produtiva, com forte presença da indústria petroquímica no Polo de Camaçari, da agropecuária e da fruticultura tropical. Com o maior litoral da região, também é referência no turismo, além de ampliar cada vez mais a atuação na geração de energia renovável, especialmente solar.

“A principal inovação do PNL é pensar soluções criativas e sustentáveis, rompendo com a dependência de trajetórias passadas e promovendo a transformação da matriz de transportes até 2050”, acrescentou Gabriela Avelino.

Conexão intermodal

No modal ferroviário, o estado conta atualmente com duas estruturas estratégicas: a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). A Fiol (EF-334), em fase de implantação, ligará Figueirópolis (TO), no entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul, ao Porto Sul, em Ilhéus, passando por importantes regiões produtoras de minério, grãos e celulose. Já a FCA é a principal malha em operação na Bahia, conectando a região central do estado a outras partes do país e transportando principalmente combustíveis, cimento, produtos químicos e minerais.

Há, ainda, estudos para a construção de um novo trecho ferroviário entre Salvador e Feira de Santana, que deverá ampliar a integração logística do estado e fortalecer o papel da Bahia como um dos principais eixos de transporte e desenvolvimento do Nordeste.

“A Fiol estava parada há quatro anos, com diversos entraves. Conseguimos destravar grande parte desses gargalos e já estamos com licitações em andamento em quase todos os trechos da Fiol 2, para concluí-la o mais rápido possível. Temos dado total prioridade a essa solução, incluindo a licitação integrada da Fico-Fiol, que é fundamental”, afirmou o presidente da Infra S.A., Jorge Bastos. De acordo com ele, outro projeto retomado e que merece destaque é o da Transnordestina. “Conseguimos recuperar a capacidade de investimento e a obra segue a pleno vapor. Hoje é a maior ferrovia em execução no país”, concluiu Bastos.

Polos industriais

As rodovias federais BR-324 e BR-116 são as principais vias de escoamento da produção baiana com destino aos portos de Salvador e Aratu-Candeias. A Via Expressa Baía de Todos os Santos também desempenha papel essencial nesse sistema, ao conectar diretamente a BR-324 ao Porto de Salvador e facilitar o transporte de cargas entre o polo industrial e a capital.

A poucos quilômetros dali, em Camaçari, está localizado o primeiro complexo petroquímico planejado do país e o maior complexo industrial integrado do Hemisfério Sul. O Polo Industrial de Camaçari abriga mais de 90 empresas químicas, petroquímicas e de diversos outros segmentos, como pneus, celulose solúvel, metalurgia do cobre, têxtil, fertilizantes, energia eólica, fármacos, bebidas e serviços, que é um dos principais motores econômicos da Bahia e do Nordeste.

“A Bahia já possui uma malha rodoviária forte, mas é necessário integrá-la às ferrovias para escoar a produção de forma eficiente. É uma questão de intermodalidade, de interconexão. A maior preocupação dos agentes privados é que a Bahia se consolide como um hub logístico do país, não apenas do Nordeste. O estado tem vocação natural para isso: possui a maior extensão territorial da região e uma posição geográfica privilegiada”, afirmou o diretor de Operações da Bahia Invest, Pedro Paulo Magalhães.

Logística portuária

Quanto aos portos, a posição estratégica da Bahia os torna fundamentais para o escoamento da produção local e de outras regiões. Na Baía de Todos-os-Santos, os terminais de Salvador e Aratu-Candeias movimentam grande parte das cargas do Polo Industrial de Camaçari, com infraestrutura que reduz custos e aumenta a eficiência.

No sul do estado, o Porto de Ilhéus se destaca pelo transporte de grãos e outros produtos do oeste baiano, além de receber cruzeiros e turistas de várias partes do mundo.

Juntos, os portos públicos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus formam um dos maiores complexos portuários do país, que inclui ainda sete terminais de uso privado (TUPs), todos integrados ao Sistema Portuário da Baía de Todos-os-Santos.

Planejamento

O PNL 2050 está em fase de diagnóstico e é construído em parceria entre o governo, o setor produtivo e representantes da sociedade civil. O objetivo é entender os desafios da logística no país, reduzir desigualdades regionais e tornar a matriz de transportes mais eficiente, integrada e sustentável.

Além de Salvador, os debates já passaram por Brasília, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Cuiabá e Fortaleza. Até o final de 2025, mais três capitais vão receber a série de encontros “Logística no Brasil”. A participação da sociedade tem sido fundamental para que o planejamento reflita as necessidades de cada região.

O plano faz parte do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), instituído pelo Decreto nº 12.022/2024, que organiza os esforços estratégicos e operacionais para o setor, a fim de garantir que as decisões sejam coordenadas e eficientes.

“Estamos saindo da perspectiva tradicional de uma carteira de projetos. Buscamos compreender a visão do embarcador, do produtor e de todos que dependem do transporte de cargas. A partir da escuta dessas demandas, passamos então a construir as soluções que envolvem, por exemplo, a expansão de ferrovias e hidrovias, modais historicamente negligenciados”, disse a subsecretária de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes, Gabriela Avelino.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 28/10/2025

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROPÕE CURSO TEÓRICO DA CNH AINDA NO ENSINO MÉDIO

Certificado poderá ser aproveitado no processo de habilitação, reduzindo custos e etapas



Estudantes que tiverem frequência mínima de 75% e forem aprovados, receberão um certificado que poderá ser aproveitado no processo de habilitação.
- Foto: Michel Corvello/MT

As aulas teóricas de direção podem ganhar um novo endereço. Com a proposta do Ministério dos Transportes, de facilitar o acesso à carteira de habilitação, o curso teórico para obtenção do documento poderá ser oferecido ainda no ensino médio, dentro das escolas, como atividade extracurricular.

O objetivo é aproximar a educação para o trânsito do ambiente escolar, permitindo que os jovens concluam parte das etapas obrigatórias antes mesmo de completar 18 anos.

Além das escolas, o curso teórico também poderá ser oferecido pelas Escolas Públicas de Trânsito (EPTs), pelas autoescolas e por meio da plataforma digital disponibilizada pelo Ministério dos Transportes, ampliando o alcance e a democratização do aprendizado.

Do ensino médio à primeira habilitação

De acordo com o projeto, escolas públicas e privadas poderão se credenciar junto aos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) para oferecer o curso teórico com base no conteúdo definido pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). As aulas serão ministradas por instrutores de trânsito ou por professores da própria instituição, desde que capacitados conforme as regras da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Os estudantes que tiverem frequência mínima de 75% e forem aprovados receberão um certificado de participação válido nacionalmente. Esse certificado será registrado no Renach (Registro Nacional

de Condutores) e poderá ser aproveitado futuramente no processo de habilitação, reduzindo custos e etapas.

Cidadania e inclusão

Atualmente, 51% dos jovens entre 18 e 24 anos ainda não dirigem e não possuem CNH. Mais do que facilitar o acesso à habilitação, a proposta tem um forte viés educativo e social: ao levar o tema para a sala de aula, o Ministério dos Transportes busca formar jovens mais conscientes, empáticos e preparados para o trânsito, estimulando uma nova cultura de respeito e segurança nas vias.

O modelo também favorece a inclusão, ao permitir que escolas públicas ofereçam o curso teórico gratuitamente, abrindo oportunidades para milhares de jovens que sonham em conquistar a primeira habilitação.

A minuta de Resolução que trata da CNH acessível está disponível nas plataformas Participa + Brasil e Brasil Participativo. Toda a sociedade está convidada a enviar sugestões até o dia 2 de novembro e contribuir para a construção de um modelo de formação de condutores mais moderno e democrático.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 28/10/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – DRAGAGENS, SEGURANÇA AMBIENTAL E EFICIÊNCIA OPERACIONAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O debate sobre o aperfeiçoamento dos serviços de dragagem nos portos brasileiros, ocorrido no segundo dia do Fórum Brasil Export, nessa quarta-feira, dia 29, em Brasília (DF), destacou um obstáculo que compromete a competitividade da infraestrutura nacional: a morosidade e a sobreposição de licenças ambientais. Dirigentes de autoridades portuárias reiteraram que a lentidão neste tipo de processo paralisa obras essenciais, como as dragagens de manutenção, gerando prejuízos econômicos e logísticos.

A crítica de Cleverton Vieira, diretor do Porto de São Francisco do Sul (SC), de que não é razoável exigir um “novo processo completo” para cada dragagem de manutenção, ecoa uma demanda antiga do setor por maior racionalidade regulatória. O alerta de Cristiano Klinger, presidente da Portos RS, sobre a inaceitável espera de “um ano ou mais para conseguir uma licença de manutenção”, sublinha a urgência de conciliar a responsabilidade ambiental com a celeridade operacional.

É imperativo defender uma maior velocidade nos processos de emissão de licenças ambientais para obras portuárias, especialmente aquelas essenciais para a operação, como as dragagens. O desenvolvimento de um porto depende diretamente da manutenção da profundidade de seu canal de acesso aquaviário e da segurança dessa via. Quando a burocracia ambiental atrasa esses serviços, a capacidade do porto de receber navios de grande porte e de escoar a produção nacional é comprometida, o que resulta em custos mais altos e perda de competitividade no comércio exterior.

A morosidade e a sobreposição de licenças, como a citada por Christiano Lopes, diretor-presidente do Porto de Imbituba (SC) – onde a autorização estadual é complementada pela federal uma vez que a região abriga a Área de Proteção Ambiental (APA) da Baleia Franca – demonstram a complexidade que precisa ser simplificada. A solução não se trata de ignorar as responsabilidades ambientais dos portos e suas empresas, mas de garantir que processos repetitivos e atrasos sejam evitados. A responsabilidade ambiental deve ser incorporada ao planejamento de longo prazo, de forma contínua e não apenas em ciclos burocráticos.



A observação de Ernesto Sampaio, diretor-presidente da Companhia Docas de São Sebastião (SP), de que cada porto possui realidades distintas e exige um planejamento técnico cuidadoso, reforça a necessidade de os órgãos ambientais desenvolverem modelos de licenciamento que sejam mais flexíveis e adaptados às particularidades regionais. A dragagem de manutenção, por ser uma atividade recorrente e previsível, deve ter um rito processual mais ágil, talvez por meio de licenciamentos contínuos ou planos de monitoramento de longo prazo.

A união da expertise da autoridade portuária no conhecimento de seu canal com um processo de licenciamento célere e eficiente é o caminho para o desenvolvimento sustentável. A simplificação da burocracia é a chave para liberar o potencial de crescimento dos portos brasileiros, garantindo que a segurança ambiental e a eficiência operacional caminhem juntas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FED CORTA JUROS PELA SEGUNDA VEZ NO ANO EM MEIO A PARALISAÇÃO DO GOVERNO DOS EUA

CORTE MANTIDO

O Comitê Federal de Mercado Aberto (FOMC) do Federal Reserve reduziu novamente a taxa de juros dos Estados Unidos em 25 pontos-base, para o intervalo entre 3,75% e 4% ao ano. É o segundo corte em 2025, após a flexibilização feita em setembro. A decisão, amplamente esperada por analistas, ocorre em meio à paralisação parcial do governo norte-americano, que já dura 29 dias e limita a divulgação de dados econômicos oficiais.

RISCOS EQUILIBRADOS

O presidente do Fed, Jerome Powell, afirmou que a redução dos juros não garante nova queda em dezembro. Segundo ele, a política monetária seguirá dependente dos dados, diante dos riscos simultâneos para inflação e emprego. Powell reconheceu divergências internas no FOMC e disse que o colegiado optou por um ajuste “rumo a juros mais neutros”, com dois votos dissidentes, um a favor de um corte maior e outro pela manutenção das taxas.

IMPACTO DO SHUTDOWN

Powell destacou que a paralisação do governo dificulta a coleta de informações sobre a economia e o mercado de trabalho. O Fed, segundo ele, seguirá avaliando os efeitos do shutdown sobre as próximas decisões. O dirigente afirmou que a economia dos EUA mostra resiliência, com desaceleração gradual do mercado de trabalho, inflação ainda elevada e gastos dos consumidores em nível robusto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025

INSIGHT – INOVAÇÃO - INOVAÇÃO EM VOCÊ: CRIANDO OPORTUNIDADES EM UM CENÁRIO DE MUDANÇAS ACELERADAS

Dizem que o ser humano é a única espécie capaz de tropeçar duas vezes na mesma pedra. E, ainda assim, culpar o calçado. A frase é meio clichê, eu sei, mas gosto dela porque ilustra bem o nosso tempo: um tempo em que o mundo muda numa velocidade exponencial, mas nós seguimos presas a hábitos, estruturas e certezas que já não servem mais. Como aquele velho playbook que a gente insiste em usar num jogo que já mudou de regras.

Nessa era de mudanças aceleradas, o verdadeiro desafio não está apenas em mudar, mas também em querer resistir. Porque, quando o mundo já virou a página, insistir em ficar onde está é o que realmente dói. As empresas que prosperam — e as pessoas também — são aquelas que entendem que a adaptação é parte do trabalho. E, paradoxalmente, quanto mais resistimos, mais caro fica mudar.



O grande dilema é que, enquanto tentamos nos adaptar às transformações do mundo e do mercado, vivemos naufragados em um oceano de distrações digitais, como uma espécie de embriaguez digital. O celular vibra, o feed atualiza, o vídeo seguinte começa antes que o anterior termine. Passamos o dia em estado de alerta, bombardeados por notícias chocantes e manchetes sensacionalistas, mas raramente em estado de atenção. Confundimos movimento com progresso e, assim, nos tornamos exímios leitores de manchetes e amadores em decisões que exigem profundidade. A atenção virou o avo mais escasso da economia moderna. Sem ela, dados viram ruído e estratégia vira improviso. Recuperar o foco é um ato de resistência. Significa criar rituais de silêncio, janelas de concentração e critérios sobre o que merece — e o que não merece — o nosso tempo.

A inovação, ao contrário do que se prega nos palcos das conferências, não é um espetáculo de fogos de artifício. Ela é, antes de tudo, uma faxina. Um ato de coragem cotidiana de abrir mão do que já não serve. E isso vale tanto para empresas quanto para indivíduos. Agir no piloto automático nos poupa energia, é confortável, mas não nos leva a um lugar novo. A defesa é a consciência. Rever rotinas, medir esforço versus impacto, eliminar ritos vazios. E, principalmente, criar espaços para experimentar em ciclos curtos. “Lute todos os dias contra os instintos do piloto automático.” - essa frase nasceu de uma inquietação minha — e virou um mantra que compartilho em palestras, consultorias e nas empresas que atuo. Porque viver no modo automático é fácil — o difícil é escolher estar presente, pensar, questionar e agir com intenção; todos os dias. A cultura de inovação nasce dessa vigilância diária: escolher como reagir, e não apenas reagir.

Essa mesma lógica se aplica a quase todos os mercados. Toda organização vive uma tensão permanente entre gerar valor e capturar valor. Gerar valor é inovar, explorar novos produtos e mercados. Capturar valor é otimizar margens, cortar custos, defender o território. O problema é que, sob pressão, o pêndulo se fixa no segundo. As empresas cortam custos, protegem margens. Os indivíduos protegem seus cargos, seus métodos, suas certezas.

Marcas líderes no mercado, acomodadas, se perdem no “jogo horizontal” — lobby, fusões, aquisições, cortes — enquanto os novos entrantes, como startups inquietas, criam, encantam e ameaçam a velha concorrência. O nome disso? Ciclo natural da inovação. A saída é ser ambidestro: proteger o presente e financiar o futuro, medindo o retorno do agora e o aprendizado de amanhã.

Mas sejamos honestos: até os visionários erram. Zuckerberg apostou tudo no metaverso em 2022. Meses depois, o mundo já estava em outro assunto. O “engenheiro de prompt”, apontado como profissão do futuro até “ontem”, vive ameaçado hoje pela própria evolução da máquina que ele vislumbrou. E a Apple, da como ícone de inovação, não lança um produto realmente disruptivo desde 2007. Ainda assim, segue como referência. Por quê? Porque não parou de correr atrás da inovação. Fracassou muitas vezes, reinventou outras, mas manteve o foco — e metade de sua receita hoje vem de produtos e serviços além do iPhone. Inovar é desafiador até para a Apple, mas eles jamais perderam o foco. Inovação, portanto, não é um lampejo de genialidade. É um processo disciplinado, construído sobre curiosidade, repetição e aprendizado contínuo.

Esse é o ponto: inovar é disciplina. É reimaginar rotinas, redesenhar fluxos, reconstruir propósitos. É agir antes que a dor obrigue. E isso vale especialmente para nós, indivíduos. Porque também somos plataformas em constante atualização. Seis gerações hoje compartilham o mesmo ambiente de trabalho. O que nos separa não é talento, é contexto. E a inovação acontece quando conseguimos aprender com o outro — mesmo que o outro pense, vista e escreva diferente.

No fim, inovar é menos sobre tecnologia e mais sobre atitude. Na minha perspectiva, três verbos bastam: reimaginar, redesenhar, reconstruir.

Reimagine o problema, reformule a pergunta e o valor que quer gerar. Redesenhe processos, papéis e fluxos para eliminar atritos e desperdícios, e usa as novas tecnologias a seu favor. Reconstrua a relação com o seu ofício, com o propósito, com o impacto que deseja causar. É uma espiral contínua, que transforma a mudança em prática — e não em discurso.

O tulo desse texto diz muito sobre o que eu acredito: a inovação está em você. Ela começa quando a curiosidade vence o medo. Quando, em vez de resistir, escolhemos observar, entender e agir. Porque, na hora em que você faz algo que não fazia para se adaptar, você também muda o ambiente. A adaptação, por si só, gera inovação.

Resistir à mudança dói mais do que mudar. Porque a mudança vem, queira você ou não. Mas quando você escolhe mudar antes, ela deixa de ser ameaça e vira alavanca. E, quem sabe, talvez até aquela velha pedra na qual tropeçamos sirva de degrau para um novo passo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025

BRASIL EXPORT - SECRETÁRIO DEFENDE MODELO SUGERIDO PELA ANTAQ PARA LEILÃO DO TECON SANTOS 10

Alex Ávila afirmou que concorda com fundamentação, mas reiterou que o Ministério não está “apegado” a modelos para a concessão

Por CÁSSIO LYRA



Ávila vê coerência em estudo da Antaq e modelo de concessão, mas diz que respeita todas as opiniões

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, defendeu os estudos adotados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para modelar a concessão do Tecon Santos 10, megaterminal de contêineres projetado para o Porto de Santos (SP), mas afirmou que o Ministério de Portos e Aeroportos não está “apegado” a nenhum modelo.

Segundo Ávila, a pasta aguarda a análise final sobre o tema que está sendo feita pelo Tribunal de Contas da União (TCU), com previsão de ser entregue entre 15 e 20 dias.

O Tecon Santos 10 foi um dos assuntos debatidos durante o segundo dia do Fórum Brasil Export, realizado nesta quarta-feira (29), em Brasília. O assunto tem gerado grande repercussão na comunidade portuária devido à proposta de modelagem do leilão.

O modelo definido pela Antaq prevê um certame dividido em duas etapas, a fim de evitar concentração de mercado. Na primeira, armadores que já possuem concessão de terminais no complexo santista não poderiam participar. Caso não haja interessados, uma segunda etapa seria aberta e permitiria a participação dessas empresas. A proposta é polêmica e não agradou parte do mercado, que quer o leilão aberto.

“Concordo com o encaminhamento da agência. O estudo, em minha avaliação, tem coerência, fundamento e uma ciência por trás de todo aquele material. Respeitamos todas as opiniões, assim como vamos respeitar a decisão final da Corte de Contas”, analisou.

Ávila acrescentou que, apesar de o Ministério já ter se posicionado de forma favorável à modelagem proposta pela agência, não há nenhum tipo de preferência sobre o modelo e que a pasta quer garantir a realização do leilão. “É importante dizer que nós não temos apego a uma tese ou outra. Temos, sim, uma opinião, mas iremos cumprir o que for decidido em última instância e cumprir o objetivo de fazer o leilão”, pontuou.

Encontro no TCU

Durante o leilão do canal de acesso do Porto de Paranaguá (PR), no último dia 22, em São Paulo, o líder da pasta, Silvio Costa Filho, revelou que terá uma reunião, ainda nesta semana, com o ministro Antônio Anastasia, relator do projeto do Tecon Santos 10 no TCU, a fim de alinhar cronograma do certame.

Ao ser questionado sobre essa reunião, Ávila afirmou que o encontro ainda não ocorreu por questões de agenda, mas será em breve.

O Governo Federal tem ampla expectativa de realizar o leilão do Tecon Santos 10 ainda neste ano. Costa Filho chegou a afirmar que gostaria de retornar à B3, em São Paulo, na segunda quinzena do mês de dezembro para bater o martelo no projeto – que é considerado o maior do setor portuário em termos de previsão de investimentos, que passam de R\$ 6,4 bilhões.

Após análise do TCU, o edital será lançado e precisará de 45 dias após a sua publicação para a data de realização do leilão. O secretário finalizou estimando que nos próximos 15 a 20 dias, essa deliberação deve ser plenamente divulgada, a fim de saber se o processo licitatório ficará para esse ano ou para 2026.

