



**ABTL**

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE  
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



**Clipping Diário**

**SEGUNDA-FEIRA 08.06.26**

# Comércio exterior, portos e energia pautam Fórum Nordeste Export

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 08.06.26

O Fórum Nordeste Export começa nesta segunda-feira (8), em Maceió (AL), reunindo autoridades, empresários, representantes do setor produtivo e especialistas para discutir temas ligados à infraestrutura, logística, comércio exterior, energia e desenvolvimento regional. Promovido pelo Grupo Brasil Export, o encontro terá dois dias de programação, incluindo painéis temáticos, palestras e uma visita técnica ao Porto de Maceió e ao terminal da Origem Energia.

A programação do primeiro dia será marcada por debates sobre os principais desafios e oportunidades para a competitividade da região Nordeste. Entre os temas em pauta estarão as perspectivas do setor privado para o desenvolvimento do comércio exterior, as novas concessões de infraestrutura, a implantação da Declaração Única de Importação (DUIMP) e os impactos das transformações nas relações de trabalho sobre as atividades portuárias e logísticas.

O papel dos portos nordestinos no fortalecimento das exportações também estará entre os destaques do evento. Os participantes discutirão as oportunidades abertas pelo acordo entre Mercosul e União Europeia, o crescimento da movimentação de cargas agrícolas e as perspectivas de expansão dos terminais da região diante da evolução do agronegócio brasileiro e da busca por novas rotas logísticas.

Outro eixo da programação será o ambiente de negócios no Nordeste. Representantes do setor público e da iniciativa privada debaterão fatores que influenciam a atração de investimentos, a competitividade regional e as condições necessárias para impulsionar o desenvolvimento econômico em áreas como infraestrutura, indústria, energia e comércio exterior.

A agenda inclui ainda discussões voltadas à sustentabilidade na logística. O painel InfraESG abordará temas como os avanços dos terminais de regaseificação, as boas práticas no transporte terrestre e o uso de biocombustíveis como alternativa para a matriz de transporte, em um contexto de crescente atenção às questões ambientais e à transição energética.

A modernização da infraestrutura portuária também terá espaço na programação. Um dos painéis será dedicado à dragagem, com foco em tecnologia e sustentabilidade, abordando soluções para ampliar a eficiência operacional dos portos e garantir melhores condições de navegação.

Questões jurídicas e regulatórias igualmente estarão em debate. O painel InfraJur tratará da segurança jurídica e da previsibilidade dos contratos de infraestrutura e energia, tema considerado relevante para a atração de investimentos e para a execução de projetos de longo prazo.

Além dos painéis, o evento contará com apresentações especiais de autoridades ligadas ao setor de transportes e infraestrutura, palestras institucionais e uma solenidade de encerramento reunindo representantes do governo, de entidades setoriais e da comunidade portuária.

No dia 9, a programação será encerrada com uma visita técnica ao Porto de Maceió e ao terminal da Origem Energia. Os participantes também acompanharão uma apresentação sobre o Projeto de Estocagem Subterrânea de Gás Natural (ESGN), iniciativa voltada à ampliação da infraestrutura energética na região.

# Comex do Brasil e Remessa Online lançam parceria e reduzem custo de transações globais

PLATAFORMA: COMEX DO BRASIL | CADERNO: ONLINE | 08.06.26

O mercado de comércio exterior exige, cada vez mais, agilidade e previsibilidade financeira. Diante de um cenário global dinâmico e de margens competitivas apertadas, o Comex do Brasil anunciou oficialmente uma parceria estratégica com a Remessa Online, uma das principais plataformas de transferências internacionais do país. A cooperação surge com o objetivo de conectar a inteligência aduaneira à eficiência cambial, oferecendo soluções desburocratizadas tanto para Pessoas Físicas quanto para Pessoas Jurídicas (PJ).

A aliança foca diretamente em resolver uma das maiores dores de quem opera no mercado internacional: as taxas operacionais elevadas e a lentidão dos bancos tradicionais. Através da tecnologia da Remessa Online, os leitores e parceiros do portal passam a contar com transações seguras, agilidade de liquidação e total transparência.

O que a parceria acrescenta ao mercado e como funciona o desconto?

Mais do que uma facilidade operacional, a união entre as duas marcas representa uma entrega de inteligência de negócios. Para as empresas que importam ou recebem do exterior (exportadoras), o impacto é direto no custo operacional.

Para evitar distorções de mercado, a diretoria do portal ressalta um importante detalhe técnico: as condições especiais da parceria incidem diretamente sobre o custo da transferência internacional (a taxa administrativa/spread) praticado pela plataforma, e não sobre a cotação bruta ou taxa fixa da moeda estrangeira. Trata-se de uma redução real no preço do serviço de envio e recebimento de recursos.