O painel que discutiu as previsões para o Tecon Santos 10 contou também com a participação de Alber Vasconcelos, diretor da Antaq, e Luis Carlos Montenegro, Consultor da TIL. A moderação foi de Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025

BRASIL EXPORT - MOROSIDADE NOS PROCESSOS DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL ATRASAM DRAGAGENS

Licenças sobrepostas aumentam a complexidade de operações rotineiras, como dragagens de manutenção, explicam autoridades

Por MARIA EDUARDA BICHO



O painel “Modelos para aperfeiçoar o serviço de dragagem nos portos brasileiros” debateu os desafios do setor

A sobreposição de licenças ambientais e a morosidade neste tipo de processo atrasam obras consideradas essenciais para os portos brasileiros, como as

dragagens de manutenção. O tema foi debatido durante o segundo painel do ENAPH: “Modelos para aperfeiçoar o serviço de dragagem nos portos brasileiros”, realizado ontem, no Fórum Brasil Export, em Brasília.

Moderado por Alexandre Lopes, sócio e coordenador jurídico do Galltito Advogados, o debate trouxe à tona os desafios do licenciamento ambiental e da gestão portuária. Cleverton Vieira, diretor do Porto de São Francisco do Sul, disse que “não é razoável que cada dragagem de manutenção tenha que passar por um novo processo completo”, como acontece neste tipo de pedido.

Cristiano Klinger, presidente da Portos RS, ressaltou que a celeridade não pode comprometer a responsabilidade ambiental, mas que isso não justifica a demora na emissão das licenças e a necessidade de mais agilidade nos processos ambientais. Segundo ele, a morosidade do sistema gera prejuízos econômicos. “Levar um ano ou mais para conseguir uma licença de manutenção é inaceitável. Precisamos agir rápido, mas com segurança”, disse.

No Porto de Imbituba, que passa por expansão com obras simultâneas e planejamento constante de dragagens, Chris- ano Lopes, diretor-presidente da companhia, detalhou o andamento dos trabalhos. Ele alertou que licenças sobrepostas aumentam a complexidade das operações, explicando que “somos licenciados pelo órgão estadual, mas por conta da área da baleia-franca também precisamos de autorização federal. Isso gera atrasos e exige planejamento cuidadoso”.

Ernesto Sampaio, diretor presidente da Companhia Docas de São Sebastião, ponderou que cada porto possui realidades distintas e, portanto, não existe um modelo único de dragagem, por isso a importância do planejamento técnico para minimizar riscos, garantir eficiência e as autorizações necessárias. “O essencial é que a autoridade portuária conheça bem o seu canal e faça o dever de casa para planejar e fiscalizar as obras”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025

BRASIL EXPORT - PORTOS AVANÇAM EM PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO E FIRMAM PARCERIAS INTERNACIONAIS

Painel de abertura do ENAPH 2025 destacou corredores verdes, investimentos em energia limpa e integração global como pilares da nova agenda portuária

Por JUNIOR BATISTA



Lideranças dos principais portos participaram do painel “Os portos brasileiros conectados ao mundo: atração de investimentos e cooperação internacional”

A descarbonização das operações portuárias e a cooperação internacional em busca da transição energética global foram os principais temas do painel de abertura do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (ENAPH), realizado ontem, durante o Fórum Nacional Brasil Export, em Brasília. O encontro reuniu lideranças

dos principais complexos portuários do país para discutir como o Brasil pode se posicionar na transição para uma logística mais verde e competitiva.

Representando o Porto de Santos (SP), Beto Mendes, diretor de Operações da Autoridade Portuária de Santos (APS), disse que o complexo planeja um corredor verde com o porto de Roterdã, na Holanda, nos próximos anos. Segundo ele, o cais santista está investindo em soluções sustentáveis que o aproximam dos maiores hubs internacionais.

Beto ressaltou ainda o acordo firmado pela APS com a Fundación Valenciaport, da Espanha, para desenvolver o plano de descarbonização do porto. “O objetivo é viabilizar o uso de navios menos poluentes e reduzir emissões sem repassar o custo à carga. É um projeto ousado, que será implantado em prazo recorde”, afirmou.

Moderado pelo diretor geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo, o painel “Os portos brasileiros conectados ao mundo: atração de investimentos e cooperação internacional” também contou com a participação do diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape, Armando Monteiro Bisneto, do diretor-presidente da PortosRio, Flávio Vieira da Silva, e do presidente da Câmara Municipal de Santos, Adilson Júnior.

Pernambuco

Em Pernambuco, Monteiro disse que Suape consolida sua vocação como polo de inovação energética. Neste sendo, o diretor-presidente destacou a recente inauguração de um centro do SENAI

voltado ao hidrogênio verde, com R\$ 200 milhões garantidos em investimentos, e o aporte da Siemens para produção de baterias sustentáveis.

Ele também anunciou a conversão de uma termelétrica movida a diesel para uso de etanol e o avanço nas negociações para criar corredores verdes nacionais, aproveitando a vocação de Suape como hub logístico do Nordeste. “Estamos adiantando projetos de terminais 100% elétricos e discutindo cooperação com portos europeus, inclusive com a Maersk, que antecipou em sete anos seu TUP elétrico em Suape”, afirmou.



Beto Mendes, diretor de Operações da APS, disse que há planos para viabilizar um “corredor verde” até o porto de Roterdã, na Holanda

Rio de Janeiro

No Rio de Janeiro, a PortosRio também se movimenta para alinhar sustentabilidade e competitividade. O diretor-presidente Flávio Vieira mencionou novas parcerias com comitivas chinesas e investimentos da Petrobras em inovação nas operações de petróleo e gás. “Nosso esforço agora é estreitar laços com portos europeus, começando por

Portugal, e aprender com exemplos como o de Cabo Verde, referência em operações de cruzeiros sustentáveis”, explicou.

O debate ainda abordou a importância da formação técnica voltada ao setor portuário, tema levantado por Adilson Júnior, presidente da Câmara Municipal de Santos. Ele destacou que o país ainda carece de universidades públicas dedicadas à capacitação portuária e logística. “Internacionalmente isso é com um. Aqui, ainda caminhamos lentamente, inclusive na eletrificação de caminhões portuários. A descarbonização exige sinergia entre governo, academia e setor produtivo”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025

BRASIL EXPORT - “VEJO UMA POLÍTICA PROPÍCIA COM A EXPANSÃO DO MODAL FERROVIÁRIO”, DIZ SAMPAIO

Guilherme Sampaio, Diretor-geral da ANTT, concedeu entrevista ao BE News e destacou a previsão de um ciclo histórico de investimentos privados nos próximos anos

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



Guilherme Sampaio, Diretor-geral da ANTT. Foto: Divulgação

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Guilherme Sampaio, prevê o início de um ciclo histórico de investimentos privados nos próximos anos. E para isso, defende uma harmonização entre as autoridades. Com exclusividade ao BE News, ele ainda tratou de

desburocratização e, em relação às rodovias, a tecnologia free flow. Confira a seguir os principais trechos dessa entrevista.

Um dos segmentos mais estratégicos do setor de transportes para a economia nacional é o ferroviário e o mercado está na expectativa do Plano Nacional de Ferrovias. O ministro Renan Filho já fala em oito leilões no próximo ano e investimentos recordes. Qual a expectativa da ANTT para esse plano? E como a agência está se preparando para essa nova fase de investimentos?

Temos uma carteira de projetos que está em curso, seja de renovações antecipadas, seja de novos projetos. E estamos tendo um alinhamento fino, estratégico, entre o Ministério dos Transportes, que é o detentor de política pública, e a Agência Nacional de Transportes Terrestres, que é aquela que implementa, regula, que fiscaliza, a InfraSA, que faz os estudos, o Tribunal de Contas da União (TCU) e, é claro, um trabalho muito grande com os próprios concessionários e com um olhar para o usuário. O trabalho que a gente está fazendo é justamente equalizar, para calibrar a matriz de transportes para uma maior presença do modal ferroviário. E integrar ainda o usuário, aquele que utiliza a rodovia, o caminhão, que venha a migrar para a ferrovia como um modal mais competitivo.

Em relação às outorgas ferroviárias por autorização, o sr. concorda com esse modelo? Há críticas citando que muitas propostas são apresentadas mas não saem do papel. Faria alguma alteração?

Nós teremos uma política pública muito clara para o transporte ferroviário. E muitos desses pontos serão regulamentados. E o que a gente vê é que está sendo construído, inclusive, um fundo ferroviário para fazer frente às demandas. O modal ferroviário demanda alto capital. E por si só, apenas o recurso privado não vai fazer frente às necessidades nacionais. Então, vejo uma política propícia com a expansão do modal ferroviário.

Sobre o segmento rodoviário, uma das principais inovações tecnológicas é o sistema free flow. Entretanto, em São Paulo, sua implantação tem gerado polêmicas, com o Governo do Estado alterando seus planos de instalação desses equipamentos que ficariam próximos de áreas urbanas. Qual a melhor estratégia para adotar esse tipo de sistema?

O que eu vejo é uma harmonização muito importante entre tecnologia, a regulação e a licença social. É explicar o modelo com todos os atores envolvidos. O pórtico do free flow custa um terço de uma praça de pedágio e vai permitir (à concessionária) investir em outros pontos da rodovia. Você tem uma redução significativa de emissões de gases do efeito estufa, a redução de incidentes e, ainda, um trânsito mais livre.

Um dos principais entraves para investimentos em ferrovias e rodovias é o licenciamento ambiental. O mercado defende uma simplificação de processos. É possível simplificar? Como equilibrar a demanda do mercado com a necessidade de avaliação ambiental? Há um rigor excessivo por parte das autoridades ambientais federais e estaduais?

Tudo que venha a trazer desburocratização, desde que respeitando as obrigações ambientais e os pontos ordinários, é bem-vindo. O Brasil vai viver o maior ciclo de investimentos privados dessa próxima década. E com isso, tudo que possa agregar e facilitar a emissão de licenças, vai otimizar e muito a continuidade e a efetivação desses investimentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025

NACIONAL - AUTOESCOLAS NÃO SERÃO EXTINTAS, DIZ MINISTRO SOBRE PROPOSTA PARA OBTENÇÃO DA CNH

Renan Filho explicou que a ideia é só acabar com a obrigatoriedade de aulas práticas exclusivamente nas autoescolas

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Renan Filho explicou que a ideia é facilitar o acesso à CNH; redução de custos pode chegar a 80%. Foto: Diego Campos/Secom/PR

O ministro dos Transportes, Renan Filho, detalhou ontem, como a proposta de modernização da Carteira Nacional de Habilitação vai alterar as aulas práticas. A mudança central prevista no texto do Governo do Brasil em fase de consulta pública é o fim da obrigatoriedade de contratar um pacote fechado nas autoescolas e a criação da figura do instrutor autônomo, o que, segundo o ministro, vai trazer competição e reduzir o preço final para o cidadão.

O cidadão vai poder escolher, porque ele vai ter um instrutor autônomo que vai poder dar aula no carro do instrutor, no carro da pessoa, como é no mundo todo hoje, ou no carro de uma autoescola", disse o ministro.

Em entrevista ao Bom Dia, Renan Filho enfatizou que a proposta não pretende extinguir autoescolas, mas sim acabar com a obrigatoriedade de contratar os serviços exclusivamente por meio delas. O novo modelo permitirá a atuação de instrutores autônomos credenciados.

A autoescola, deixa eu deixar bem claro, não vai acabar. Vai continuar. O que vai acabar é a obrigatoriedade de contratar aula prática pela autoescola", disse.

As mudanças, segundo Renan Filho, vão valorizar o profissional de instrução, que poderá trabalhar vinculado a um Centro de Formação de Condutores (CFC) ou de forma independente.

A medida, avalia o ministro, amplia oportunidades de emprego para esses profissionais, além de permitir que o candidato tenha uma opção a mais na hora de escolher como aprender.

Curso de instrutor

O ponto de partida para quem gosta de dirigir e deseja ingressar nesse mercado seria verificar se cumpre os requisitos básicos antes de fazer o curso necessário para obter a Carteira de Identificação Profissional de Instrutor Autônomo, que será fornecida gratuitamente no site da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Depois do curso de formação, o instrutor precisa ser autorizado pelo Detran para exercer a atividade. A partir daí, terá o nome registrado junto ao Ministério dos Transportes. Pelo site dos órgãos, os cidadãos poderão verificar se um profissional que se anuncia, por exemplo, em redes sociais oferecendo aulas, está apto a ser contratado.

O ministro explicou ainda que a alteração para facilitar o acesso à CNH pode ser implementada de forma ágil, pois não depende de mudança na lei, mas de uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

"Não é a lei que obriga o cidadão a seguir esse caminho, esse fluxo. É uma resolução do Contran. E o que a gente está alterando com essa consulta pública é a resolução. Por isso, é uma deliberação

do Contran que pode ocorrer ainda em novembro, o que não substitui o trabalho do Congresso Nacional, obviamente”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025

BRASIL EXPORT - PAUTAS SUSTENTÁVEIS SÃO OPORTUNIDADE PARA NOVOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

Tema foi discutido ontem, no painel “Futuro sustentável da infraestrutura nacional de transportes”, da programação do InfraESG

Por Paulo José Ribeiro



Rebeca Oliveira, representante do Complexo do Pecém, falou sobre a parceria que levou investimento ao Terminal de Múltiplas Utilidades. Foto: Rede BeNews

O ESG é a grande chance do setor de infraestrutura continuar crescendo, segundo a vice-presidente financeira do Complexo do Pecém, Rebeca Oliveira. Ela foi uma das participantes do painel ‘Futuro sustentável da infraestrutura nacional de transportes’, que integrou a programação do InfraESG, dentro do Fórum Brasil Export Infraestrutura 2025, ontem, em Brasília (DF).

Rebeca destacou a chegada de investimentos bilionários em Pecém voltados à transição energética, que têm promovido o desenvolvimento do complexo industrial e portuário cearense.

Ela falou sobre a parceria com o Banco Mundial, que destinou R\$ 675 milhões para a ampliação do Terminal de Múltiplas Utilidades, com a construção de um novo berço, que também será utilizado como corredor para transmissão de água de reuso de energia e amônia. “A transição energética, agora, é um negócio. Um negócio pra todo mundo, o que é muito bom. O setor deixou de ser um grande causador de problema para a sociedade. Isso gera novos financiamentos, mais crescimento”, frisou a vice-presidente.

O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, afirmou que o grande desafio da sustentabilidade no setor é saber como ‘pagar a conta’ para essas ações. Ele apontou a importância do país realizar a exploração da margem equatorial para promover a transição energética de forma sustentada, com os recursos necessários. “Não existe transição energética sem petróleo”, salientou.

Ele também falou sobre a necessidade de pensar em linhas de financiamento que abordem questões ecológicas, incluindo cláusulas concretas que obriguem investimentos em transição energética.

O gerente de sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Uirá Cavalcante Oliveira, destacou algumas medidas regulatórias do órgão impostas em contratos com aspectos e temas voltados à sustentabilidade e mudanças climáticas. Isso inclui tanto medidas de adaptação, visando a resiliência, como a mitigação, iniciando o processo de descarbonização.

“Temos colocado nos contratos a necessidade de estudos, para avaliação de risco climático, para entender como a infraestrutura pode estar vulnerável, e apresentação de um planejamento voltado à

adoção de medidas de adaptação. Isso faz sentido dentro da ótica econômica da atividade, considerando que esses impactos trazem prejuízos”, afirmou o gerente.

Ele ainda pontuou que os contratos desenhados pela agência muitas vezes trazem obrigações que já estão previstas na legislação, como forma de impulsionar essas práticas no setor. “A gente entende que seja um reforço para que o setor apresente maior conformidade e atendimento à implementação desses dispositivos”, explicou.

Rodoviário

No modal rodoviário, o diretor-presidente do Núcleo Paraná Federais da concessionária EPR, Marcos Moreira, destacou que as ações de sustentabilidade têm sido puxadas pela evolução das estratégias da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nesse sentido. Ele afirmou que a agência reguladora tem trazido a pauta de ESG de maneira substancial nos novos contratos.

“No passado a concessão rodoviária era muito ligada ao tempo e performance de atendimento ao usuário, pavimento, manutenção, e isso ficava muito restrito a uma pauta fria, somente da engenharia. Hoje, a gente já tem, nos contratos, padrões de desempenho muito próprios e de observância muito relevante”, frisou o diretor.

O coordenador-geral da Subsecretaria de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, George Yun, ressaltou políticas públicas que agem no segmento de sustentabilidade no setor. Ele lembrou da Portaria nº 622/2024, que aloca 1% da receita bruta das concessões rodoviárias para resiliência climática. Além disso, 1,5% são direcionados a questões mais diversas em termos de sustentabilidade, abordando comunidade, diversidade e biodiversidade.

“Quando a gente fala de ESG, precisamos ter um olhar amplo para o social, verificando, ao longo das faixas de domínio, o que induz a infraestrutura e o que a infraestrutura induz em termos de segurança pública e viária, pensando também em como a governança territorial dialoga com a infraestrutura e a parte do meio ambiente. Precisamos olhar de forma integrada”, afirmou Yun

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025

NACIONAL - ALCOLUMBRE MARCA PARA TERÇA INSTALAÇÃO DA CPI SOBRE O CRIME ORGANIZADO

Comissão do Senado vai investigar a estrutura e a atuação de milícias e facções criminosas em todo o país

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A decisão vem depois de uma operação policial no Rio de Janeiro contra a organização criminosa Comando Vermelho deixar, ao menos 119 mortos. Foto: Bruno Spada / Câmara dos Deputados

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), marcou para a próxima terça-feira, 4, a instalação da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para apurar a estrutura e o funcionamento do crime organizado.

“A comissão irá apurar a estruturação, a expansão e o funcionamento do crime organizado, com foco na atuação de milícias e facções”, dizem Alcolumbre, em comunicado.

A decisão vem depois de uma operação policial no Rio de Janeiro contra a organização criminosa Comando Vermelho deixar, ao menos 119 mortos, segundo o governo do Estado. Já segundo a Defensoria Pública, o saldo de fatalidades é de 132 pessoas. O presidente do Senado voltou a defender a união das instituições públicas contra as organizações criminosas.

“É hora de enfrentar esses grupos criminosos com a união de todas as instituições do Estado brasileiro, assegurando a proteção da população diante da violência que ameaça o País”, afirmou.

A criação da CPI atende a um requerimento apresentado em fevereiro deste ano pelo senador Alessandro Vieira (MDB-SE). O documento foi lido por Alcolumbre em junho.

Vieira pretende ficar com a relatoria da CPI, apurou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado). A escolha, no entanto, ainda carece de acordo, uma vez que depende também de quem presidirá o grupo.

O colegiado contará com 11 integrantes titulares e sete suplentes. O prazo de funcionamento é de 120 dias. Pelo requerimento, o limite de despesas da CPI será de R\$ 30 mil.

Entre os parlamentares já indicados estão Flávio Bolsonaro (PL-RJ), Sérgio Moro (União-AP), Jaques Wagner (PT-BA) e Rogério Carvalho (PT-SE).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025

BRASIL EXPORT - INVESTIMENTOS EM FERROVIAS AVANÇAM, MAS SETOR COBRA REGULAÇÃO E INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA

Executivos também destacaram a importância de integrar os trilhos aos portos do país

Por Júnior Batista

Os sistemas ferroviários brasileiros vivem o maior ciclo de investimentos da história recente, mas ainda enfrentam gargalos de financiamento, regulação e integração logística com os portos. A avaliação foi unânime entre os debatedores do painel “Sistemas ferroviários de acesso aos portos brasileiros e ações para ganhos de produtividade”, realizado durante o Fórum Nacional Brasil Export, nesta quinta-feira (30), em Brasília.



Debatedores do painel "Sistemas ferroviários de acesso aos portos brasileiros e ações para ganhos de produtividade". Foto: Saulo Cruz

O diretor-presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Davi Barreto, destacou que 2023 e 2024 representam um marco histórico em volume de investimentos ferroviários, demonstrando amadurecimento do setor. “Estamos diante de um ciclo duradouro de obras e aportes expressivos, mas ainda precisamos resolver a questão central: o financiamento. Investir em ferrovia significa falar em bilhões — e precisamos recolocar a ferrovia no orçamento da União”, afirmou. Barreto também defendeu o aperfeiçoamento do modelo regulatório e a criação de um fundo estruturado para o setor, desde que garanta previsibilidade e segurança jurídica.

Na mesma linha, o presidente-executivo do Instituto Besc de Infraestrutura e Logística (IBI), Mário Povia, apontou que o alto nível de judicialização ainda é um entrave à expansão da malha ferroviária. “Temos sensibilidade crescente sobre a necessidade de um marco regulatório estável. As prorrogações antecipadas da Vale e da Rumo são exemplos positivos, assim como os avanços da Transnordestina. Mas precisamos tratar de temas como a Ferrogrão com mais objetividade — enquanto discutem-se projetos de integração com o Pacífico no exterior, seguimos com dificuldades internas”, pontuou.

A diretora regulatória e institucional da Hidrovias do Brasil, Mariana Pescatori, trouxe o debate da sustentabilidade para o centro da discussão, lembrando que o transporte responde por 11% das emissões de gases de efeito estufa do país. “Ferrovias e hidrovias são essenciais para reduzir custos e emissões”.

Já o vice-presidente do Instituto Brasil Logística (IBL) e diretor-executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, destacou que o agronegócio será o principal teste da capacidade logística do país na próxima década. “A produção de soja, milho e açúcar deve crescer em 80 milhões de toneladas nos próximos dez anos”, alertou.

Fechando o painel, o diretor-presidente da Federação dos Operadores Portuários (FIPS), João Almeida, ressaltou que o ganho de eficiência não pode desconsiderar a relação porto-cidade. “O equilíbrio entre produtividade e sustentabilidade urbana é essencial”, observou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025

BRASIL EXPORT - BRASIL PRECISA DECIDIR SE SETOR AÉREO CRESCE OU ENCOLHE, DIZEM AUTORIDADES

Em 2023, o Brasil possuía 153 localidades atendidas por transporte aéreo; em 2025 caiu para 135; painel debateu o cenário

Por Mariana Nerome



Painel "Estratégias para o desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil", debateu cenário.

Foto: Saulo Cruz

O Brasil enfrenta uma escolha sobre o futuro do transporte aéreo. O país pode colocar o setor numa rota de crescimento sustentável ou seguir no movimento de encolhimento dos últimos dois anos. “Nós estamos num momento sobre seguir adiante com um conjunto de reformas regulatórias que



deem segurança jurídica e atraiam novos atores para o mercado, ou se nós seguiremos no movimento dos últimos dois anos, em que as empresas começaram a enxugar a sua malha, diminuir a conectividade e a quantidade de localidades atendidas”, afirmou o Secretário Nacional de Aviação Civil, Daniel Ramos Longo.

Ele avaliou o cenário durante sua participação no painel “Estratégias para o desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil”, exposto no Fórum Brasil Export, nesta quinta-feira (30), em Brasília.

O país que possui 153 localidades atendidas por transporte aéreo regular em 2023, caiu para 135 neste ano. Porém, o mercado de transporte aéreo transportou cerca de 118 milhões de passageiros em 2024, valor próximo ao de 2019.

Diante deste cenário, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) prepara um conjunto de alterações normativas. A apresentação ao Poder Legislativo ocorre nas próximas semanas. As mudanças visam destravar gargalos estruturais do setor e colocar a aviação comercial numa rota de crescimento sustentado. O governo pretende aprovar a lei de cabotagem no Congresso Nacional, a medida permite que empresas estrangeiras operem em pernas domésticas e testem o mercado brasileiro. O Ministério ainda lança em novembro uma nova carteira pública de investimentos em aeroportos regionais.

“Não é responsabilidade do ministério reduzir preço de passagem. Mas é trabalho definir uma política regulatória que dê segurança jurídica às empresas aéreas e, se possível, atraia novos competidores para o mercado”, disse o secretário.

O órgão trabalha para permitir multiplicidade de modelos de negócios no mercado nacional. A estratégia busca alcançar diferentes perfis de consumidores, desde sensíveis a preço até consumidores com disposição a pagar por serviços adicionais, explicou Daniel.

O Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Julianio Noman, defendeu a multiplicidade de produtos. As empresas aéreas lançaram uma quarta classe tarifária como resultado da competição com empresas low cost que entraram no mercado.

Essas empresas abriram rotas que não eram atendidas pelas empresas tradicionais, como Chile e Foz do Iguaçu, Santiago e Salvador. As empresas tradicionais criaram a quarta opção tarifária para competir.

O sócio-diretor da Abaeté Aviação, Tiago Tosto, alertou para os impactos na aviação regional. “Quando a gente libera um adicional de bagagem, de carga livre, a gente vai ter que abrir mão de combustível e vai ter que reabastecer essas aeronaves nos destinos remotos, que o combustível às vezes é três vezes mais caro”, disse Tosto.

Cada quilo colocado dentro de um avião numa base da empresa custa por volta de quatro a cinco reais. Num destino remoto, esse quilo de combustível pode custar até doze reais.

CRÍTICA

Já o CEO da Aeroportos do Brasil (ABR), Fábio Rogério Carvalho, criticou a construção de narrativas. A ABR representa 59 aeroportos federais concedidos, o que equivale a 93% dos passageiros transportados e 99% das cargas.

“Eu acredito que a gente tem sofrido, no país em vários aspectos, e na nossa indústria não é diferente, um desafio da narrativa versus verdade”, disse Carvalho. “A sociedade precisa entender que em cada escolha existe renúncia. Nós estamos escolhendo não ter as opções que estavam postas, nós estamos escolhendo ao mesmo tempo pagar mais caro daquilo que eu não posso escolher e afastar quem poderia me oferecer um serviço melhor e mais barato”, disse o CEO.

BRASIL EXPORT - SETOR NÃO ESTÁ SE COMPROMETENDO COM INVESTIMENTOS A LONGO PRAZO, DIZ CNT

Valter Souza, diretor da Confederação Nacional dos Transportes, alertou que planejamento a curto prazo tem custado caro ao país

Por Paulo José Ribeiro



Debatedores do painel 'Infraestrutura de transportes: financiamento, regulação e soluções logísticas para o setor produtivo'. Foto: Saulo Cruz

Os investimentos em infraestrutura no Brasil têm sido planejados para um retorno mais imediato e o setor tem pago caro por isso. A análise é do diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Valter Souza, que falou durante o painel 'Infraestrutura de transportes: financiamento, regulação e soluções logísticas para o setor produtivo', na programação do último dia do Fórum Brasil Export Infraestrutura 2025, nesta quinta-feira (30), em Brasília (DF).

O diretor afirmou que o setor não tem cumprido o dever de casa ao não se comprometer com investimentos a longo prazo. “Nós insistimos nos últimos vinte, 30 anos, em fazer da infraestrutura um projeto de curto prazo. Estamos pagando o preço disso hoje. É o preço de uma logística torta, cara e poluente”, salientou.

Segundo Souza, a infraestrutura brasileira não consegue ver um projeto de longo prazo que dê garantia de que os investimentos no setor terão continuidade, e destacou que mudanças em pastas estratégicas do governo federal não podem ser impeditivos para o planejamento dos próximos anos, lembrando da possível saída de ministros em 2026. “Qual a garantia de que o Plano Nacional de Logística (PNL), projetado até 2050, será implementado?”, questionou o diretor.

Proposta na COP 30

Souza ainda falou sobre a necessidade de pensar os projetos de maneira estratégica para promover a mudança no perfil de transporte de carga do país. Ele anunciou que a CNT vai apresentar uma proposta para essa transição durante a COP30, Conferência da ONU sobre as Mudanças Climáticas que acontece em novembro, em Belém (PA). A ideia é reduzir o custo do transporte e as emissões. “Se aumentarmos a participação da ferrovia e da hidrovia, nós vamos reduzir o frete, no mínimo, em 20%, e vamos diminuir a emissão de gás carbônico na atmosfera. Temos que ter esse compromisso, senão daqui há dez anos estaremos aqui de novo lamentando um perfil de transporte extremamente diferente da realidade” afirmou.

Integração

Para o diretor geral da Andreani Brasil, Fernando Corrêa, essas soluções no setor de logística e infraestrutura do país passam por uma maior integração dos diferentes processos da cadeia. “A gente olha a questão de armazém, transporte e tributação separados. Temos que começar a pensar num processo holístico pra nossa estrutura no Brasil. Aí vamos começar a buscar eficiência, olhar a parte de TI, tributária, pra resolver nossa infraestrutura”, salientou.

O diretor de Planejamento Estratégico e Projetos da VLI, Ângelo Stradioto, afirmou que essa integração precisa ser feita a partir de uma regulação mais unificada no setor, para que a gestão e os investimentos também sejam integrados. “Quando a gente fala sobre as transições de modais que queremos, como a do rodoviário para o ferroviário, isso passa por integração, que passa por habilitar formas de investimentos, que passa por uma regulação mais flexível. Precisamos avançar nessa linha”, pontuou.

O Gerente Executivo Corporate do Banco da Amazônia, Luiz Lourenço, corroborou com o argumento de financiamentos integrados em infraestrutura, com o propósito de transição no perfil de transporte. Ele ressaltou que muitos projetos ainda chegam para serem financiados de forma individual, o que é um desafio, mas frisou que a mudança por outros modais além do rodoviário ainda deve levar tempo no Brasil.

“Temos que integrar todos os meios para conseguir lograr essas soluções. A gente tem olhado a cadeia logística do negócio pra buscar parcerias. Discutimos onde isso vai agregar e tenta realizar eventos, reuniões e rodadas de negócios pra tentar atrair toda a esfera dos vários meios de transporte que vão participar desse processo pra que a gente traga isso pro jogo e todo mundo participe”, concluiu Lourenço.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/10/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

GESTORA PÁTRIA VENCE LEILÃO DE CONCESSÃO DE RODOVIAS DO LOTE 5 NO PARANÁ

Desconto oferecido sobre o valor do pedágio foi de 23,83%

Por João Sorima Neto — São Paulo



Lote 5 do leilão de rodovias do Paraná teve o Pátria como vencedor — Foto: Governo do Paraná

A gestora Pátria venceu o leilão de concessão do quinto lote de estradas no Paraná realizado nesta quinta, na B3, em São Paulo. O vencedor ofereceu desconto de 23,83% sobre o valor da tarifa de pedágio, cujo valor máximo foi estabelecido em R\$ 0,17911 por quilômetro. O Pátria superou o consórcio Way Concessões, formado pela Way Brasil e gestora Kinea, que propôs um desconto de 16,70% sobre o pedágio.

Com mais este leilão, o Paraná concluiu a concessão de seis lotes de rodovias, totalizando mais de 3.000 quilômetros ofertados. Com um modelo que mesclou estradas federais e estaduais, o estado conseguiu reduzir em 49% o valor do pedágio por quilômetro, informou o governador do Paraná, Ratinho Junior, após o leilão.

Thiago Bronzi, sócio do Pátria, disse que a vitória foi construída ao longo de anos de estudo do ativo. Com mais esse lote (o Pátria já tinha vencido o lote 1 de rodovias no Paraná, licitado em 2023), a gestora reafirma seu compromisso de investimento em infraestrutura no país, disse.



— O Pátria se consolida como um dos principais agentes de investimento em infraestrutura do país — afirmou Bronzi.

Foram concedidos 432,77 quilômetros de estradas, com trechos conectando as cidades de Maringá a Cascavel, e Cascavel a Guaíra. As estradas cruzam as regiões Oeste e Noroeste do estado, também facilitando a ligação entre o Paraguai e o Mato Grosso do Sul com o Paraná.

Os investimentos previstos totalizam R\$ 6,7 bilhões ao longo de 30 anos de concessão. Outros R\$ 5,2 bilhões deverão ser aplicados em despesas operacionais. As estradas cruzam as regiões Oeste e Noroeste, também facilitando a ligação entre o Paraguai e o Mato Grosso do Sul com o Paraná.

Entre as melhorias previstas estão a duplicação de 238,57 quilômetros, a construção de 19,99 quilômetros de vias marginais e duas correções de traçado. Estão previstas cinco passarelas, 86 acessos, 44 pontos de ônibus, três passagens de fauna e um ponto de parada e descanso.

Ativos consolidados

Os leilões foram estruturados pelo governo estadual e federal, já que havia trechos de ambos nos lotes concedidos à iniciativa privada. O secretário estadual de infraestrutura e logística do Paraná, Sandro Alex, lembrou que todas as concessões preveem obras de melhorias, como duplicação de estradas, áreas de descanso, o que não havia em concessões anteriores.

Os três mil quilômetros repassados à iniciativa privada, disse Alex, representam o maior pacote de concessões da América Latina, com cerca de R\$ 100 bilhões em investimentos e despesas operacionais previstos ao longo dos contratos.

— Serão mais de 1,8 mil quilômetros de duplicação e mais 500 quilômetros de faixas adicionais, com tarifa de pedágio mais baixa — afirmou.

O governador Ratinho Junior era um dos maiores críticos do alto valor dos pedágios do Paraná. Ele disse que durante 24 anos o estado teve o pedágio mais caro do Brasil, sem obras de modernização das estradas e com denúncias de corrupção nas concessões anteriores.

— Por isso, fizemos as concessões com transparência na B3, com os editais prevendo obras, critérios técnicos e um preço justo de pedágio. Com isso, reduzimos em 49% os valores do pedágio que serão cobrados — afirmou Ratinho, lembrando que só no primeiro ano de contrato já estão em andamento R\$ 2 bilhões em obras.

Ativos valiosos, segundo especialistas

Rodrigo Campos, advogado especialista em infraestrutura e regulatório do escritório Vernalha Pereira, avalia que o Paraná conseguiu conceder todos os lotes de rodovias porque são ativos "bons", com rodovias com tráfego relevante e consolidado. E os projetos foram bem estruturados em todos os aspectos da modelagem, diz ele. Os editais previam que o vencedor fosse definido pelo lance de maior desconto no pedágio e sem obrigação de outorga mínima — o que encarecia os valores cobrados dos usuários.

— Isso deu credibilidade e segurança jurídica para quem entrou na concorrência e vai investir nos lotes — diz o advogado.

Ele lembra que o fato de o Paraná já ter concedido estradas no passado, significa que o estado já tinha uma estrutura mínima em operação, com uma perspectiva de boa regulação e gestão contratual nos lotes novos.

— As rodovias do Paraná eram o "filé" da carteira de projetos federais. Era natural que atraíssem players de grande porte, como acabou acontecendo — avaliou.

Para João Paulo Pessoa, advogado especialista em direito público e sócio do Toledo Marchetti Advogados, um dos fatores de sucesso dos leilões do Paraná foi a parceria firmada entre o governo

estadual e o federal, para estruturar um modelo de concessão que leva em conta trechos estaduais e federais.

— A presença do governo federal, que já tem bastante experiência no setor de concessões rodoviárias, agregou segurança jurídica ao projeto — disse ele, lembrando que os leilões últimos dois leilões (lotes 4 e 5), que tiveram interesse de players importantes, indicam que o setor de rodovias brasileiro segue sendo atrativo para o mercado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/10/2025

ENTENDA O IMPACTO DA TRÉGUA COMERCIAL ENTRE EUA E CHINA PARA O BRASIL

Por Luciana Casemiro



O presidente dos EUA, Donald Trump, e o líder chinês, Xi Jinping — Foto: Andrew Caballero-Reynolds / AFP

A principal preocupação brasileira em relação à trégua comercial de um ano firmada nesta quinta-feira entre os presidentes Donald Trump e Xi Jinping era a soja. Isso porque havia a expectativa de que os americanos tentassem impor uma cota de importação à China para a soja dos Estados Unidos — como ocorreu no primeiro governo Trump — o que poderia limitar as exportações brasileiras do grão ao mercado chinês. O fato de essa

cláusula não estar contemplada no acordo anunciado hoje trouxe certo alívio aos produtores brasileiros, que responderam, no primeiro semestre, por 65% de toda a soja adquirida pela China, explica Larissa Wachholz, sócia da Vallya Participações e coordenadora do Programa Ásia e do Grupo de Análise da China do Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri).

Já a retomada das compras chinesas de soja americana — suspensas desde maio — não ameaça as vendas brasileiras ao gigante asiático, na avaliação da economista. Para Larissa, trata-se de uma volta à normalidade.

— A China praticamente não comprou soja dos Estados Unidos neste ano. Agora, ao anunciar a retomada das compras, se ela volta aos níveis anteriores, não há uma perda expressiva para o Brasil. Tradicionalmente, Brasil e Estados Unidos dividem esse market share. Mesmo com o crescimento das vendas neste ano, o fornecimento ficou dentro das margens dos últimos anos. Em 2023 e 2024, chegamos a um market share de 69%; em 2022, foi de 62%. Agora está em 65%, e ainda temos dois meses pela frente, mas são dois meses em que é natural que eles comprem dos Estados Unidos, por causa da safra. Os EUA devem voltar a ter uma participação de 20% a 25% nesse mercado. Não há um grande risco para o Brasil — avalia a especialista do Cebri.

Na visão do economista Roberto Dumas, professor de economia chinesa do Insper, para reduzir qualquer possibilidade de perda nas vendas de soja brasileira à China diante da reaproximação entre Pequim e Washington, o governo brasileiro deveria se antecipar e tentar fechar um acordo de fornecimento com o governo chinês.

— Trump não é bobo. Ele ainda pode impor alguma cota de importação de soja pela China dos Estados Unidos, e isso pode tirar o prato da nossa frente. Seria importante que o Ministério da Agricultura tentasse negociar algum acordo para uma venda perene da soja por dois, três ou quatro anos — recomenda.

Outro ponto a ser observado no acordo entre as duas potências é se a redução das tarifas sobre produtos chineses importados pelos EUA pode diminuir o temor de uma inundação de produtos

“made in China” no mercado brasileiro. Nesse aspecto, os especialistas divergem: enquanto Larissa vê um alívio nesse risco, Dumas acredita que a pressão continua, especialmente nos setores de carros elétricos, painéis solares e baterias.

— A China está com uma overcapacity brutal e vai continuar tentando colocar essa produção tanto nos países da Europa quanto na América Latina. O Brasil tende a perder pela indústria desses segmentos, mesmo com um acordo com os chineses — avalia o economista.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/10/2025

CONGRESSO APROVA MP DO SETOR ELÉTRICO QUE PREVÊ ABERTURA DO MERCADO, LIMITAÇÃO DE SUBSÍDIOS E MUDANÇA EM ROYALTIES DO PETRÓLEO; VEJA PONTOS

Texto segue para a sanção presidencial

Por Bernardo Lima e Luísa Marzullo — Brasília



Hugo Motta e Davi Alcolumbre no Senado Federal
— Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O Congresso aprovou nesta quinta-feira a medida provisória que reformula as regras do setor elétrico. O texto prevê a abertura do mercado de energia para todos os consumidores até 2028, cria um teto para subsídios custeados pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) e altera a forma de cálculo do preço de referência do petróleo, base para o pagamento de royalties e participações especiais a estados, municípios e à União.

O texto passou pela Comissão Mista de manhã e depois recebeu o endosso dos plenários da Câmara e do Senado, em votações simbólicas nas duas Casas. Agora, a medida segue para sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. A MP precisava ser aprovada até sexta-feira da semana que vem para não perder a validade.

A medida ainda trata sobre outros assuntos do setor, como contratação de usinas termelétricas, cortes de produção de energia em usinas de fontes intermitentes, e armazenamento de energia.

Confira as principais mudanças:

Abertura do mercado

- A proposta prevê a abertura do mercado para que todos consumidores possam escolher livremente seus fornecedores e fontes de energia a partir de 2028.
- O texto tem como objetivo fazer com que todos os consumidores possam escolher o seu fornecedor de energia, seja pela fonte de preferência (hidráulica, solar, eólica, etc), ou pelo preço mais vantajoso ofertado.
- O objetivo é que o consumidor tenha a mesma liberdade que existe no mercado de telefonia, por exemplo.
- Para indústria e comércio: a partir de agosto de 2026.
- Para demais consumidores: a partir de dezembro de 2027.
- Atualmente apenas grandes consumidores podem participar do mercado livre de energia. No entanto, isto estava restrito apenas a consumidores com alto padrão de consumo.
- Para viabilizar isso, a MP cria a figura do supridor de última instância, que irá fornecer energia se aquela empresa contratada pelo usuário falhar.

Limitação de subsídios



Segundo o texto, será criado um teto para limitar o crescimento da CDE a partir de 2027. A CDE é um fundo usado para reunir todos os benefícios do setor, custeado pelos consumidores na conta de luz. O custo total do fundo chega a R\$ 50 bilhões em 2025.

A CDE custeia benefícios como os incentivos concedidos para fontes incentivadas, e programas sociais, como a tarifa social e o programa Luz Para Todos. O texto estabelece um teto para cada subsídio concedido. Os setores beneficiados terão de arcar com encargos para custear uma eventual superação do teto orçado.

O texto cria exceções para despesas que não tem limite de custeamento da CDE:

- Luz Para Todos
- Tarifa social
- Consumidores beneficiários da Conta de Consumo de Combustíveis (CCC);
- Custos de administração da CDE, Conta de Consumo de Combustíveis (CCC) e Reserva Global de Reversão (RGR) pela Câmara de Comercialização de Energia (CCEE)
- Pequenas distribuidora

Preço de referência do petróleo

O texto aprovado prevê uma mudança na forma de calcular o preço de referência do petróleo produzido no Brasil. Esse valor serve de base para o pagamento de royalties e outras contribuições que as empresas que exploram petróleo devem fazer ao governo federal, estados e prefeituras.