Os benefícios integrados para a comunidade do Comex do Brasil incluem:

**Condição Exclusiva de Lançamento (Mês #1):** Para marcar o início da cooperação, durante o primeiro mês, as operações realizadas através do link do portal terão um voucher especial de 30% de desconto sobre a taxa de transferência.

**Benefício Contínuo (15% OFF):** Após o período de lançamento, o portal disponibilizará um voucher permanente de 15% de desconto na taxa administrativa, válido tanto para transações de Pessoa Física (PF) quanto de Pessoa Jurídica (PJ).

**Velocidade e Isenção de Tarifas Ocultas:** Processos de envio e recebimento 100% digitais e regulamentados pelo Banco Central (BACEN), eliminando custos burocráticos dos grandes bancos.

Construindo resultados passo a passo

Embora o mercado global muitas vezes busque soluções imediatas, a parceria é encarada pelas lideranças como um movimento estrutural de médio e longo prazo.

“O resultado no comércio exterior se constrói na constância. É um trabalho de conta-gotas onde cada pequena economia de taxa e cada minuto ganho no compliance documental se somam para gerar uma grande vantagem competitiva lá na frente”, destaca a equipe estratégica do Comex do Brasil.

A iniciativa reforça o posicionamento do Comex do Brasil não apenas como um canal líder em informação, mas como um ecossistema de soluções que apoia o empresário brasileiro do início ao fim da sua jornada de internacionalização.

Os links rastreáveis e os cupons exclusivos para garantir o desconto de lançamento de 30% estarão disponíveis no portal a partir da próxima semana.

# PL 733 e jornada de trabalho: os impactos no setor portuário

PLATAFORMA: BE NEWS | CADERNO: ONLINE | 08.06.26

“O porto precisa avançar sem desagradar quem fez o porto ser o que o porto é hoje”. A frase da deputada federal Rosana Valle (PL/SP) sintetizou o tom do painel promovido pelo Instituto Brasil Logística (IBL) e pela Frenlogi, no Santos Export, no Guarujá, evento realizado pelo Grupo Brasil Export.

Parlamentares e representantes do setor portuário debateram os caminhos do PL 733/2025, que propõe a modernização do marco legal dos portos, e os efeitos da redução da jornada de trabalho sobre o sistema portuário brasileiro.

O PL 733, que nasceu de uma comissão de juristas, tramita na Câmara dos Deputados desde 2025. O projeto propõe flexibilização e desburocratização de contratos, ampliação dos prazos de concessão para 35 anos prorrogáveis por mais 35 — extensivo aos contratos em vigor — e novos critérios para investimentos no setor.

A Comissão Especial, presidida pelo deputado Murilo Galdino e com relatoria do deputado Arthur Maia, recebeu mais de 800 emendas ao longo do processo e realizou visitas técnicas, audiências públicas e reuniões com operadores, armadores, trabalhadores avulsos e vinculados, além de representantes de governos federal e local.

A deputada Daniela Reinehr (SC), primeira vice-presidente da Comissão Especial e presidente da Câmara Temática de Portos e Hidrovias da Frenlogi, indicou a possibilidade de votação do texto até meados de junho.

“Nós temos um texto maduro, robusto, tem alguns ajustes finos ainda a serem feitos, mas sempre na busca de entendimento”, afirmou. Para Reinehr, o Brasil atravessa uma janela de oportunidade no mercado internacional e a aprovação do PL representa uma condição para que o país transmita segurança jurídica e previsibilidade aos investidores externos.

## Projeto

O deputado Carlos Zarattini (SP), vice-líder do governo no Congresso Nacional e integrante da Comissão Especial, reconheceu os avanços do texto, mas identificou pontos que demandam mais debate.

O prazo único de 35 anos de concessão foi o primeiro deles. Para Zarattini, cada terminal portuário carrega um volume de investimento diferente e, portanto, um tempo de retorno distinto.

“Me parece que a gente também precisaria burilar um pouco mais essa parte do texto”, disse, citando como precedente o processo de renovação das concessões de distribuidoras de energia elétrica, em que a Comissão de Minas e Energia da Câmara exigiu condições específicas para cada contrato.

A questão sindical foi outro ponto levantado por Zarattini. Na avaliação do deputado, o texto atual, ao definir de forma direta a representação sindical dos trabalhadores portuários, gera tensão entre categorias com contradições históricas entre si.

A previsão de extinção da diferenciação entre trabalhadores em cinco anos também foi apontada como fonte de resistência nas bases.

“Quanto mais neutro a gente conseguir fazer o texto da lei, melhor vai ser para resolver o problema sindical”, afirmou.

## Reforma Tributária

O deputado Eduardo Pazuello (RJ), presidente da Freppegen e integrante da Comissão Especial, trouxe ao debate o impacto da reforma tributária sobre a competitividade portuária.