A mudança, segundo especialistas, deve na prática aumentar o preço de referência a ser calculado. A Associação Nacional dos Refinadores Privados (RefinaBrasil) alega que a alteração pode aumentar a arrecadação sobre o produto em R\$ 83 bilhões na próxima década

Segundo o relatório, o preço deve seguir as cotações internacionais do petróleo. As principais cotações internacionais de petróleo são o Brent (Europa e Ásia) e o WTI (Estados Unidos). Se essas referências não estiverem disponíveis, o valor será calculado com base na Lei de Preços de Transferência, que define como devem ser cobrados os impostos sobre lucros (IRPJ e CSLL) em negociações entre empresas do mesmo grupo no Brasil e no exterior.

A Petrobras teve seu desempenho nas ações da Bolsa de Valores afetado nesta quarta após o anúncio da medida. A tendência é que a alteração vai reduzir os lucros e dividendos da companhia, que será obrigada a repassar mais royalties. Desse modo, a capacidade de investimento da petroleira seria menor do que o previsto.

Questionado sobre a possibilidade de as mudanças prejudicarem a Petrobras com a redução de recursos para investimentos, em razão de um maior repasse de royalties, Braga criticou a empresa:

— Eu mantive o meu texto (...) Mas a Petrobras é uma nação nem sempre aliada, não é?

Em julho deste ano, a Agência Nacional de Petróleo (ANP) havia alterado a forma de calcular o valor, definindo que o preço deveria ser calculado com base em três fatores principais: Cotação do dólar no mês, preço internacional do petróleo, como o Brent, e qualidade do petróleo brasileiro.

Armazenamento de energia

O projeto avança na regulamentação da atividade de armazenamento de energia, criando incentivo para sistemas de armazenamento de energia em baterias no Brasil. A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) será responsável pela regulação e fiscalização do mercado no país.

O setor contará com uma antecipação dos efeitos da Reforma Tributária para 2026, com desoneração do IPI, Cofins, e PIS/PASEP na compra do mercado interno e importação de materiais para sistemas de armazenamento de energia.

A Aneel poderá estabelecer requisitos de controle, capacidade, flexibilidade e armazenamento de energia entre as condições gerais de contratação do acesso e uso dos sistemas de transmissão e de distribuição de energia elétrica.

Com o crescimento das fontes intermitentes na matriz elétrica, cresceu a necessidade por solução de armazenamento energético, aumentando o controle de injeção de carga no sistema em usinas eólicas e solares.

Cortes de geração

O texto também avança sobre medidas para tentar conter o crescimento dos cortes de geração forçada em usinas de fonte eólica e solar.

A situação é complexa e é chamada de curtailment. Basicamente, a cada segundo, o ONS precisa acionar o parque gerador de energia em volume exatamente igual à demanda do país naquele momento. Por isso, há situações em que é preciso parar de produzir para não haver excesso de oferta.

Usinas solares e eólicas são as principais afetadas pelos cortes, que em sua maioria, não são ressarcidos financeiramente.

A proposta cria um mecanismo de compensação para essas empresas desde 1º de setembro de 2023 até a aprovação da medida. As regras ainda devem ser definidas para um termo de compromisso que será assinado.

Geração distribuída

O relator, no entanto, preferiu não avançar muito sobre o tema da geração distribuída. O Ministério da Fazenda propôs ao senador Eduardo Braga a incorporação ao texto de emendas que previam a antecipação do fim dos benefícios concedidos para o setor, e inclusão da geração distribuída no rateio da compensação financeira paga pelos demais geradores aos cortes de geração de energia.

A Fazenda calcula que os incentivos ao setor custam R\$ 14,3 bilhões neste ano para os demais consumidores neste ano. As sugestões, no entanto, não foram acatadas pelo relator. O texto aprestando nesta terça versa apenas sobre um encargo a ser pago pelo setor para o investimento em armazenamento de energia.

No plenário da Câmara, os parlamentares acataram emenda do deputado Lafayette de Andrada (Republicanos-MG), que retirou do texto o dispositivo que estabelecia uma taxa de R\$ 20 para cada 100 kWh consumidos para novos consumidores da geração distribuída, nome técnico dado à produção de energia feita em painéis instalados nos telhados e também nas chamadas fazendas solares.

O texto previa que novos geradores ("entrantes") que não armazenassem energia pagariam um encargo para que a distribuidora de energia investisse em armazenamento. Atualmente, consumidores desta forma de geração ganham descontos no pagamento da conta de luz.

Em nota, a Associação Brasileira de Geração Distribuída (ABGD) comemorou o resultado da votação, e diz que o "texto aprovado preserva integralmente os direitos dos consumidores e investidores, reafirmando que a GD é parte da solução — não um ônus para o sistema elétrico".

Gás e carvão

O relatório resgatou benefícios para usinas térmicas movidas a gás e carvão. O texto retomou um trecho que estabelece a obrigatoriedade de contratação de termelétricas a gás natural mesmo em locais sem o fornecimento do produto. No entanto, o texto original da MP, enviado pelo governo, eliminava a obrigatoriedade dessa contratação, que foi retomada pelo relator na proposta. Na sessão desta quinta os parlamentares retiraram este artigo da versão final do texto.

Em outro trecho, o relatório de Braga também prorrogou a compra de energia de usinas movidas a carvão mineral nacional. O texto estabelece a contratação de reserva de capacidade das usinas que tinham contratos em vigor até dezembro de 2022, com prorrogação da operação até 31 de dezembro de 2040.

— Eu fiz questão de deixar claro de que esta é uma matéria ainda pendente no Congresso Nacional. Nós retiramos do relatório para viabilizar a votação, já que havia uma posição contrária do governo com relação a isso — disse o relator Eduardo Braga.

A ampliação da contratação das usinas térmicas inflexíveis tende a elevar o custo total da operação do sistema, justamente parte do objetivo central da MP do governo. Essas usinas não podem ser desligadas em determinados momentos por razões técnicas ou contratuais, e desse modo, produzem mesmo quando outras fontes poderiam oferecer uma energia mais barata.

Avanços pendentes

A Associação de Distribuidores de Energia Elétrica (Abradee) elogia a condução de Braga na construção do texto, mas elenca tópicos que acabaram não sendo incluídos no relatório

"A entidade destaca, ainda, que pontos essenciais para a modernização do setor seguem pendentes de inclusão no texto final, como novas modalidades tarifárias (pré-pagamento, tarifas por horário e tarifas multipartes) e a separação contábil entre distribuição e comercialização, medida que amplia a transparência e o equilíbrio econômico-financeiro das concessionárias", escreve.

O Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) por sua vez, manifestou preocupação em relação ao artigo que estabelece a mudança de preço de referência do petróleo para pagamento de royalties. A organização diz que a medida pode trazer instabilidade para o setor.

"Vincular o cálculo das participações governamentais às regras de preço de transferência, cuja finalidade é a apuração do imposto de renda, apenas cria insegurança e desvirtua a lógica técnico-econômica que sustenta a política de participações governamentais", argumenta.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/10/2025

CONGRESSO APROVA PROPOSTA PARA PERMITIR ISENÇÃO DO IR PARA QUEM GANHE ATÉ R\$ 5 MIL DE FORMA PERMANENTE

Projeto que prevê benefício, contudo, ainda precisa ser aprovado pelo Senado;

Por Gabriel Sabóia — Brasília



Plenário da Câmara dos Deputados durante sessão do Congresso — Foto: Saulo Cruz/Agência Senado

O Congresso aprovou, nesta quinta-feira, um projeto que altera a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2025 e abre caminho para que a isenção de cobrança do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil tenha validade por tempo indeterminado. O benefício, porém, ainda precisa ser aprovado pelo Senado.

A mudança na LDO foi necessária pois, anteriormente, o texto permitia que propostas que criem ou ampliem benefícios tributários só tenham validade de até cinco anos. A isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil é uma promessa do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) feita na campanha de 2022 e deve ser usada

por ele como uma das principais bandeiras eleitorais no ano que vem, quando deve tentar a reeleição.

Estimativas preliminares apontam impacto de cerca de R\$ 30 bilhões anuais — valores que são compensados com maior tributação para faixas de renda alta. O texto aprovado pela Câmara também reduz a cobrança para quem ganha entre R\$ 5 mil e R\$ 7.350. Hoje, está isento só quem ganha até R\$ 3.036 ao mês (o equivalente a dois salários mínimos).

Além disso, o projeto, como aprovado na Câmara, estabelece uma alíquota mínima de 10% para quem ganha acima de R\$ 1,2 milhão por ano. O plano do Palácio do Planalto é que a isenção do IR valha para a declaração do IR já em 2026, ano eleitoral.

Para isso, será preciso que o Senado aprove o texto ainda neste ano e envie para a sanção do presidente Lula. Por isso, o tema vem sendo tratado como prioridade pelo governo.

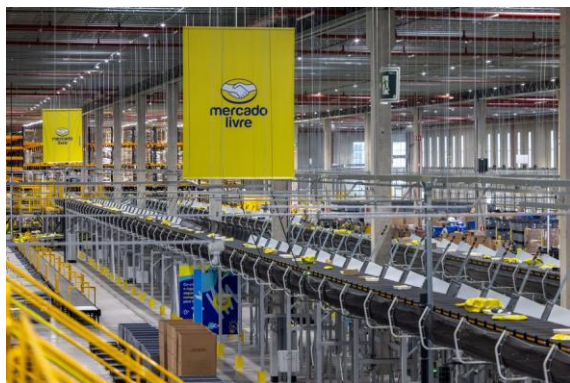
O senador Renan Calheiros (MDB-AL), relator do projeto que amplia a faixa de isenção do IR, se reuniu com o ministro da Economia, Fernando Haddad, nesta semana. O parlamentar pediu a Haddad um relatório com os impactos orçamentários após a tramitação do texto na Câmara dos Deputados. Na semana passada, Renan cobrou o governo pela falta de dados necessários para dar prosseguimento à tramitação da matéria no Senado.

O mais provável é que o texto seja levado ao plenário na terça que vem.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/10/2025

FRETE GRÁTIS E EXPANSÃO DE CRÉDITO AFETAM LUCRO DO MERCADO LIVRE NO TERCEIRO TRIMESTRE

Plataforma de e-commerce reduziu o valor mínimo para frete grátis no Brasil de R\$ 79 para R\$ 19, com o objetivo de defender sua participação de mercado contra concorrentes como Shopee e Temu
Por Maria Clara Cobo, Em Bloomberg



Centro de distribuição do Mercado Livre em São Paulo — Foto: Jonne Roriz/Bloomberg

O lucro líquido do terceiro trimestre do Mercado Livre ficou abaixo das estimativas dos analistas, apesar do salto na receita vinda da expansão das políticas de frete grátis no Brasil e do crescimento contínuo da oferta de cartões de crédito.

A empresa informou que sua receita aumentou 39% em relação ao ano anterior, atingindo US\$ 7,4 bilhões e superando as expectativas dos analistas, de US\$ 7,2 bilhões. Este é o 27º trimestre consecutivo de crescimento anual acima de 30% para a empresa.

Já o lucro líquido no terceiro trimestre foi de US\$ 421 milhões, abaixo da estimativa de US\$ 489 milhões dos analistas, segundo dados compilados pela Bloomberg. Este é o segundo trimestre consecutivo em que os lucros da empresa ficaram aquém do esperado.

A empresa sediada em Montevidéu, Uruguai, e a mais valiosa da América Latina em valor de mercado, registrou quase 77 milhões de compradores únicos em sua plataforma, um aumento de 26% em relação ao ano anterior.

Os resultados foram divulgados antes da primeira mudança na liderança do Mercado Livre, com a saída do chefe de comércio, Ariel Szarfsztejn. Ele assumirá o cargo de CEO em 1º de janeiro e



sucedará o fundador, Marcos Galperin, que está se afastando após 26 anos, para se tornar chairman executivo, onde permanecerá envolvido em definir estratégia e traçar o rumo da utilização da tecnologia pela empresa.

Concorrentes internacionais como Shopee, Amazon e Temu têm ganhado terreno no Brasil, o maior mercado da empresa. Recentemente, o Mercado Livre reduziu o valor mínimo para frete grátis no país de R\$ 79 para R\$ 19, com o objetivo de defender sua participação de mercado. A medida impulsionou o volume de vendas e resultou no maior acréscimo trimestral de compradores únicos na história da empresa, mas pressionou as margens de lucro.

— Neste trimestre, investimos em frete grátis, o que gerou alguma pressão de curto prazo sobre as margens, mas estamos extremamente satisfeitos com os resultados desses investimentos — afirmou o diretor financeiro, Martin de los Santos, em entrevista. — Ao reduzir o valor mínimo para frete grátis, você conquista muitos novos usuários e aumenta significativamente o volume de vendas online.

O Mercado Pago, unidade de tecnologia financeira da empresa, processou mais de US\$ 71 bilhões em volume total de pagamentos — um aumento de 41% em relação ao ano anterior —, enquanto o marketplace online Mercado Livre cresceu 28% em relação ao ano anterior, atingindo US\$ 16,5 bilhões em volume bruto de mercadorias, o valor total dos produtos vendidos. A carteira de crédito disparou 83% desde o ano passado, chegando a US\$ 11 bilhões, após o lançamento do cartão de crédito Mercado Pago na Argentina. O produto é agora o cartão de crédito mais utilizado no Brasil.

Ainda assim, a rentabilidade permanece sensível a maiores perdas com crédito e despesas logísticas, visto que o Mercado Livre expande seu portfólio de empréstimos e investe fortemente em capacidade de distribuição diante da crescente concorrência tanto no comércio eletrônico quanto no setor de fintechs em mercados-chave.

"O efeito líquido foi uma leve queda anual na nossa margem de lucro operacional — uma compensação razoável para investimentos que expandem nossos mercados potenciais, semeia o crescimento futuro, fortalecem nossa posição competitiva e impulsionam a escala a longo prazo", disse a empresa em uma carta aos acionistas.

No setor de fintech, concorrentes como Nubank, que está expandindo sua oferta de produtos no México, e a inglesa Revolut, que está consolidando sua presença na América Latina, estão desafiando o Mercado Pago. O braço de pagamentos digitais da empresa tem crescido em ritmo mais acelerado do que o de comércio eletrônico, devido ao uso crescente de sua carteira digital, produtos de crédito e investimento.

— O importante para nós é o ecossistema, o fato de que ambos os ramos se retroalimentam: o negócio de comércio eletrônico se beneficia da presença do Mercado Pago, e o Mercado Pago também se beneficia, pois mais de 50% dos cartões de crédito são emitidos na própria plataforma — disse de los Santos. — Ter um ecossistema com duas vertentes é uma vantagem competitiva única que nos ajuda a expandir todo o ecossistema e ambas as partes do nosso negócio simultaneamente.

A empresa também tem investido fortemente em inteligência artificial para aprimorar buscas, análise de crédito e logística, como parte de um esforço para aumentar a lucratividade em seus negócios de e-commerce e fintech. Mais recentemente, lançou uma ferramenta de IA para aconselhar clientes sobre suas necessidades financeiras diárias. Analistas esperam que Szarfsztejn dê continuidade à estratégia de Galperin, com foco em controles de custos mais rigorosos e eficiência operacional.

— A transição será mais uma continuidade do que uma mudança para nós — disse de los Santos. — Teremos o melhor dos dois mundos: a intensidade de Ari tanto no comércio quanto no setor fintech, mantendo também a visão e a liderança de Marcos como fundador da empresa.

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONGRESSO APROVA MP QUE REFORMULA SETOR ELÉTRICO E TEXTO VAI À SANÇÃO; ENTENDA PONTO A PONTO

Texto foi aprovado na Câmara e no Senado em votações 'relâmpago'; governo fez acordo para preservar usinas a carvão e beneficiar J&F mas recua em térmicas a gás

Por Mariana Carneiro e Alvaro Gribel

BRASÍLIA - Depois de uma aprovação em apenas um minuto na Câmara dos Deputados, o Senado também aprovou em votação simbólica nesta quinta-feira a Medida Provisória 1304 que reformula o setor elétrico em sessão que durou seis minutos. Agora, o texto vai à sanção presidencial.

A proposta faz alterações em diversos pontos do setor, como a criação de um calendário para permitir a adesão de consumidores da baixa tensão ao mercado livre de energia; a contratação de termelétricas a carvão, a distribuição entre os consumidores de prejuízos sofridos por geradores de energia renovável e mudanças no preço de referência de petróleo para o pagamento de royalties, entre outras.



O relator da MP do setor elétrico, Eduardo Braga
Foto: Roque de Sá/Agência Senado

Como mostrou o Estadão, o governo fechou um acordo com os membros da comissão especial que analisou a MP para retirar a previsão de compra compulsória de energia gerada por termelétricas a gás instaladas em Estados selecionados. A geração de usinas movidas a carvão, no entanto, foi preservada, o que beneficia o grupo J&F.

Na Câmara, foi retirada uma cobrança que atingiria os pequenos geradores de energia solar da geração distribuída (MMGD). A taxa seria usada para compensar os prejuízos sofridos pelos grandes geradores de energia eólica e solar com o chamado curtailment (cortes de geração). Sem a taxa, esses geradores serão ressarcidos por um encargo pago por todos os consumidores de energia.

Acesso ao mercado livre de energia

A MP fixa calendário para que consumidores de energia da baixa tensão, os pequenos consumidores, tenham acesso ao mercado livre de energia elétrica. Neste mercado, os consumidores poderão escolher seus fornecedores, acessando fontes mais em conta, e ainda pagar por uma fatia menor de encargos setoriais.

A proposta original do governo previa que a adesão dos pequenos consumidores do setor comercial e industrial começaria no ano que vem. Já para os residenciais, a migração seria autorizada para 2027.

A MP estabelece um prazo de até 24 meses para adesão dos consumidores industriais e comerciais de baixa tensão, a partir da promulgação da norma. Para os consumidores residenciais, a migração deve ocorrer em até 36 meses, ou seja, três anos.

Contratação de térmicas a carvão, mas não a gás

O governo fechou um acordo com parlamentares para retirar do texto a previsão de compra compulsória de energia gerada por termelétricas a gás instaladas em Estados selecionados. A geração de usinas movidas a carvão, no entanto, foi preservada.



A opção beneficia principalmente o grupo J&F, que adquiriu a usina de Candiota (RS), movida a carvão, cujos contratos de venda de energia estavam prestes a expirar. Com a autorização prevista na MP, Candiota poderá continuar gerando energia até 2040, e sua produção será comprada como energia firme (de reserva) para o sistema.

O trecho que tratava da compra compulsória de 4.250 MW de termelétricas a gás, geradas a partir de Estados selecionados, alguns deles onde sequer há o combustível ou usinas instaladas, caiu. A iniciativa beneficiaria principalmente distribuidoras em que o empresário Carlos Suarez, apelidado de Rei do Gás, é sócio.

Ressarcimento das geradores renováveis pelo curtailment

O plenário aprovou uma emenda ao texto, alterando a forma como esses grandes geradores renováveis (eólica e solar) que estão sofrendo com os cortes de energia serão ressarcidos. O texto aprovado prevê que a compensação seja paga por um encargo que recai sobre as contas de todos os consumidores de energia, chamado de ESS (Encargos de Serviços do Sistema).

Associações do setor elétrico estimam que esse impacto pode oscilar entre R\$ 3 bi e R\$ 5 bilhões. O pagamento levará em conta os prejuízos acumulados desde 1º de setembro de 2023, até a data da publicação da Medida Provisória.

Mudança no preço de referência do petróleo

A MP retirou o conceito do chamado preço de referência para o setor de petróleo e adotou no cálculo do pagamento de royalties e participações especiais o valor de venda do barril de petróleo. O argumento é que isso tende a aumentar a arrecadação do governo e de Estados e municípios que recebem royalties pela exploração no Brasil.

A medida afeta os resultados da Petrobras e pode impactar o pagamento de dividendos da estatal ao governo federal, seu controlador. A perspectiva afetou o desempenho das ações da empresa na Bolsa de Valores.

Até agora, as petroleiras apuram o pagamento desses royalties e participações especiais a um preço que não é o praticado na venda, mas sim o resultado de uma fórmula elaborada pela Agência Nacional do Petróleo (ANP), que deixa o valor do barril abaixo do preço de mercado.

As petroleiras alegam que a mudança altera regras que acabaram de ser revisadas pela ANP, e que isso pode afetar investimentos no longo prazo, inclusive na exploração da Foz do Amazonas.

Teto para a CDE

A MP coloca um teto para a chamada Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), um encargo que é pago pelos consumidores na conta de luz, principalmente os de baixa tensão (pequenos consumidores residenciais e comerciais). A proposta congela valor gasto em 2025, com correção apenas pela inflação.

O texto, contudo, exclui da conta subsídios usados para financiar o programa Luz para Todos, para o custeio da energia para a baixa renda, a conta do combustível para sistemas isolados, entre outros. São ao todo sete subsídios “extrateto”, o que permite que a conta paga pelos consumidores continue subindo.

De um total de R\$ 49,22 bilhões em subsídios na CDE, cerca de R\$ 25,96 bilhões ficarão fora do teto, ou seja, poderão continuar crescendo sem nenhuma trava. Nesta quarta-feira, 29, atendendo a pedido da bancada ruralista, o senador excluiu do limite os subsídios usados para financiar a irrigação rural.

Baterias com isenção de imposto

O texto cria regras para o funcionamento do setor de armazenamento (baterias), com mecanismos prevendo a sua contratação e rateio dos custos distribuído entre os geradores de energia.

O setor de baterias terá acesso a benefício de redução de impostos federais, como PIS/Cofins e Imposto de Importação para equipamentos, com renúncia fiscal limitada a R\$ 1 bilhão no ano que vem. O setor foi incluído entre os que podem usufruir de benefício do REIDI (Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/10/2025

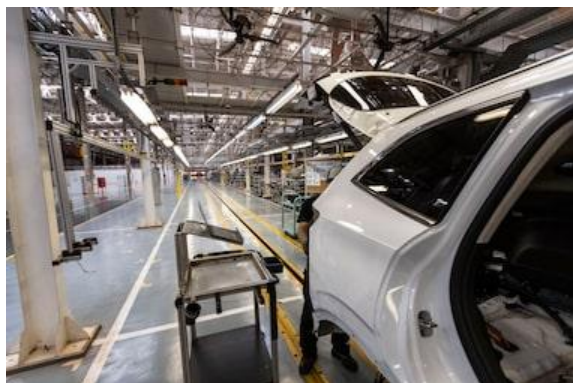
BNDES APROVOU R\$ 10,3 BI PARA SETOR AUTOMOTIVO ENTRE JANEIRO DE 2023 E SETEMBRO DE 2025

Segundo o banco de fomento, o crescimento no volume aprovado é consequência do plano Nova Indústria Brasil e do programa Mover

Por Daniela Amorim (Broadcast)

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou R\$ 10,3 bilhões em crédito para o setor automotivo brasileiro entre janeiro de 2023 e setembro de 2025, segundo levantamento antecipado com exclusividade ao Estadão/Broadcast.

O montante é 112% superior ao crédito de R\$ 4,9 bilhões aprovado entre os anos de 2019 e 2022, comparou o banco de fomento. De janeiro a setembro de 2025, o BNDES aprovou R\$ 5 bilhões para o setor automotivo, já assegurando o maior valor anual desde 2016, quando as aprovações no ano somaram R\$ 4,7 bilhões.



As aprovações foram destinadas ao financiamento de toda a cadeia automobilística Foto: Taba Benedicto/Estadão

“O apoio do BNDES ao setor automotivo contribui, especialmente, para impulsionar os veículos híbridos, que articulam o biocombustível brasileiro e os motores elétricos, que estão atraindo grandes investimentos em pesquisa e desenvolvimento e que representam um gigantesco potencial para o Brasil. Além disso, o setor gera empregos de qualidade, impulsiona a inovação tecnológica e movimenta uma ampla rede de

fornecedores que fortalece a economia nacional como um todo”, diz o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, em nota.

As aprovações foram destinadas ao financiamento de toda a cadeia automobilística, desde o segmento de autopeças até montadoras. Os recursos incluíram crédito também para a inovação e para impulsionar as exportações do setor.

Segundo o banco de fomento, o crescimento no volume aprovado é consequência do plano Nova Indústria Brasil e do programa Mover, voltados ao apoio à descarbonização de veículos, ao desenvolvimento tecnológico e ao aumento da competitividade brasileira no cenário global.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/10/2025

PATRIA ARREMATTA LOTE 5 DE RODOVIAS DO PARANÁ COM DESCONTO DE 23,83% SOBRE PEDÁGIO

A previsão é de R\$ 11,6 bilhões em investimentos ao longo dos 30 anos de contrato, que abrange 430,7 quilômetros de estradas nas regiões Oeste e Noroeste do Paraná

Por Elisa Calmon (Broadcast)

A gestora Patria, por meio do fundo Reune Rodovias Holding II, arrematou nesta quinta-feira, 30, a concessão do Lote 5 de rodovias do Paraná, o último dos seis leiloados pelo Estado desde 2023. A empresa saiu vencedora após ofertar um desconto de 23,83% sobre a tarifa básica de pedágio, cujo valor máximo foi estipulado em R\$ 0,17911 por quilômetro. Com isso, desbancou o Grupo Way, único outra participante em leilão realizado na sede da B3, em São Paulo.

O lote 5 abrange 430,7 quilômetros de estradas que cruzam as regiões Oeste e Noroeste do Paraná, conectando o Estado a Mato Grosso do Sul, São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e ao Paraguai.



A previsão é de R\$ 11,6 bilhões em investimentos ao longo dos 30 anos de contrato. Do montante total, R\$ 6,6 bilhões serão destinados a obras (capex) e R\$ 5,1 bilhões para a conservação e serviços (opex).

O leilão desta quinta-feira encerra a série de seis certames de rodovias paranaenses, que tiveram início em 2023 (na foto, o governador Ratinho Júnior, no leilão do 4º lote) Foto: Governo do PR

O Grupo Way também participou da disputa, ofertando um desconto de 16,70%. No entanto, como a diferença entre os lances foi maior do que 20%, a disputa não foi a viva-voz e a gestora foi consagrada vencedora, conquistando seu segundo bloco de rodovias do Paraná. Tendo em vista que o Patria ofereceu um desconto acima de 18%, o edital determina que a concessionária faça um aporte adicional no projeto.

Esse foi o maior deságio para um leilão rodoviário federal desde o fim de 2024, quando a Motiva (antiga CCR) venceu o Lote 3 do Paraná com um desconto de 26,6%. Essa é o segundo leilão consecutivo em que a marca é batida, já que a EPR ofereceu 21,3% para conquistar o Lote 4 na última quinta-feira, 23.

Participantes

O Patria venceu o primeiro e o último lote de rodovias paranaenses concedidas nos últimos anos. A gestora, que arrematou em 2023 o bloco 1, participou também da disputa pelo Lote 4, realizada na semana passada. Contudo, foi desbancada pela EPR, que acumula três dos seis lotes concedidos nos últimos anos. Já o bloco 3 é de responsabilidade da Motiva (ex-CCR), que também competiu no certame da última quinta-feira, 23.

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

O Grupo Way, por sua vez, ainda não atua no Paraná. Em parceria com a gestora Kinea, arrematou no ano passado um trecho em Minas Gerais da BR-262 conhecido como Rota do Zebu. A empresa deve assumir também a Rota Agro (BR-060/364/GO/MT), após o primeiro colocado na disputa ser desclassificado. Em maio, competiram ainda pela Rota da Celulose, quando um consórcio pela Klnfra e a gestora Galápagos saiu vencedor.

Leilões em série

O leilão desta quinta-feira encerra a série de seis certames de rodovias paranaenses, que tiveram início em 2023. As concessões somam mais de 3 mil quilômetros de estradas e investimentos ultrapassando R\$ 60 bilhões. Com isso, a série promovida pelo governo federal, em parceria com o

governo estadual, se consolida como o maior programa de concessões rodoviárias da América Latina, segundo o Ministério dos Transportes.

Esse foi o segundo leilão rodoviário realizado na B3 no dia. Mais cedo, o Consórcio RDG Sinop venceu a disputa pelo Lote 6 de rodovias estaduais de Mato Grosso.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/10/2025

INDÚSTRIA DE ENERGIA LANÇA PACTO POR EQUIDADE DE GÊNERO E HOMENAGEIA 1ª MULHER A ATUAR EM PLATAFORMA

Petrobras, Shell, TotalEnergies, entre outras companhias assinam documento nesta quinta e lembram pioneirismo de diretora de Exploração e Produção da Petrobras, Sylvia Anjos

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - Petrobras, Shell, TotalEnergies, Equinor, SLB, Ocyan, Subsea7 e Capco e o Instituto Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (IBP) assinam nesta quinta-feira, 30, um inédito “Pacto pela Equidade de Gênero Offshore”. A assinatura vai ocorrer durante o painel “The Sea Is Also Female”, no último dia da OTC Brasil 2025, feira do setor que está sendo realizada no Rio de Janeiro.

“O objetivo do pacto é estabelecer compromissos práticos para promover um ambiente de trabalho mais adequado, seguro e inclusivo, visando atrair e reter mais talentos femininos para as operações em alto-mar”, antecipou o IBP ao Estadão/Broadcast.



Representantes do setor de energia assinam acordo conjunto por equidade de gênero entre trabalhadores do segmento Foto: Fábio Motta/Estadão

O setor de petróleo era considerado no passado um desafio para as mulheres. A própria diretora de Exploração e Produção da Petrobras, Sylvia Anjos, enfrentou entraves para se desenvolver na carreira, como disse em entrevista ao Estadão/Broadcast em 2023.

A geóloga tinha apenas 21 anos quando derrubou barreiras e conseguiu ser a primeira mulher a embarcar em uma plataforma de petróleo no Brasil.

Sylvia Anjos, pioneira na geologia no campo do petróleo, foi também uma das primeiras a trabalhar embarcada Foto: Pedro Kirilos/Estadão

A conquista veio em 1979, só 26 anos depois da criação da Petrobras e, ainda assim, com ressalvas. Sem permissão para dormir a bordo, ela ia e voltava todos os dias para ficar em um hotel, diferentemente dos colegas, que tinham quartos próprios no mar.

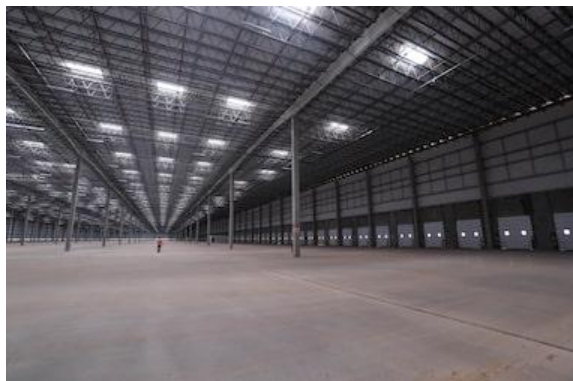
Sylvia será uma das homenageadas no lançamento do pacto nesta tarde, que contará também com representantes das demais companhias. A executiva faz parte de uma diretoria também diferenciada. Pela primeira vez, a Petrobras tem mais mulheres do que homens na sua diretoria, com cinco representantes femininas, sendo uma a presidente Magda Chambriard.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/10/2025

DONOS DE GALPÕES LOGÍSTICOS RELATAM VIOLÊNCIA E ABANDONAM O RIO DE JANEIRO

Nos últimos meses, a Coluna tem ouvido diversos relatos de assaltos, extorsões e ameaças
Por Circe Bonatelli (Broadcast)



A área devolvida em galpões no Rio superou as locações de janeiro a setembro em 6 mil metros quadrados, diz a consultoria Newmark Foto: Werther Santana/Estadão - 25/02/2022

Enquanto o mercado de galpões logísticos ao redor do Brasil tem recorde de locações e diminuição dos espaços vagos para atender ao comércio eletrônico e à indústria, a situação no Rio de Janeiro destoou. A quantidade de imóveis devolvidos no Estado tem superado a quantidade de novas locações. Além disso, há uma redução do número de novos projetos, o que sinaliza perda de interesse por parte das empresas em estar presente ali. Nos últimos meses, a Coluna tem ouvido diversos relatos de proprietários de galpões logísticos sobre casos de assaltos dentro desses imóveis, extorsões e ameaças que comprometeram os investimentos no setor. As declarações ocorreram reservadamente para evitar retaliações.

O sócio de uma gestora de recursos que constitui fundos de investimentos em parques logísticos contou que vendeu todos os ativos no Rio nos últimos anos depois de um assalto a um de seus imóveis, em Duque de Caixas. Segundo seu relato, um grupo de bandidos fortemente armados se escondeu no compartilhamento de cargas de um caminhão e, assim, conseguiu acessar o local para fazer a limpeza em uma empresa de eletrônicos. Pouco tempo depois, essa empresa decidiu mudar o centro de distribuição de mercadorias para outro endereço, incentivando as demais inquilinas a tomar o mesmo rumo. “Não quero ter mais nada no Rio”, enfatizou.

A executiva líder de uma multinacional de galpões (uma das maiores do mundo) confidenciou à Coluna que foi pressionada a fazer doações em dinheiro para uma associação de moradores de uma favela vizinha, sob ameaças de ser alvo de ações criminosas caso não aceitasse o pedido. Segundo ela, a solução foi se unir a outras operadoras logísticas da região que estavam sofrendo o mesmo tipo de extorsão e, conjuntamente, “convencer” esse interlocutor a aceitar a doação na forma de cestas básicas e eletrodomésticos entregues diretamente aos moradores. “É uma situação difícil de explicar para a matriz lá fora. Não tinha como eu justificar esse tipo de verba para doação”, desabafou.

Empresa sofreu pressão de fornecedores

O presidente de uma empresa nacional desenvolvedora de centros logísticos em vários Estados disse à Coluna que investir no Rio de Janeiro já não compensa mais. Essa empresa atuava na Pavuna, na zona norte da capital fluminense, onde sofreu assédio permanente para a contratação de fornecedores de alimentação sem qualidade e com preços irreais. “Foi um horror o que passamos ali”, lembrou. Essa empresa vendeu quase todos os empreendimentos no Estado, restando apenas um. “Hoje, esse é o imóvel mais caro para manter entre todos do nosso portfólio por causa dos custos com segurança e monitoramento”.

A área total devolvida em galpões no Rio de Janeiro superou em 6 mil metros quadrados o total de locações entre janeiro e setembro, de acordo com pesquisa da consultoria Newmark, enquanto nos outros Estados as locações estão bem mais aquecidas. Com isso, a taxa de espaços vagos no Rio chegou a 10,5%, patamar acima da média nacional, que está em torno de 8%. “Não posso garantir que as devoluções têm sido estritamente por conta da segurança, mas, há sim, esse pênalti no Rio”, disse a diretora de pesquisa de mercado da Newmark, Mariana Hanania. “A falta de segurança sempre foi uma questão que pesou muito, sobretudo para este segmento industrial e logístico.”

O levantamento da Newmark mostrou também que, atualmente, os novos projetos em obras no Rio são equivalentes a apenas 29% do total registrado um ano atrás, o que sinaliza menos interesse em desenvolver empreendimentos na região. “O investimento em segurança tem que ser maior no Rio. Além da questão de ferramentas mais robustas e caras para proteção, muitas vezes as empresas precisam recorrer a escolta armada”, observou Hanania.

Localização tem que ser precisa

Entre diversos empresários consultados, apenas um disse manter o gosto pelo Rio. Foi o presidente de uma multinacional com milhares de galpões no mundo e dezenas no Brasil. “Nunca tivemos esse problema de segurança, mas o Rio é complexo. Tem que saber operar”, relatou. “Tem que escolher muito bem o terreno e as vias de acesso. Se errar o acesso, ferrou.” Esse executivo disse lamentar a situação, pois o Rio tem uma economia dinâmica, com um peso relevante para o País. “Poderíamos investir muito mais.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/10/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

MUDANÇAS PREVISTAS NA MP DO SETOR ELÉTRICO PREOCUPAM A PETROBRAS, DIZ DIRETORA

Medida propõe mudança do cálculo dos preços de referência de petróleo

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Outro tema que preocupa a empresa é a proposta de redução de participação de mercado da Petrobras, com venda obrigatória do insumo por meio de leilões — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A diretora de transição energética e sustentabilidade da Petrobras, Angélica Laureano, disse, nesta quinta-feira (30), que a estatal tem que estar “sempre alerta” aos riscos que têm surgido para a empresa e para o mercado de gás natural. Um deles é a mudança do cálculo dos preços de referência de petróleo incluída na Medida Provisória (MP) 1.304/2025, em votação nesta

quinta-feira (30), no Congresso. A MP foi aprovada na Câmara e seguiu para apreciação pelo Senado.

Em painel no último dia da OTC Brasil, evento de petróleo voltado para atividades marinhas (offshore), Laureano disse que a MP que estabelece novas regras para o setor elétrico também trouxe propostas relacionadas ao acesso à infraestrutura de gás da companhia para escoamento do gás da União, gerido pela Pré-Sal Petróleo (PPSA), o que é visto pela empresa como “ameaça”. “Temos que estar sempre em estado de alerta”, disse a executiva.

Outro tema que preocupa a empresa é a proposta de redução de participação de mercado da Petrobras, com venda obrigatória do insumo por meio de leilões. Segundo Laureano, se a empresa for obrigada a se desfazer de produção de gás, projetos futuros podem se tornar inviáveis, como é o caso das plataformas que serão instaladas na Bacia Sergipe Águas Profundas (Seap-a e Seap-2).

A executiva salientou que a Petrobras possui, atualmente, 62% de participação de mercado, por causa das mudanças regulatórias que abriram o segmento, contra percentual de 90% verificado em 2002.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/10/2025

PETROBRAS ESTUDA CONSTRUÇÃO DE CENTRO LOGÍSTICO NO AMAPÁ ENQUANTO EXPLORA A FOZ DO AMAZONAS

A Petrobras não está considerando apenas o Amapá como possível local para a exploração, mas os estudos representam uma “vitória” para o Estado

Por Fabio Teixeira, Em Reuters — Rio



— Foto: Agência Petrobras/Foresea

A Petrobras autorizou estudos para a construção de um centro logístico no Estado amazônico do Amapá, onde a estatal petrolífera iniciou, na semana passada, a exploração de um promissor bloco offshore, disse o governador Clécio Luís à Reuters.

A Transpetro, subsidiária de logística da empresa, realizará os estudos, disse ele, acrescentando que o centro daria suporte às operações da Petrobras em caso de uma grande descoberta.

A Petrobras não está considerando apenas o Amapá como possível local para a exploração, mas os estudos representam uma “vitória” para o Estado, que busca atrair investimentos, afirmou Luís, nos bastidores do evento OTC, no Rio de Janeiro.

Durante o evento, o governador teve uma reunião conjunta com cerca de 20 empresas, segundo uma pessoa presente, incluindo representantes da SBM Offshore, Siemens, Subsea 7 e Technip FMC, que prestam serviços para a indústria petrolífera.

As empresas sinalizaram que irão estudar a possibilidade de se instalarem no Amapá, disse ele à Reuters em entrevista na noite de quarta-feira (29).

“Estamos trabalhando muito também para preparar a mão de obra, para regularizar áreas, para garantir os incentivos, para mudar a legislação, se for preciso”, disse Luís.

Na semana passada, o Ibama deu sinal verde para a Petrobras perfurar um poço exploratório em Foz do Amazonas, na costa de Oiapoque, no Amapá. A perfuração deve durar cerca de cinco meses.

A área é considerada a fronteira petrolífera mais promissora da Petrobras, compartilhando geologia com a vizinha Guiana, onde a ExxonMobil está desenvolvendo grandes campos.

A licença foi comemorada pelos políticos do Amapá e pelo governo federal, mas criticada por grupos ambientalistas que se preocupam com os possíveis impactos sobre a população indígena do Amapá e com a pressão para desmatar ainda mais a floresta amazônica bem preservada do Estado.

A Petrobras confirmou que está preparada para iniciar estudos, mas não forneceu mais detalhes. A presidente Magda Chambriard já disse que, se houver uma grande descoberta, a estatal petrolífera pode iniciar a produção em cerca de sete anos.

Um dos Estados menos desenvolvidos do Brasil, com cerca de 800 mil habitantes, o Amapá poderia ver uma mudança drástica em sua situação financeira se a Petrobras iniciar a produção lá, disse Luís, que espera usar os royalties para revitalizar a economia local.

Embora a Petrobras esteja operando a partir de Oiapoque para a fase de exploração, ela precisaria de uma segunda base para a fase de produção, disse o governador.

Ele acrescentou que as cidades mais prováveis para es sefim seriam Calçoene e Santana, bem ao sul, no litoral.

Oiapoque é cercado por reservas ambientais e terras indígenas, o que dificultaria o desenvolvimento de um grande centro logístico, disse Luís.

Calçoene, uma pequena cidade de cerca de 11 mil habitantes entre Oiapoque e a capital do Estado, Macapá, tem amplo espaço para desenvolvimento e é a mais próxima de outros blocos que a Petrobras possui na região.

Santana, uma cidade de cerca de 118 mil habitantes, fica perto de Macapá e já possui infraestrutura logística que poderia ser expandida, disse. Ele não deu um prazo para a conclusão dos estudos.

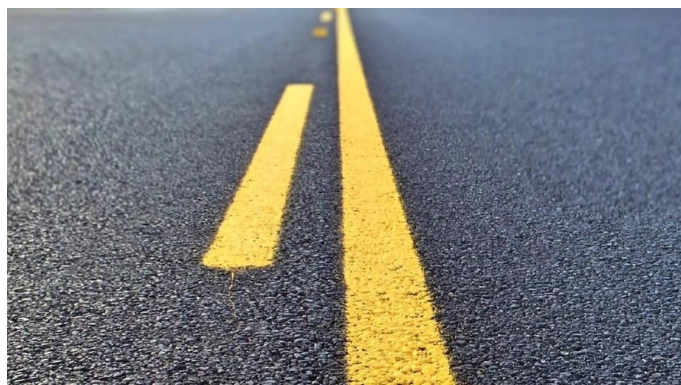
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/10/2025

GOVERNO DE MATO GROSSO ESTUDA OFERECER MAIS 2,5 MIL QUILÔMETROS NAS CONCESSÕES DE RODOVIAS EM 2026

Valor previsto em investimentos ainda está sendo estimado, mas volumes serão menores do que os executados até agora pelo governo do Estado

Por Michael Esquer, Valor — São Paulo



Até meados de 2026, os estudos das novas concessões devem ser concluídos para que os processos licitatórios tenham início — Foto: Pixabay

O governo de Mato Grosso estuda apresentar mais 2,5 mil quilômetros em concessão de rodovias em 2026, disse o secretário estadual de Infraestrutura e Logística de Mato Grosso, Marcelo de Oliveira e Silva. Segundo ele, até meados de 2026, os estudos das novas concessões devem ser concluídos para que os

processos licitatórios tenham início.