Com a unificação dos tributos, a guerra fiscal entre estados — que hoje torna determinados portos mais atrativos por razões tributárias — tende a desaparecer. “O que vai valer a pena é a posição estratégica, a logística e a estruturação dos portos”, disse Pazuello, ao defender que o PL 733 seja pensado também dentro desse novo cenário.

Escala 6x1

A aprovação da PEC que inicia a transição para a jornada de 40 horas semanais esteve no centro das divergências entre os painelistas.

Zarattini, ex-secretário-geral do sindicato dos metroviários de São Paulo, defendeu a medida com base na experiência da conquista das 36 horas para trabalhadores em turno de revezamento, garantida na Constituição de 1988.

Na época, cada categoria negociou diretamente com as empresas a adaptação das escalas. “Eu não acho que isso vai ser uma coisa que vai impactar as empresas”, disse, ao citar a redução do absenteísmo e das doenças ocupacionais como efeitos esperados da medida.

Para ele, o Porto de Santos — que multiplicou a movimentação de cargas sem ampliar proporcionalmente a jornada — é prova de que produtividade e direitos trabalhistas não são incompatíveis.

A deputada Rosana Valle discordou em parte. Filha de estivador do Porto de Santos e com 25 anos de atuação como jornalista no setor, Rosana finalizou apoiando a extensão dos prazos de concessão e a flexibilização das normas ambientais previstas no PL, mas condicionou seu voto à proteção dos trabalhadores portuários na transição.

## **Ministro de saída do Conselho da Portos Rio**

PLATAFORMA: O GLOBO | CADERNO: ONLINE | 08.06.26

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, está de saída do Conselho Fiscal da Portos Rio. Segundo a pasta, é uma questão de agenda.

Enquanto secretário-executivo, Franca ocupava cadeira em três conselhos: além deste na PortosRio, também já atuava nos de Administração da Concessionária do Aeroporto de Guarulhos e da Concessionária de Viracopos.

Ao suceder Silvio Costa Filho, o novo ministro consultou a Comissão de Ética Pública da Presidência para saber se, no comando da pasta, haveria conflito de interesses.

Após análise, o colegiado entendeu que não havia qualquer tipo de impedimento e liberou sua atuação. Mesmo assim, por decisão própria, o titular de Portos e Aeroportos vai se desligar de ao menos um deles.

## **Canal do Porto de Santos: concessão pode afastar empresas interessadas, alerta especialista**

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 08.06.26

A modelagem da concessão do canal de navegação do Porto de Santos, atualmente em fase de consulta pública, pode afastar empresas interessadas por causa do nível de risco imposto ao futuro concessionário. O alerta é do diretor-executivo da DEME Brasil, Disney Barroca Neto. A empresa, de um grupo belga, venceu a primeira concessão de canal de acesso portuário do País, em Paranaguá (PR).

Segundo ele, o modelo proposto para Santos ainda precisa de maior amadurecimento técnico e traz exigências financeiras e operacionais consideradas elevadas para a iniciativa privada.

A DEME atua no Brasil desde 2006, por meio da Dragabras. Em outubro do ano passado, a companhia venceu o leilão da concessão do canal de acesso de Paranaguá, em parceria com a FTSpar. A nova empresa criada para a operação, chamada Paranaguá Port Channel Company, terá 70% de participação da DEME e 30% da parceira local. A concessão terá duração de 25 anos.

Barroca destacou que, no caso de Paranaguá, o concessionário não é remunerado diretamente pela dragagem, mas pelo aumento da movimentação portuária, o que, segundo ele, cria alinhamento de interesses entre empresa, autoridade portuária e usuários.

“Se eu dragar muito, se eu dragar pouco ou se eu não dragar, isso não muda nada no meu perfil de receita. O que me remunera é o volume de movimentação do Porto de Paranaguá”.

Segundo o executivo, a modelagem de Paranaguá contou com uma base técnica robusta e anos de estudos acumulados, situação que, na avaliação dele, não se repete em Santos.

“Do ponto de vista de estudo técnico, o Porto de Santos não tinha tantos estudos prévios para disponibilizar para quem executou essa modelagem. Isso aumenta muito o perfil de risco”.

Outro ponto criticado é o modelo financeiro previsto.

“O nível de receita e a outorga que estão sendo exigidos no Porto de Santos são muito altos”, afirmou. “Você tem que pagar R\$ 200 milhões por ano para a Autoridade Portuária e mais a outorga variável. Quando você coloca esses números, já chega no início do contrato em mais ou menos R\$ 450 milhões”.

O executivo afirmou ainda que alguns riscos previstos na matriz contratual preocupam o mercado, como os ligados à sedimentação futura do canal e até eventuais acidentes marítimos.

“Tem vários exemplos, mas esses riscos que o concessionário precisaria assumir são riscos incertos em cima de um perfil de receita, de renúncia de receita, muito acentuado”.

A DEME ainda não definiu se participará da futura disputa em Santos.

“Hoje, não sou capaz de dizer se a gente teria interesse”.