“São leilões onde os investimentos serão menores, mas são leilões em que nós vamos dar a oportunidade das empresas cuidarem satisfatoriamente das estradas, deixando as estradas trafegáveis. Não são artérias principais, são secundárias, mas para deixar essas estradas sem buracos, sem mato invadindo a pista, com acostamento regularizado”, afirmou Oliveira e Silva, após o leilão do lote 6, feito pelo governo de Mato Grosso, na B3, em São Paulo.

Questionado sobre o valor previsto em investimentos, ele disse que ainda está sendo estimado, mas volumes serão menores do que os executados até agora pelo governo do Estado.

Leilão do lote 6

No leilão desta quinta (30), o consórcio RDG Sinop, composto pela Terracom Concessões, Construtora Kamilos, Estrutural Concessões, Ellenco Participações e Vale do Rio Novo Engenharia, saiu vencedor com uma oferta de desconto sobre o valor da tarifa de pedágio de 13,81%.

O certame prevê a prestação de serviços de operação, de conservação e de manutenção em 634,35 quilômetros de estradas, entre Chapada dos Guimarães (MT) e Sinop (MT), nas rodovias MT-020, MT-140, MT-225, MT-244 e MT-251, que atravessam cerca de dez municípios do Estado. Com a vitória, o consórcio da Terracom Concessões terá que realizar R\$ 2,7 bilhões de investimento.

Segundo cálculos do governo, o desconto obtido deve derrubar de R\$ 14,56 para R\$ 12,47 a tarifa de pedágio nas praças consideradas pelo projeto.

“Esse trecho [da concessão] é onde está a maior produção do Estado de Mato Grosso, uma rodovia paralela à BR 163. [...] É uma rodovia que eu coloco sempre como a que vai ser a rodovia do futuro do Estado de Mato Grosso”, disse Oliveira e Silva.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/10/2025

CMN APROVA REGRAS PARA USO DO FNAC PELAS AÉREAS

Em reunião extraordinária, Conselho decidiu que serão disponibilizados R\$ 4 bilhões, com seis linhas de financiamento que vão desde a compra de aeronaves nacionais até aquisição de combustível sustentável

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília



— Foto: Pixabay

O Conselho Monetário Nacional (CMN) aprovou, em reunião extraordinária realizada hoje, normas para permitir empréstimos às companhias aéreas com recursos do Fundo Nacional da Aviação Civil (Fnac). A informação foi antecipada pelo Valor e confirmada pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

De acordo com nota da pasta, serão disponibilizados R\$ 4 bilhões para empréstimos, com seis linhas de financiamento que vão desde a compra de aeronaves

nacionais até aquisição de SAF (combustível sustentável) produzido no país. A taxa de juros do empréstimo vai variar de 6,5% a 7,5% ao ano, dependendo da linha de crédito.

“O Governo federal está fazendo a sua parte, que é viabilizar crédito para a compra de aeronaves nacionais, manutenção de motores e aumento de infraestrutura para que as empresas possam oferecer mais assentos e opções de serviços aos passageiros. Com isso, as aéreas, que não receberam apoio quando mais precisavam, que foi durante a pandemia, poderão reduzir seus custos operacionais e também o preço das passagens, evitando restrições que acabam prejudicando o consumidor”, disse o ministro Silvano Costa Filho, de Portos e Aeroportos, em nota.

A linha de financiamento irá exigir contrapartidas. Entre as obrigações sugeridas pelo Comitê Gestor do Fnac está o compromisso de aquisição de SAF que permita uma redução adicional de emissão de CO2 em relação à meta prevista em lei, que é de um ponto percentual ao ano até atingir 10%.

As empresas terão, ainda, que aderir ao Pacto da Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, promovendo ações de ESG. Também será exigido das aéreas o incremento de 30% na proporção anual de voos na Amazônia Legal e no Nordeste, em relação aos números registrados em 2024.

A linha vai prever, ainda, que as empresas que tomarem empréstimos com recursos do FNAC não poderão ampliar o pagamento de lucro aos acionistas durante o período de carência.

Conforme regra sugerida pelo Comitê Gestor, presidido pelo secretário Nacional de Aviação Civil da pasta, Daniel Longo, serão criadas seis linhas de financiamento: aquisição de combustível sustentável (SAF), manutenção de aeronaves, manutenção de motores, aquisição de aeronaves, pagamento antecipado de aeronaves e para infraestrutura logística, essenciais para o fomento de mais oferta para o setor.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/10/2025

DE SOJA A CASTANHA E MEL: TARIFAÇO E ESTIAGEM PRESSIONAM EXPORTAÇÕES DO PIAUÍ

Perdas provocadas pela estiagem, juros altos e a insegurança trazida pelo tarifaço podem reduzir vendas externas do Estado neste ano

Por Guilherme Meirelles



Silos em Ribeiro Gonçalves: soja compõe cerca de 79,4% das exportações do Estado — Foto: Fernando Martinho/Valor

O tarifaço imposto pelo presidente norte-americano Donald Trump ao Brasil não teve impacto nas exportações de soja e algodão, os dois principais itens da balança comercial piauiense, cujo mais importante destino é majoritariamente a China, seguida por outros países asiáticos, como Vietnã, Paquistão e Irã. Caso único no país, o item mais impactado pelo aumento das taxas foi o

mel orgânico, responsável por cerca de 80% das exportações piauienses para os Estados Unidos.

No ranking geral dos países, os EUA responderam por apenas 3% dos embarques, o que representou US\$ 42 milhões em um total de US\$ 1,4 bilhão nas vendas externas registradas pelo Estado em 2024, abaixo do recorde de 2023 (US\$ 1,536 bilhão). Nos oito primeiros meses de 2025, o Piauí exportou US\$ 768,3 milhões, 22,7% menos do que em igual período do ano passado, em razão do impacto da estiagem sobre a produção de milho e soja. Do total, US\$ 24,7 milhões foram para os Estados Unidos, mantendo o percentual nos mesmos níveis de 2024.

No caso do mel orgânico, segundo a Secretaria do Desenvolvimento Econômico, as vendas até julho rumo aos Estados Unidos, antes do tarifaço, atingiram US\$ 16,3 milhões, números robustos comparados ao valor total exportado em 2024, que fechou em US\$ 25,5 milhões. Em menor escala, o Piauí ainda exporta ceras vegetais, pescados, cera de abelha, quercetina e tapetes, entre outros itens.

De acordo com Antonio Leopoldino Dantas Filho, conhecido como Sitonho, diretor da Central de Cooperativas Apícolas do Semiárido Brasileiro (Casa Apis), entidade que reúne cerca de 800 produtores, houve uma paralisação tão logo a medida foi anunciada, mas os envios foram retomados ainda em julho nos termos dos contratos futuros fechados até dezembro. “O momento é de insegurança. Até dezembro, temos acordado o envio de 600 toneladas e deveremos fechar o ano com 1,9 mil toneladas para o mercado externo, como foi em 2024. As negociações começam no quarto trimestre visando o início da safra, em janeiro, e já temos informações de que os preços no varejo norte-americano triplicaram”, afirma.

Segundo dados da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO), o Brasil ocupa a décima posição mundial entre os produtores, com cerca de 65 mil toneladas. “O líder é a China, mas a maior parte da produção vai para a indústria de cosméticos, enquanto o mel brasileiro é para consumo. Nos Estados Unidos, os principais clientes são redes atacadistas”, esclarece Dantas. Enquanto permanece o impasse, Dantas busca negociar com os governos federal e estadual para compra de estoque. “Há expectativa de compra do governo federal para merenda escolar”, diz. No

Piauí, já há movimentação nesse sentido. Segundo Janaína Pinto Marques Tavares, secretária do Desenvolvimento Econômico do Piauí, o problema abrange outros grupos exportadores locais, como o grupo Sama e a Comapi. “Em setembro, a Secretaria Estadual da Educação fechou compra para lotes de mel para a merenda escolar e, assim, apoiar a agricultura familiar e manter os volumes de vendas e preços”, afirma. Hoje, o preço internacional do mel está estável, na faixa de US\$ 3,2 mil/tonelada.



Maschio, da Aprosoja-PI: 3,8 milhões de toneladas de soja em 1,1 milhão de hectares — Foto: Régis Falcão/Divulgação

Em relação ao comportamento da balança comercial, a secretária avalia que a estiagem do inverno provocou uma queda na produção de milho e feijão, com perdas estimadas em 12% da safra. “Em paralelo, com os juros ainda altos, a insegurança com o tarifaço e o comportamento dos países compradores, as vendas de 2025 devem ficar abaixo das registradas em 2024.” O recorde histórico foi registrado em 2023, ocasião em que as vendas externas atingiram US\$ 1,536 bilhão. Nos sete primeiros meses deste ano, diz a secretária, o superávit nas contas é de US\$ 522,5 milhões. As importações entre janeiro e agosto registraram US\$ 245,8 milhões, alta de US\$ 73,3 milhões ante igual período de 2024.

Responsável pela participação de 79,4% das exportações no ano, a soja vive a expectativa de crescimento nos próximos anos com o aumento da área cultivável na região sudoeste do Estado. “Em 2024, alcançamos o recorde histórico de 3,8 milhões de toneladas de soja em uma área de 1,1 milhão de hectares. Há potencial de 2,5 milhões de hectares, principalmente na região norte do Estado”, diz Rafael Maschio, diretor-executivo da Associação dos Produtores de Soja do Estado do Piauí (Aprosoja-PI).

Cerca de 70% da produção piauiense de soja é voltada para o mercado externo, com embarque no porto de Itaqui (MA), que fica a cerca de 1.000 quilômetros das regiões produtoras. “O Piauí oferece vantagens competitivas para a soja, como oferta de terras baratas, proximidade com os portos do Arco Norte e rodovias de acesso em boas condições de manutenção. Quando estiver concluído, o porto de Luís Correia será uma excelente alternativa para não ficarmos dependentes de um único ponto de embarque”, afirma Maschio.

Segundo ele, o plantio da soja oferece dez mil empregos diretos e cerca de cem mil empregos indiretos em toda a cadeia produtiva no Estado. Com relação ao cenário mundial, a maior preocupação do setor é quanto à importação de insumos, em especial o diesel vindo da Rússia e os fertilizantes e defensivos agrícolas. “No caso do tarifaço, não houve abalos, já que o nosso mercado é a China”, diz. Até o fim do ano, a expectativa é fechar com uma produção nos mesmos níveis de 2024.

Pouco expressivas em números, mas significativas para a agricultura familiar, as exportações de castanha começam a dar os primeiros passos. Em 2014, por meio da Central de Co-operativas de Cajucultores no Estado do Piauí (Cocajupi), foram enviadas 24,7 toneladas de castanha in natura para uma cooperativa italiana, no valor de R\$ 1,67 milhão. “Em 2025, já foram enviadas 36,2 toneladas, em um contrato de R\$ 2,68 milhões para a mesma cooperativa”, informa Jocibel Bezerra, diretor-presidente da Cocajupi, entidade com 200 cooperados, o que envolve cerca de 800 pessoas, todas no modelo de agricultura familiar.

A castanha exportada conta com certificação internacional desde 2012 e passou por percalços nos últimos anos em razão de períodos de estiagem e da praga da “mosca branca”. “O governo sempre nos apoiou com mudas e juros mais baixos na compra de máquinas”, diz Bezerra. “Embora a maior parte da produção esteja voltada para o mercado interno, as vendas externas são relevantes para os cooperados, que ganham um prêmio a cada quilo exportado.”

Segundo Bezerra, um futuro promissor se desenha para a exportação da cajuína, aperitivo não alcoólico que se tornou nacionalmente conhecido nos versos do compositor baiano Caetano Veloso, mas ainda pouco consumido além das fronteiras piauienses. “Em dois anos, as exportações de cajuína vão superar as de castanha”, afirma. Já em 2026, a produção deve atingir 600 mil garrafas com a inauguração de quatro fábricas. A bebida é extraída a partir do suco de caju, que passa por processos de clarificação e caramelização, o que resulta em uma aparência cristalina ao ser degustada gelada. Quanto ao suco de caju, diz, a polpa é enviada para grandes empresas para a produção de sucos industrializados. “Do caju, tudo se aproveita”, diz Bezerra.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/10/2025

TEMPORADA DE OBRAS: PIAUÍ APOSTA EM TRANSPORTES PARA ESCOAR PRODUÇÃO

Projetos de rodovias, hidrovias, porto e ferrovia abrem novas perspectivas para a logística estadual
Por Domingos Zapparoli



A ferrovia Transnordestina ligará Eliseu Martins, no centro-sul do Piauí, ao porto do Pecém, no Ceará, percorrendo 1.206 quilômetros — Foto: Divulgação

Um conjunto de obras de infraestrutura pretende abrir novas perspectivas para a logística do Piauí, um Estado onde o setor produtivo enfrenta grandes distâncias para levar seus produtos aos mercados consumidores de outras regiões do país e ao exterior. As obras incluem a qualificação de rodovias estaduais e federais; a modernização do porto Piauí, em Luís Correia; a

constituição de uma hidrovia no rio Parnaíba; e a conclusão da construção da ferrovia Transnordestina.

“Esse conjunto de obras é importante; se efetivado, mudará o perfil da infraestrutura piauiense, que é muito precária, mas não resolverá os problemas de transportes do Estado”, diz o professor Geordy Pereira, coordenador do curso de logística e distribuição na Universidade Federal do Piauí (UFPI). O grande desafio logístico do Piauí é criar infraestrutura de transportes para atender o avanço da produção mineral e agrícola que se dá principalmente no sul do Estado, na divisa com o Maranhão, Tocantins e Bahia, formando a região do Matopiba. Na safra de 2024/2025, a estimativa da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) é de uma produção recorde de cereais no Piauí, na casa de 6,2 milhões de toneladas.

Um produtor em Baixa Grande do Ribeiro, Uruçuí ou Bom Jesus, três dos principais polos de grãos no Cerrado piauiense, percorre trechos rodoviários que chegam a 800 quilômetros (km) para embarcar sua produção no porto do Itaqui, no Maranhão, o principal ponto de embarque internacional da produção piauiense. “A distância é muito grande para o transporte rodoviário, precisamos de alternativas mais econômicas como ferrovia e hidrovia, que chegam a custar 30% menos”, diz Alzir Neto, presidente da Associação dos Produtores de Soja do Piauí (Aprosoja-PI).

Uma das prioridades do governo estadual é revitalizar o rio Parnaíba e constituir uma hidrovia de 924 km entre Uruçuí e o porto Piauí, em Luís Correia, onde será realizado o embarque marítimo dos grãos. “É o grande sonho logístico do governo”, diz Jonas Moura, secretário dos Transportes do Piauí. “No momento, estamos realizando todos os estudos de viabilidade para efetivar a obra”, afirma. “O grande problema é que o assoreamento do rio Parnaíba é muito grande”, diz o secretário. Análises prévias indicam a necessidade de realizar obras de dragagem e derrocagem em pelo menos 700 km para tornar a via navegável, uma ação que deve levar entre dois e três anos.



Moura, secretário dos Transportes: hidrovia do Parnaíba é uma das prioridades do governo — Foto: Divulgação

que está previsto para ocorrer em 2026.

A ideia é que a revitalização do rio Parnaíba tenha início em 2026. A obra conta com recursos de R\$ 995,5 milhões, oriundos das condicionantes geradas pela privatização da Eletrobras em 2022. A operação do corredor logístico do Parnaíba e do porto Piauí também depende da implementação de um terminal portuário apropriado para a movimentação de grãos e fertilizantes em Luís Correia, o

O corredor logístico, por ora, não desperta grande interesse no setor produtivo piauiense. “Não parece ser viável”, diz Islano Marques, diretor da Federação das Indústrias do Estado do Piauí (Fiepi) e presidente do conselho do Piauí Export. O grande problema é que o porto Piauí tem calado de apenas sete metros de profundidade, o que inviabiliza a atracagem de navios de grande porte utilizados para fazer o transporte de grãos e minérios e que exigem calados superiores a 12 metros. O governo tem planos para resolver esse problema: em 2026, vai iniciar uma dragagem para comportar navios de até 11 metros, ampliando-a para até 12 metros em 2027.

Enquanto essa solução não vem, para contornar o baixo calado, a Lion Mining, que extrai minério de ferro em Piripiri, planeja levar seu minério de caminhão até Luís Correia e realizar uma operação de transshipment, que prevê embarcar o minério em uma barça no porto e realizar o transbordo em alto-mar para um navio cargueiro. “Essa é uma solução cara, não faz sentido para exportadores de grãos ou de cargas gerais”, diz Marques. Para o executivo, a hidrovia do Parnaíba só terá uso para transporte de carga regional, o que não viabiliza o investimento projetado.

A ferrovia Transnordestina também é uma obra polêmica. A estrada de ferro ligará Eliseu Martins, no centro-sul do Piauí, ao porto do Pecém, no Ceará, percorrendo 1.206 km. A questão é que Eliseu Martins está distante mais de 200 km das principais áreas agrícolas do Estado. “Eu olho o mapa da Transnordestina e não entendo o projeto. Não faz sentido”, diz Alzir Neto. A reivindicação dos produtores de cereais piauienses é a construção de uma conexão ferroviária com a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que poderia ser tanto em Porto Nacional, no Tocantins, ou em Porto Franco, no Maranhão. Os grãos subiriam pela FNS até Açailândia, obtendo acesso ao porto do Itaqui.



Marques, da Fiepi: desafio para o porto Piauí é o calado de apenas sete metros — Foto: Rogério Vieira/Valor

Apesar do pouco entusiasmo dos produtores piauienses, Tufi Daher Filho, diretor-presidente da Transnordestina Logística, acredita que a ferrovia é viável e terá potencial de atrair cargas em um raio de até 300 km ao longo de seu traçado. “Realizamos conversas constantes com operadores de tradings agrícolas e a aceitação é muito boa”, diz. Outra aposta é que a presença da ferrovia em

Eliseu Martins acabará por incentivar a expansão da produção agrícola piauiense para mais próximo do município.

Um primeiro teste da Transnordestina ocorre a partir do fim de outubro, quando um trecho de 666 km entre Paes Landim (PI) e Acopiara (CE) entrará em fase de comissionamento. “Mesmo ainda não chegando ao porto, já temos vários usuários interessados nessa fase de operação experimental”, afirma o executivo.

A construção da Transnordestina teve início em 2006 e tinha previsão de conclusão em 2010. Inicialmente, iria atender projetos de minério de ferro no centro-sul do Piauí, que até hoje não se viabilizaram. O projeto previa 1.753 km de trilhos, incluindo uma ramificação até o porto de Suape,



em Pernambuco. A ferrovia, que é uma concessão gerida pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), sofreu paralisações por problemas de gestão, financiamento e licenciamentos. Foi retomada no fim de 2022.

Atualmente a obra, orçada em R\$ 15 bilhões, está dividida em duas fases. A fase 1 vai de Paes Landim ao porto do Pecém e a previsão é que esteja concluída no segundo semestre de 2027. Após o trecho já concluído até Acopiara, seguindo em direção ao porto do Pecém, são mais 377 km. Desses, 280 estão em obras e outros 97 km, que correspondem ao trecho entre as cidades cearenses de Baturité e Caucaia, encontram-se em fase de contratação. A fase 2 da Transnordestina, 207 km entre as piauienses Paes Landim e Eliseu Martins, conta com 36% de obras realizadas antes da paralisação da construção, mas ainda não teve suas obras reiniciadas. Será a etapa final da Transnordestina. “Toda a ferrovia estará concluída no fim do primeiro semestre de 2028”, diz Daher Filho.

Enquanto a ferrovia, a hidrovia e o porto não entram em operação, a aposta do poder público é na melhoria das rodovias. Uma das principais vias para o escoamento da produção de grãos do Cerrado piauiense até o porto do Itaqui, em São Luís (MA), é a BR-330, que possui trechos em condições bastante precárias. Em setembro, o Ministério dos Transportes anunciou a liberação de R\$ 700 milhões para a pavimentação de 200 km da rodovia federal entre Bom Jesus (PI) e Tasso Fragoso (MA) e também concluiu um investimento de R\$ 36 milhões utilizados para a construção de uma ponte sobre o rio Parnaíba, entre os municípios de Ribeiro Gonçalves (PI) e Tasso Fragoso, eliminando assim a necessidade do uso de balsas para a travessia do rio. No Piauí, a BR-330 compõe um conjunto rodoviário, integrado também pelas rodovias estaduais PI-392, PI-391, PI-247 e PI-397, que formam o chamado Anel Viário da Soja e interligam os municípios de Ribeiro Gonçalves, Bom Jesus e Baixa Grande do Ribeiro.

As rodovias, que contavam com trechos de terra que viravam verdadeiros lamaçais em época de chuvas, estão sendo pavimentadas e recebendo melhorias. Os investimentos são orçados em mais de R\$ 2 bilhões, entre recursos públicos e privados, como o da CS Grãos, companhia concessionária da parceria público-privada conhecida como PPP da Transcerrados, responsável pela operação de 584 km de vias.

No norte piauiense, uma das prioridades é a melhoria das condições de tráfego da BR-343, que conecta a capital Teresina a Luís Correia, no litoral. A estrada será utilizada pela Lion Mining para transportar minério por caminhão de Piripiri até o porto Piauí. A rodovia vai receber investimentos de R\$ 192 milhões para a duplicação de um trecho de 40 km entre Teresina e Altos, um dos mais movimentados do Estado.

A melhoria das condições de transporte no Piauí também passa pela adequação dos aeródromos regionais. Segundo o secretário Jonas Moura, já foram investidos R\$ 116 milhões na reocupação e construção de 21 pistas de pouso e decolagem, sendo que 11 delas receberam investimentos que permitem a realização de balizamento de voos noturnos. O mais recente aeródromo reformado foi o de Corrente, município no extremo sul piauiense, na divisa com a Bahia, que se destaca na produção de grãos e na pecuária.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/10/2025

PORTO PIAUÍ SAI DO PAPEL E SERÁ PONTO DE PARTIDA PARA EXPORTAÇÕES

Decisivo para simplificar o escoamento de grãos e minérios, o porto Piauí deverá iniciar operações ainda neste ano

Por Áurea Lopes

Sonho de longa data, o porto Piauí – único em Estado banhado pelo Atlântico que não tinha um porto marítimo – foi idealizado nos anos 1960. O projeto foi desenhado para a cidade de Luís Correia, porém nunca avançou, apesar de o Estado ter se tornado grande produtor nacional de grãos e minérios. Com a reestruturação da Companhia de Terminais, Portos e Hidrovias do Piauí e o aporte

de R\$ 200 milhões – cerca de 10% do orçamento total do Estado para investimentos –, finalmente o projeto saiu do papel.



No começo, o porto Piauí vai receber embarcações de até 5 mil toneladas, com transshipment — Foto: Rogério Vieira/Valor

As primeiras obras concluídas foram a dragagem do canal de acesso à área do terminal pesqueiro e multipropósito, terraplenagem da área do terminal pesqueiro, pátio de manobras e cercamento do pátio e da sede. Simulações de navegação no canal foram concluídas e encaminhadas à Marinha. Agora, a administração aguarda a homologação do canal e entra em fase final de avaliação para o balizamento.

Pelo cronograma do governo, as primeiras operações no porto Piauí acontecem ainda no fim de 2025, com o calcário marinho, fertilizante e recuperador de solos. No primeiro semestre de 2026 estão previstas as operações com o minério de ferro – setor que aumentou mais de 4.000% entre 2023 e 2024. Também no próximo ano, passa a funcionar o cais pesqueiro, onde se instalarão uma fábrica de gelo e terminais para beneficiamento de pescado, com boxes de limpeza, esteiras de classificação e câmaras frigoríficas, atendendo desde pescadores artesanais até clientes industriais.

Raimundo Nonato Palmeira Dias Jr., presidente da Companhia Porto Piauí, explica que, inicialmente, o porto vai receber embarcações de até 5 mil toneladas e fazer o transshipment, técnica em que barcos menores levam a carga até navios maiores, ancorados a 15 milhas da costa. O governo acaba de assinar um contrato nesse formato, que prevê a utilização da técnica, com a mineradora Lion Mining, instalada em Piripiri, que produziu 1,5 milhão de toneladas de minério de ferro em 2024. “Em 2026 vamos iniciar a dragagem do canal para 11 metros. Para 2027 já poderemos receber embarcações acima de 12 metros de calado”, afirma Dias Jr.

Um dos negócios já fechados é um terminal para cargas gerais containerizadas, em sociedade com a CNaga Armazéns Gerais, de São Paulo. Segundo Nonato, o grupo, que opera no porto de São Sebastião, vai investir mais de R\$ 100 milhões no porto do Piauí.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/10/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CABOTAGEM ENTRA COM RECURSO CONTRA SUSPENSÃO DA COBRANÇA DA TAXA DE SECA

Por Danilo Oliveira Navegação 30/10/2025 - 19:29



Abac afirma que Antaq não ouviu empresas de navegação, nem considerou restrições de calado impostas pela autoridade marítima na região amazônica e que justificariam compensação

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) entrou com recurso contra a medida cautelar da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que suspendeu imediatamente a cobrança da Low Water Surcharge (LWS), conhecida como ‘taxa de seca’, em operações de transporte marítimo de

contêineres com origem ou destino em Manaus (AM). De acordo com a deliberação, publicada na última quarta-feira (29), as transportadoras estão impedidas de exigir ou repassar a sobretaxa em contratos já firmados e futuros.

O colegiado da agência reguladora decidiu, em caráter ad referendum, acolher a denúncia formulada pela Associação Comercial do Amazonas (ACA) contra empresas de cabotagem (Log-In, Mercosul Line e Norcoast) e de longo curso (CMA CGM, Hapag-Lloyd, Maersk, MSC e One), por cobrança supostamente indevida da LWS.

A Abac afirma que a Antaq não ouviu as empresas e não considerou as restrições de calado impostas pela autoridade marítima. “A Antaq deu cautelar proibindo de cobrar a taxa, mas sem ouvir as empresas. Atendeu a demanda dos denunciantes e a cobrança foi suspensa sem considerar as imposições que a Marinha tem colocado sobre o tema”, disse o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, à Portos e Navios.

A associação entrou com pedido de reconsideração, no qual questiona a abusividade apontada na taxa aplicada como compensação das limitações dos volumes que podem ser transportados pelos navios. Resano estima que a restrição de 1 metro do calado represente uma redução da carga transportada que pode variar de 500 a 1.000 contêineres, dependendo do tipo de embarcação.

A diretoria da Antaq entendeu que a tarifa não é mais necessária, levando em conta que a região amazônica não apresenta risco de enfrentar estiagem severa, como a registrada no ano passado. A agência determinou que a aplicação da sobretaxa de seca nos ciclos hidrológicos de 2025 e 2026 fique condicionada à ocorrência de níveis iguais ou inferiores a 17,7 metros no Rio Negro.

A agência considera os registros oficiais da Agência Nacional de Águas (ANA) e, de forma subsidiária, das medições do Porto de Manaus, com incidência uniforme a todos os transportadores marítimos prestadores dos serviços de transporte de contêineres, independentemente da nacionalidade das embarcações ou dos contratantes dos serviços.

De acordo com a Antaq, estudos técnicos encomendados ao Serviço Geológico do Brasil projetam níveis mínimos historicamente comuns até o fim de 2025. Com o fim da cobrança, a expectativa da agência é de queda nos custos da operação das cargas e do preço final das mercadorias

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2025

‘NAVEGUE + BRASIL’ PREMIA EMPRESAS DE DESTAQUE NO SETOR AQUAVIÁRIO

Da Redação Navegação 30/10/2025 - 17:16



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) divulgou, na última quarta-feira (29), os nomes das vencedoras da primeira edição do Prêmio 'Navegue + Brasil', que reconhece o trabalho das empresas brasileiras de navegação (EBNs) que mais se destacaram nos diferentes segmentos do transporte aquaviário.

Com base em critérios técnicos e dados oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e de entidades representativas do setor, foram premiadas nas categorias de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e navegação interior empresas que apresentaram os melhores desempenhos em transporte de cargas, capacidade operacional e eficiência.

Na cerimônia, o ministro Silvio Costa Filho disse que o objetivo da premiação é valorizar quem está modernizando o setor com responsabilidade socioambiental e incentivar todo o segmento a investir em inovação, eficiência e inclusão, contribuindo para que o transporte aquaviário seja mais competitivo e sustentável.



Confira as empresas vencedoras:

Maiores quantidades de cargas transportadas na navegação interior

Granel sólido - Cargill Agrícola
Granel líquido e gasoso - CT Log Transportes
Carga geral - Navegação Aliança
Carga containerizada - Navegação Guarita

Maior incremento da capacidade de transporte de carga (em TPB) na navegação interior

CNN CIA. Norte de Navegação

Menor idade média de frota na navegação interior

Ciagram Portos e Navegação da Amazônia

Maiores quantidades de cargas transportadas na navegação de cabotagem

Granel sólido - Companhia de Navegação Norsul
Granel líquido e gasoso – Petrobras
Carga geral - NorsulCargo Navegação
Carga containerizada - Aliança Navegação e Logística

Maior incremento da capacidade de transporte de carga (em TPB), na cabotagem

Flumar Transporte de Químicos e Gases

Menor idade média da frota brasileira na navegação de cabotagem

Granel sólido - Empresa de Navegação Elcano
Granel líquido e gasoso – Transpetro
Carga geral - Tranship Transportes Marítimos
Carga containerizada - Aliança Navegação e Logística

Maior incremento da frota brasileira na navegação de apoio marítimo em termos de TPB

Bram Offshore Navegação

Menor idade média da frota brasileira na navegação de apoio marítimo

Baru Offshore Navegação

Maior incremento de frota brasileira na navegação de apoio portuário em termos de TTE

Camorim Serviços Marítimos

Menor idade média da frota brasileira na navegação de apoio portuário

Chibatão Navegação e Comércio

Igualdade de Gênero (CPIG)

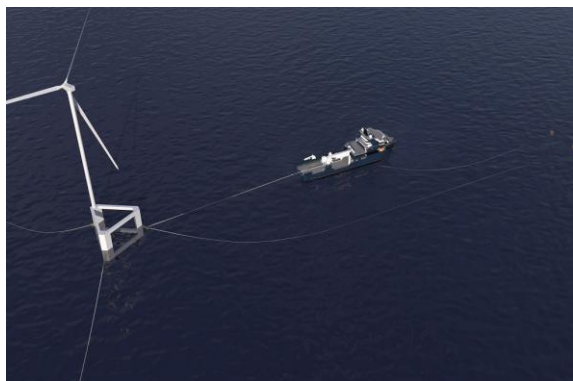
Navegação Interior - Rebelo Ind. e Com. e Navegação
Navegação de Cabotagem - Norcoast Logística
Apoio Marítimo - Hornbeck Offshore Navegação
Apoio Portuário - Ocidental Transportes e Navegação

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2025

KONGSBERG VAI SEPARAR SEGMENTOS MARÍTIMO E DE DEFESA E AEROESPACIAL EM DUAS EMPRESAS

Da Redação Indústria naval 30/10/2025 - 16:51



O Conselho de administração da Kongsberg Gruppen ASA vai dividir suas atividades em duas empresas independentes: a Kongsberg Maritime e outra formada pela Kongsberg Defence & Aerospace e a Kongsberg Discovery. O anúncio da divisão foi feito, nesta quinta-feira (30), em coletiva de imprensa virtual a partir de Oslo, na Noruega, onde fica a sede do grupo.

A justificativa para a cisão seria aproveitar as potencialidades de cada setor focando em segurança e sustentabilidade que, de acordo com a direção do grupo, têm tendência de crescimento acentuado para

os próximos anos. Além disso, o conselho de administração informou acreditar que negócios especializados serão os mais adequados para aproveitar as vantagens de cada segmento.

A Kongsberg Maritime propôs ser listada em bolsa de valores como uma empresa independente de tecnologia marítima. Já a Kongsberg Defence & Aerospace e a Kongsberg Discovery serão consolidadas em uma única, focada em tecnologia e defesa. “Separadas, as empresas obterão melhores oportunidades de atuação e capacidade de execução em seus respectivos mercados”, justificou Eivind Reiten, presidente do conselho de administração da Kongsberg Gruppen ASA.

O grupo triplicou suas receitas operacionais desde 2016 e tem atualmente 15.000 empregados e que mantém carteira de pedidos historicamente alta. O número de funcionários, a receita e os resultados estão distribuídos de forma relativamente uniforme entre as duas empresas. Mas, de acordo com avaliação do conselho, é que cada uma delas atingiu porte e solidez financeira que lhes permitem operar de forma independente.

Geir Håøy, presidente e CEO da Kongsberg Gruppen ASA, explicou que as empresas operam em diferentes mercados internacionais que estão passando por mudanças e impõem diferentes exigências aos modelos de negócios. Ele disse que a Kongsberg Maritime ocupa posição de liderança tecnológica e oferece produtos e soluções integradas em ampla gama de segmentos, de embarcações offshore à frota mercante e ao segmento naval. Já a Kongsberg é uma companhia consolidada de tecnologia e defesa, que atende às necessidades críticas em defesa, segurança e vigilância, para aplicações civis e militares.

Com a divisão, as ações das duas empresas serão listadas separadas na bolsa de valores de Oslo. As ações da nova controladora da Kongsberg Maritime serão emitidas diretamente aos acionistas da Kongsberg, sem necessidade de captação de novos recursos ou venda de ações existentes. Após a listagem, as estruturas acionárias serão semelhantes, e cada acionista receberá uma ação da Maritime para cada ação da Kongsberg.

A proposta foi aprovada pelo Ministério do Comércio, Indústria e Pesca da Noruega, e a participação estatal no grupo não sofrerá alterações em decorrência da cisão. A conclusão do processo e o início da negociação das ações da Kongsberg Maritime estão previstos para o segundo trimestre de 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2025

SETOR PORTUÁRIO INVESTIU R\$ 512 MILHÕES NA AGENDA AMBIENTAL EM DOIS ANOS

Da Redação Portos e logística 30/10/2025 - 16:05



A pesquisa Diagnóstico de Sustentabilidade, feita em conjunto pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Associação de Terminais Portuários (ATP), revelou que o setor portuário investiu R\$ 512,4 milhões na área ambiental em 2023 e 2024, à frente dos outros segmentos avaliados, navegação e aeroportos. O estudo analisou 78 participantes do modal, divididos em três categorias: portos organizados (16), arrendamentos (33) e terminais autorizados (29). Segundo o MPor, a pesquisa é a segunda etapa de um conjunto de ações para consolidar a agenda ESG na logística nacional, iniciadas com a elaboração da

Política de Sustentabilidade e o Pacto pela Sustentabilidade.

O levantamento revela que, dos R\$ 512,4 milhões investidos pelo setor portuário na esfera ambiental, os terminais autorizados (TUPs) participaram com R\$ 290,7 milhões, as administrações portuárias com R\$ 138 milhões e os arrendamentos com R\$ 83,7 milhões. O estudo indica ainda que 96,2% dos participantes têm regularização ambiental, 73,1% mantêm políticas de sustentabilidade e 73,1% desenvolvem projetos de descarbonização.

Em relação a questões sociais envolvendo ações de combate a assédio, promoção da equidade de gênero e comunicação com a comunidade, o setor portuário também foi o que mais investiu, com R\$ 225,5 milhões. Os terminais autorizados informaram ter investido R\$ 181,6 milhões, as administrações portuárias declararam R\$ 28,0 milhões e os arrendamentos, R\$ 15,9 milhões. Além disso, 88,46% apoiam projetos sociais, 88,46% os de combate ao assédio e 87,18% investem em canais de comunicação com comunidades.

Em questões ligadas à governança e à transparência da gestão, o setor investiu R\$ 69,1 milhões, com taxa média de adesão de 77,9%. Os dados do levantamento mostram que 89,74% dos participantes têm setores de compliance e estatuto ou política social e que 87,18% são avaliados por auditorias externas.

O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, elogiou o resultado do estudo e ressaltou que foi a primeira vez que foi feito diagnóstico de sustentabilidade da logística brasileira. “E lançamos um planejamento estratégico que vai dialogar com a necessidade de cada vez mais incorporar uma agenda ESG à agenda do Ministério”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2025

TCP RECEBE CERTIFICADO ISO PARA SISTEMA DE GESTÃO DE ENERGIA

Da Redação Portos e Logística 30/10/2025 - 14:42



A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, recebeu a certificação ISO 50001 na categoria Sistema de Gestão de Energia, tornando-se o primeiro terminal portuário do Brasil a alcançar o selo. Segundo a empresa, a concessão foi em reconhecimento ao aprimoramento do desempenho energético, com redução de consumo, desperdícios e emissões.

A empresa informou que, de janeiro a agosto de 2025, reduziu em cerca de 3 milhões de kWh (quilowatt/hora) o consumo de energia elétrica e de aproximadamente 100.000 litros

de diesel em relação ao total consumido no mesmo período do ano passado, com aumento na

movimentação de cargas. A TCP creditou a certificação aos investimentos estruturais que fez, entre os quais a eletrificação de guindastes RTG, a substituição de empilhadeiras movidas a GLP por modelos elétricos e a compra de dois ônibus elétricos para transporte interno, além da redução do consumo de energia em áreas administrativas.

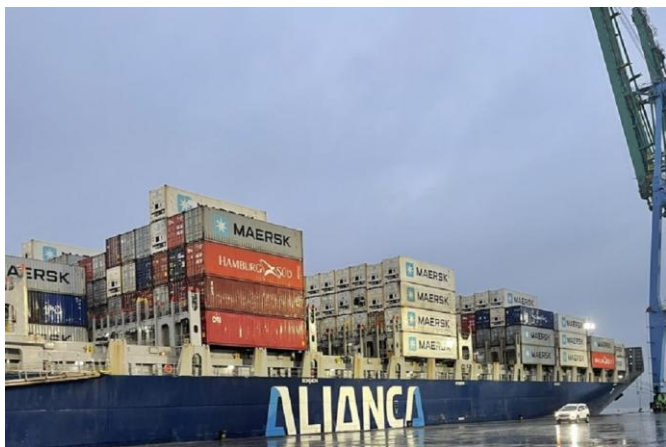
A operadora do terminal informou que recebeu anteriormente o certificado I-REC (International Renewable Energy Certificate), que reconheceu que 100% da energia elétrica que consome é proveniente de fontes renováveis. “A eficiência energética é valor estratégico e essencial para consolidar o Terminal de Contêineres de Paranaguá como referência em inovação e responsabilidade ambiental”, disse Kayo Zaiats, superintendente de meio ambiente da TCP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2025

PORTO DE IMBITUBA REGISTRA 100ª ATRACAÇÃO DO PORTA-CONTÊNERES 'BARTOLOMEU DIAS'

Da Redação Portos e logística 30/10/2025 - 14:43



O diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Christiano Lopes de Oliveira, entregou ao comandante do porta-contêineres Bartolomeu Dias, Marcelo Laurindo Julião, uma placa comemorativa da 100ª atracação, em outubro, da embarcação no Cais 2 do terminal catarinense. O navio, usado em rotas de cabotagem entre a região Sul e a Nordeste, faz escalas semanais em Santa Catarina.

Com 254,90 metros de comprimento e 37,4 metros de largura, o Bartolomeu Dias tem capacidade para transportar até 4,848 TEUs (contêineres de 20 pés). Em Imbituba, ele

recebe cargas de arroz, cerâmica e outras produzidas no sul de Santa Catarina.

A presidente da Aliança Navegação e Logística, Luiza Bublitz, disse que a marca atingida de navio da empresa confirma a posição estratégica de Santa Catarina no cenário logístico nacional. Segundo Luiza, o porto catarinense contribui para o crescimento das cadeias produtivas locais, que definiu como fundamentais para o desenvolvimento da região.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2025

LOG-IN INICIA OPERAÇÃO REMOTA DE PORTÊINERES NO TVV

Da Redação Portos e logística 30/10/2025 - 14:42



A Log-In Logística Integrada, que administra o Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), no Espírito Santo, concluiu a instalação de um sistema de operação remota dos portêineros. Segundo a companhia, foram investidos R\$ 42 milhões na modernização dos três equipamentos, que passaram a ser operados a partir de uma estação própria em área segura, reduzindo riscos para os trabalhadores.

A empresa informou que o sistema possui câmeras de alta definição e visão em três dimensões que permite aos operadores

comandarem a movimentação à distância. Além disso, conta com reconhecimento óptico de caracteres (OCR), o que permite o registro e a conferência das cargas de forma automatizada.

De acordo com a Log-In, a automatização dos portêineres faz parte do programa de investimentos de R\$ 500 milhões até 2048 previsto no contrato de concessão, que foi renovado em 2020. A empresa informou que a modernização das atividades no terminal repercutiu em ganhos de produtividade operacional de 39%, em redução de 18% no tempo médio de permanência das embarcações e crescimento de 15% no volume médio de contêineres movimentados por escala.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2025

BRADO MOVIMENTOU 130 MIL TONELADAS DE BENS DE CONSUMO E INDUSTRIAIS POR FERROVIA EM 2024

Da Redação Portos e logística 30/10/2025 - 14:44



A Brado, empresa que opera no setor de logística multimodal, anunciou nesta quarta-feira (29) que fechou o ano de 2024 com movimentação de 5.981 contêineres e quase 130 mil toneladas de produtos entre Sumaré, em São Paulo, e Rondonópolis, no Mato Grosso, em seu corredor ferroviário. Segundo a empresa, de 2021 a 2024, seu crescimento médio em volume movimentado atingiu 30%.

A companhia informou que os resultados são consequência da eficiência do serviço multimodal que combina a vantagem de uso da ferrovia nas longas distâncias com a agilidade do transporte rodoviário nos trechos curtos. Segundo ela, essa integração tem permitido reduções médias de 5% a 10% nos custos logísticos. Além disso, explicou que as operações multimodais evitaram a emissão de 14.564 toneladas de CO₂e, equivalentes ao plantio de 104 mil árvores.

A Brado informou que o crescimento de suas operações no segmento de bens de consumo foi puxado por bebidas, higiene e limpeza. De acordo com ela, de 2021 a 2024, os volumes de bebidas cresceram 74%, e os de higiene e limpeza, 35%. Entre os bens industriais, o destaque foram os materiais de construção, com aumento de 62%, e os polímeros usados na fabricação de plásticos, com quase 120%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2025

OTTO BURLIER É NOMEADO NOVO SECRETÁRIO NACIONAL DE HIDROVIAS E PRESIDIRÁ CDFMM

Por Danilo Oliveira Navegação 29/10/2025 - 21:51



O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou nesta quarta-feira (29) a nomeação de Otto Luiz Burlier da Silveira Filho como novo secretário nacional de hidroviás. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) destacou que, com vasta experiência de atuação em logística e infraestrutura, Burlier assume a secretaria com a missão de consolidar as hidroviás como parte essencial da malha logística brasileira, promovendo soluções sustentáveis, eficientes e integradas ao transporte nacional.

Burlier substitui Dino Antunes Batista, que esteve à frente da pasta desde sua criação, em abril de 2024. A SNHN, vinculada ao MPor, foi criada para formular e implementar políticas públicas voltadas



ao fortalecimento da navegação interior, com foco na redução de custos logísticos, transição energética e promoção do desenvolvimento regional.

Procurado pela Portos e Navios, o ministério informou que, com o anúncio da nomeação de Otto Burlier para a secretaria, está prevista a transição da função atualmente exercida por Dino Antunes, que seguirá novos desafios em sua carreira após a oficialização dos atos no Diário Oficial da União (DOU). O MPor confirmou que, após a publicação, Burlier também assumirá a presidência do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), hoje acumulada por Antunes, conforme atribuições vinculadas ao cargo.

Servidor público de carreira, Burlier possui mais de 15 anos de atuação em cargos estratégicos ligados à infraestrutura logística no governo federal. Foi diretor de gestão e modernização Portuária no então Ministério da Infraestrutura e presidente do Conselho de Administração da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), onde atuou com foco na eficiência dos serviços e na governança portuária.

O novo secretário também integrou a equipe do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e ocupou funções técnicas no Ministério do Planejamento, no Ministério da Agricultura e na Secretaria de Portos, contribuindo com o planejamento e a execução de projetos prioritários nos setores de portos, aeroportos, ferrovias, rodovias e hidrovias. O MPor destacou que, com passagem por programas estruturantes como o PAC e o Avançar Parcerias, Burlier acumulou experiência em políticas públicas de logística intermodal, revisão regulatória e articulação institucional, com foco no desenvolvimento da infraestrutura nacional.

Durante o anúncio, Costa Filho destacou a contribuição de Dino Antunes na estruturação da secretaria e na elaboração de bases técnicas e legais para a consolidação das hidrovias como prioridade da infraestrutura nacional. “Dino, você está marcado na história como o primeiro secretário nacional de hidrovias. E não é fácil iniciar uma caminhada como essa, estruturando uma secretaria do zero, com compromisso e entrega ao país”, afirmou o ministro.

Segundo Costa Filho, a criação da SNHN no governo se deu como parte de uma estratégia de retomada da logística multimodal e de valorização do modal hidroviário. “Hoje a Secretaria Nacional de Hidrovias é um ativo do Brasil. E isso se deve ao trabalho de toda a equipe e à liderança de Dino à frente dessa construção”, acrescentou.

O ministro ressaltou o perfil técnico de Otto Burlier e a decisão do ministério de valorizar quadros qualificados da administração pública. “O Otto é um quadro muito qualificado, um jovem servidor de carreira que iniciou lá atrás, atuando nos projetos do PPI. Ajudou muito o Dino ao longo dessa caminhada e representa essa nova geração de gestores públicos com diálogo com a iniciativa privada e compromisso com o Brasil. Nosso papel é apresentar e revelar novos quadros ao país”, afirmou.

Burlier terá como prioridades a viabilização de concessões hidroviárias – como o Tramo Sul da Hidrovia do Paraguai, com edital previsto para o segundo semestre de 2025 –, a articulação com o setor produtivo para potencializar o uso das hidrovias nos principais corredores logísticos do país e a implantação de projetos alinhados à transição ecológica e à descarbonização do transporte.

A SNHN também coordena iniciativas estratégicas como a Política Nacional de Desenvolvimento Hidroviário Sustentável, o programa BR dos Rios e a carteira de investimentos públicos e privados em infraestrutura de transporte aquaviário, com foco em eficiência, segurança e sustentabilidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/10/2025

LANÇADO NAVIO DE CRUZEIRO QUE USA ENERGIAS EÓLICA E SOLAR PARA REDUZIR EMISSÕES

Da Redação Indústria naval 29/10/2025 - 19:48



A empresa Goltens Dubai, dos Emirados Árabes Unidos, anunciou nesta quarta-feira (29) o lançamento do navio de cruzeiro Captain Arctic, que será operado pela armadora francesa Selar. Segundo a empresa árabe, a embarcação é inovadora ao emitir quase zero de gases do efeito estufa (GEE) e será usada em viagens de exploração em cruzeiros sustentáveis em alguns dos ambientes considerados mais sensíveis do planeta.

O Captain Arctic terá 69 metros de comprimento e usará principalmente fontes de energia renováveis, como propulsão eólica por meio de velas rígidas de última geração integradas a painéis solares fotovoltaicos. A meta é reduzir em até 90% as emissões de CO₂ em comparação com navios convencionais.

O CEO da Goltens Worldwide, Sandeep Seth, disse que o lançamento da embarcação reforça a liderança da empresa no fornecimento de soluções práticas de engenharia que promovem a sustentabilidade marítima. "Essa embarcação não é apenas um triunfo tecnológico, mas também um símbolo do que pode ser alcançado quando inovação, habilidade artesanal e responsabilidade ambiental se alinham", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/10/2025

NA OTC, EMPRESAS E ENTIDADES DEFENDEM EXPLORAÇÃO NA MARGEM EQUATORIAL

Da Redação Offshore 29/10/2025 - 19:27



Empresários e representantes de entidades e de empresas defenderam, na última terça-feira (28), na cerimônia de abertura da OTC Brasil 2025, no Rio de Janeiro (RJ), a expansão da exploração de petróleo e gás no país, inclusive na Margem Equatorial. O presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás e Biocombustíveis (IBP), Roberto Ardenghy, definiu a continuidade da produção como vital para o futuro do país.

Ele ressaltou que a exploração dos campos do pré-sal, que hoje responde por mais de 75% da produção brasileira, gerou saldo de 36 bilhões de dólares na balança comercial de 2024 e centenas de milhares de empregos. Além disso, disse que a continuidade da produção de petróleo e de gás depende de novas áreas.

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, também defendeu a exploração das reservas da Margem Equatorial, que definiu como "marco importantíssimo para a Petrobras, para o estado do Amapá e para o Brasil". Ela anunciou ainda que o campo de Búzios, na área do pré-sal da Bacia de Santos, está prestes a atingir a marca de 1 milhão de barris por dia e tem potencial para produzir 2 milhões de barris diários.

Também o governador do Amapá, Clécio Luis Vilhena Vieira, se manifestou a favor das operações na Margem Equatorial. Ele chamou de "dogmas e fundamentalismos" as críticas de que a exploração pode causar danos ao meio ambiente e disse que seu estado é o mais bem preservado do Brasil, com 97% da cobertura florestal intacta. "Vemos no petróleo uma matriz econômica para financiar o desenvolvimento".

Já o diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Artur Watt, comemorou o início de perfurações da Petrobras na Margem Equatorial para avaliar a viabilidade

econômica das reservas locais. “Temos um momento marcante, com a autorização e início da perfuração da Margem Equatorial no Amapá”, afirmou Watt.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/10/2025

ANTAQ SUSPENDE COBRANÇA DA 'TAXA DE SECA' PARA TRANSPORTE DE CONTÊINERES EM MANAUS

Da Redação Navegação 29/10/2025 - 19:05



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anunciou, nesta quarta-feira (29), a suspensão da cobrança da Low Water Surcharge, conhecida como taxa de seca, em operações de transporte marítimo de contêineres com origem ou destino em Manaus, no Amazonas. A decisão foi tomada porque a diretoria da entidade considerou que a tarifa não é mais necessária, levando em conta que a região amazônica não apresenta risco de enfrentar estiagem severa, como a registrada no ano passado.

Além disso, a agência determinou também que a aplicação da taxa ficará condicionada à ocorrência de níveis iguais ou inferiores a 17,7 metros no Rio Negro até o fim de 2026. De acordo com a Antaq, estudos técnicos encomendados por ela ao Serviço Geológico do Brasil projetam níveis mínimos historicamente comuns até o fim de 2025.

Com o fim da cobrança, a expectativa é de queda nos custos da operação das cargas e do preço final das mercadorias. Ao justificar a suspensão da taxa de seca, a diretoria da Antaq explicou que sua atuação é “orientada pela proteção dos interesses dos usuários, especialmente quanto à qualidade e à oferta do transporte, bem como ao impacto dos fretes nos preços dos produtos finais”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/10/2025

O ENGENHEIRO ELÉTRICO E ENGENHEIRO FERROVIÁRIO CESAR TONIOLO ASSUMIU O CARGO DE DIRETOR DE OPERAÇÕES DO CORREDOR NORTE DA VLI

Por Executivos 29/10/2025 - 19:28



O engenheiro elétrico e engenheiro ferroviário Cesar Toniolo assumiu o cargo de diretor de operações do Corredor Norte da VLI, empresa de soluções logísticas que opera ferrovias, portos e terminais. O executivo está há 19 anos na companhia, na qual exerceu várias funções e era até recentemente gerente-geral de Engenharia, Desenvolvimento e Tecnologia Operacional.

Graduado em Engenharia Elétrica, Toniolo tem pós-graduação em Engenharia Ferroviária, além de MBA. Ele é especialista em infraestrutura e inovação e, na nova função, terá como missão

consolidar o Corredor Norte da VLI como um dos mais eficientes e estratégicos do país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/10/2025

PORTO DO AÇU E SISTAC ASSINAM ACORDO PARA SERVIÇOS DE DESCOMISSIONAMENTO

Da Redação Indústria naval 29/10/2025 - 18:17



O Porto do Açu e a Sistac, empresa do setor de inspeção, manutenção e reparo de estruturas submersas para a indústria de energia, assinaram nesta quarta-feira (29) memorando de entendimento para a realização de estudo de oferta conjunta de serviços de descomissionamento no complexo portuário-industrial de São João da Barra, no norte do estado do Rio de Janeiro.

O acordo prevê fornecimento de serviços para a etapa de pré-desmantelamento de plataformas e outras unidades offshore, entre eles inspeção, manutenção e reparo de estruturas. Além disso, poderão ser feitas limpeza de casco, corte de amarras, desconexão e retirada dos equipamentos subaquáticos durante o descomissionamento, solda e manutenção de chapa.

O Porto do Açu tem cais com capacidade para atender até três plataformas em atividades de pré-descomissionamento, com possibilidade de expansão para até dez unidades. O diretor de administração portuária e serviços do terminal, Vinicius Patel, explicou que o acordo com a Sistac faz parte da estratégia de abrigar o primeiro hub de descomissionamento sustentável do Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/10/2025

OBRAS DO MOEGÃO ATINGEM 75% DE EXECUÇÃO NO PARANÁ

Da Redação Portos e logística 29/10/2025 - 18:23



A Portos do Paraná, empresa que administra terminais portuários paranaenses, anunciou, nesta quarta-feira (29), que foram concluídos na primeira quinzena deste mês 75.1% das obras do 'Moegão' que está construindo em Paranaguá. De acordo com a autoridade portuária, já estão prontos 83,17% da parte civil, referente à estrutura física, 80,33% das instalações mecânicas e 48,93% da parte elétrica. A previsão é de que todos os serviços sejam terminados até janeiro de 2026.

O Moegão, informou a Portos do Paraná, poderá receber até 24 milhões de toneladas de grãos e farelos por ano e servirá para receber cargas destinadas aos terminais do Corredor de Exportação Leste (Corex) do porto. O investimento é de R\$ 650 milhões de recursos próprios da Portos do Paraná e financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Segundo a empresa, a entrada em operação do Moegão vai permitir ampliar dos 550 vagões que podem ser descarregados atualmente nos terminais de exportação para até 900 vagões por dia. A previsão é de que, com a instalação, sejam descarregados 180 vagões a cada cinco horas.

A autoridade portuária explicou que esse volume poderá ser alcançado porque as composições férreas não precisarão entrar nos armazéns, e manobras que são feitas hoje deixarão de ser necessárias. Além disso, o número de cruzamentos com interrupções nas vias de acesso à área portuária cairá de 16 para 5. E os grãos vegetais seguirão por correias transportadoras até 11 terminais interligados ao sistema e, de lá, para os navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/10/2025

OPERAÇÃO ESPECIAL DESENCALHOU NAVIO NA ENTRADA DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS

Por Nelson Moreira Portos e logística 29/10/2025 - 18:53



'Shandong Xin Ze' foi atracado 10 dias após encalhe e teve toda carga de fertilizantes descarregada. Segundo APS, embarcação está fundeada em local reservado exclusivamente para navios que sofrem avarias, sem afetar entrada e saída do acesso aquaviário e operações portuárias

Uma operação especial foi montada a partir de 14 de setembro para desencalhar o graneleiro Shandong Xin Ze, de bandeira das Ilhas Marshall, na Oceania, que encalhou na entrada do canal de acesso do Porto de Santos carregado com 76 mil toneladas de fertilizantes. A ação envolveu equipes

da Capitania dos Portos, da Autoridade Portuária de Santos (APS), da praticagem e da empresa especializada em salvatagem AWS Service.

Carlos Boignon, especialista em gestão marítima da AWS e que participou da operação de desencalhe, explicou que o navio encalhou depois de se desviar da rota e ir para uma área mais rasa na entrada do canal. Segundo Boignon, a Marinha está analisando a embarcação, que foi lançada este ano e estava em sua primeira viagem com carga, para apurar se houve falha técnica ou erro da tripulação.

Ele contou à Portos e Navios que a primeira ação foi a retirada do navio do local onde estava encalhado para evitar que atrapalhasse a entrada no canal e a movimentação portuária. Puxado por cinco rebocadores, o graneleiro foi levado, no dia 17 de setembro, para fora do canal para uma área com profundidade suficiente, já que, carregado, o barco estava com calado de 14,2 metros.

No local, ele passou por inspeções, incluindo a de equipes de mergulhadores, que constataram que o tanque de lastro e o leme haviam sido avariados ao tocar o fundo do canal. Foram feitos, então, reparos emergenciais para que a embarcação pudesse ser levada até o porto e ter a carga descarregada. "Foi feito um plano detalhado para levar o navio em segurança até o atracadouro. Ele foi puxado pelos rebocadores com velocidade reduzida e aproveitando a maré", explicou Boignon.

O Shandong Xin Ze foi atracado no dia 24 de setembro, 10 dias após o encalhe e teve toda a carga de fertilizantes descarregada. Em seguida, ele foi rebocado para o fundeadouro nº 6, fora do canal de acesso, onde, seguindo a Administração Portuária de Santos (APS) ficará até que seja aprovado pela Capitania dos Portos de São Paulo novo plano de reboque para que seja levado aonde possa passar pelos reparos para seguir viagem.

A APS explicou à reportagem que o local em que a embarcação está fundeada é reservada exclusivamente para navios que sofrem avarias, não afetando a entrada e saída do canal de acesso e nem as operações portuárias. De acordo com a autoridade portuária, o impacto sobre a movimentação no porto foi limitado ao período de interdição do canal por causa do encalhe, das 18h e às 21h do dia 14 de setembro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/10/2025

APS ABRE LICITAÇÕES PARA CONSTRUÇÃO DE CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS NO PORTO

Por Danilo Oliveira Portos e logística 29/10/2025 - 18:24



Localizados em Santos e no Guarujá, dois terrenos terão vagas para caminhões, além de áreas de serviços. Segundo autoridade portuária, demanda surge do crescimento do volume de cargas transportadas pelo porto e da necessidade de avanços logísticos

A Autoridade Portuária de Santos (APS) publicou, na última semana, dois editais para cessão onerosa de duas áreas para construção de dois condomínios logísticos, com pátios de caminhões, em um total de 877 vagas. Os terrenos estão localizados na região

entre a Alemoa e o Saboó, em Santos, e em Conceiçãozinha, no Guarujá, com área superior a 400.000 metros quadrados (m²), somados. Parte do espaço será utilizada para serviços de apoio à operação portuária.

As licitações preveem a contratação de parceiros que irão construir os espaços e operar os serviços pelo período de 20 anos. As empresas que vencerem a concorrência terão que investir na viabilização dos serviços, em atividades como edificações, iluminação e licenciamento ambiental. As propostas serão recebidas até o próximo 12 de novembro. A abertura ocorrerá em sessão pública prevista para o dia 4 de dezembro.

O contrato deve ser assinado em 2026, e as empresas terão prazo de três anos para concluir os serviços. A iniciativa, segundo a autoridade portuária, se insere no contexto do crescimento do volume de cargas transportadas pelo porto e da necessidade de avanços em termos de logística. Atualmente, cerca de 8.000 caminhões/dia circulam pela região em função das atividades portuárias.

No terreno de Santos, a área total da cessão possui 242.000 m². O projeto abrange a implantação e operação de um condomínio logístico para atender de forma integrada duas frentes de atuação. Uma delas um 'truck center' e serviços voltados ao motorista e veículo, destinados à organização do fluxo de entrada e saída de caminhões e ao atendimento das demandas operacionais. Terá de 121.000 m², prevendo, no mínimo, 460 vagas. Também contará com serviços voltados às cargas e contêineres, direcionados à manutenção, certificação, transformação, locação, compra e venda de contêineres, contribuindo para a eficiência e sustentabilidade da cadeia logística. Terá também 121.000 m².

O terreno fica na Avenida Augusto Barata, na altura do terminal da BTP, no lado oposto da via perimetral. A localização proposta, inserida no cluster de contêineres da margem direita do Porto de Santos, reforça o papel estratégico do empreendimento, uma vez que a área se situa próxima aos eixos rodoviários estruturantes de acesso portuário e a terminais de contêineres (Marimex, BTP e o futuro Tecon Santos 10, além dos depots da Via Anchieta). Para a APS, essa condição possibilita elevada sinergia operacional, ao concentrar atividades logísticas complementares em zona de influência direta do porto.

No terreno do Guarujá, a área total da cessão possui 163.100 m², que será dividida entre um pátio regulador e uma área de serviços de apoio logístico. O espaço é conhecido dentro do porto organizado como 'Área nº 41'. De acordo com a APS, trata-se de uma área estratégica, pois não há no momento pátio regulador de caminhões em Guarujá. O terreno será dividido em: área A (norte), destinada à implantação de pátio regulador de caminhões com 417 vagas e área total de 73.496 m²; e área B (sul), destinada à serviços de apoio logístico, com área total de 89.600 m² e 50.200 m² de armazéns cobertos a serem explorados pelo cessionário.

Para o advogado Wesley Bento, trata-se de um empreendimento logístico de grande porte, cuja necessidade se evidenciou em razão do aumento da movimentação de cargas no porto. Ele disse à Portos e Navios que considera que esse cenário exige a ampliação da infraestrutura voltada à serviços acessórios, como a organização do fluxo de veículos de carga, o apoio e bem-estar dos



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 168/2025
Página 95 de 95
Data: 30/10/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

condutores, a implantação de armazéns e a oferta de serviços relacionados às cargas e contêineres, como manutenção, certificação, compra e venda.

Bento observa que esse modelo de contratação já vem sendo adotado pela empresa pública, que em janeiro deste ano celebrou contrato com o consórcio Condilog Operações SPE Ltda., com prazo de 35 anos, para implantação e operação de pátio de triagem de caminhões, condomínio logístico e atividades acessórias. “Esses projetos reforçam a estratégia de modernização e diversificação das atividades portuárias, promovendo maior eficiência logística e desenvolvimento econômico sustentável para a região”, comentou o advogado, que é sócio do escritório Bento Muniz Advocacia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/10/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 30/10/2025