

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 170/2025
Data: 03/11/2025**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MEGATERMINAL DO PORTO DE SANTOS TEM REVISÃO DE RESTRIÇÕES DO SEU LEILÃO SOLICITADA	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS DEIXARÁ GESTÃO DO PORTO DE ITAJAÍ ATÉ O FIM DE NOVEMBRO	4
LEONARDO GRECCO DEFENDE MODERNIZAÇÃO DA LEI DOS PORTOS E REFORÇA BUSCA POR SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR MARÍTIMO	5
EMPRESA DE SANTOS FORNECERÁ SUPRIMENTOS PARA NAVIOS QUE HOSPEDARÃO PARTICIPANTES DA COP30 EM BELÉM	8
JUIZADOS ESPECIALIZADOS GARANTEM SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR MARÍTIMO	10
SEGURANÇA JURÍDICA INCENTIVA INVESTIMENTOS NOS PORTOS	11
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	13
EXCLUSIVO: RELATÓRIO DO IBAMA REVELA FALHAS QUE TRAVAM LICENÇA DA FERROVIA	13
ESTUDO APONTA BAGAÇO DA CANA COMO SOLUÇÃO A TÉRMICAS E CURTAILMENT	15
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	17
ANTAQ DEBATE APOIO MARÍTIMO E TRANSFERÊNCIA DE COMBUSTÍVEIS ENTRE EMBARCAÇÕES NO RIO DE JANEIRO (RJ)	17
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	18
AEROPORTO DE ARAGUAÍNA INTEGRA A PRIMEIRA FASE DO PROGRAMA AMPLIAR, VOLTADO À MODERNIZAÇÃO DA AVIAÇÃO REGIONAL	18
GOVERNO FEDERAL ENTREGA OBRAS NO PORTO DE OUTEIRO (PA) E AMPLIA INFRAESTRUTURA PARA A COP30	19
COMITÊ DO NAVEGUE SIMPLES APRESENTA CRONOGRAMA DE REUNIÕES PARA 2026	21
GOVERNO FEDERAL PUBLICA EDITAL DE R\$ 200 MILHÕES PARA RETOMADA DA TRANSNORDESTINA EM PERNAMBUCO	22
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	23
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LANÇA GUIA DE DEBÊNTURES PARA ESTADOS NESTA SEXTA (31)	23
DEPOIS DE ANOS DE OBRAS PARALISADAS NO GOVERNO ANTERIOR, RENAN FILHO AUTORIZA RETOMADA DAS AÇÕES NO TRECHO DA TRANSNORDESTINA EM PERNAMBUCO	24
BE NEWS – BRASIL EXPORT	25
EDITORIAL – O RIO GRANDE DO SUL E O HIDROGÊNIO VERDE	25
NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO CRITICA INFLUÊNCIA DE LOBBIES APÓS APROVAÇÃO DE MP NO CONGRESSO	26
<i>Vitória dos lobbies</i>	26
<i>Próximo desafio</i>	27
<i>Colapso</i>	27
<i>Leilão de baterias</i>	27
<i>Emirates contrata</i>	27
INSIGHT – ESTRATÉGIA - “UMA NOVA CLASSE ESTÁ SURGINDO: A DOS INÚTEIS (!)”*	27
POLÍTICA - LULA VISITA ALDEIA NO INTERIOR DO PARÁ E PROMETE ENERGIA ELÉTRICA PARA 4,3 MIL FAMÍLIAS	29
POLÍTICA - NA IMINÊNCIA DE SUA PRISÃO, JAIR BOLSONARO PERDE FORÇA POLÍTICA PARA 2026	31
REGIÃO NORTE - NOVO TERMINAL DE OUTEIRO AMPLIA CAPACIDADE PORTUÁRIA DO PARÁ	32
TRANSPORTES PORTOS- EM SIMULAÇÃO DE ACIDENTE, PORTO DE ITAQUI TESTA RESPOSTA INTEGRADA COM 33 EMPRESAS	34
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SÃO SEBASTIÃO CONCLUI DRAGAGEM E RECUPERA PROFUNDIDADE DE BERÇO	35
TRANSPORTES - PORTOS - TERMINAL VOLTA A EMBARCAR CAFÉ PARA A EUROPA, AGORA NO VELEIRO ANEMOS	36
TRANSPORTES - AEROPORTOS - BELÉM GANHA AEROPORTO REMODELADO PARA RECEBER CHEFES DE ESTADO NA COP30	37
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - VOO DA GOL ENFRENTA FALHA DE REFRIGERAÇÃO E IDOSO MORRE EM CONFINES	38
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - AZUL FECHA ACORDO COM COMITÊ DE CREDORES E AVANÇA NO PLANO DE REORGANIZAÇÃO	39
TRANSPORTES - RODOVIAS - GOVERNO PUBLICA GUIA COM NOVAS REGRAS PARA DEBÊNTURES ESTADUAIS	40
TRANSPORTES – RODOVIAS - RS ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA CONCESSÃO DE 454 KM DE RODOVIAS DO BLOCO 1	41
TRANSPORTES – RODOVIAS - PONTE DE GUARATUBA VENCE PRÊMIO NACIONAL DE ENGENHARIA	42
NACIONAL - MME CRIA SUBCOMITÊ PARA AVALIAR MISTURAS MAIORES DE BIOCOMBUSTÍVEIS	44
NACIONAL - OPEP+ DECIDE ELEVAR PRODUÇÃO EM DEZEMBRO EM 137 MIL BARRIS POR DIA	45
INDÚSTRIA - CHINA ABRIRÁ DIÁLOGO COM O BRASIL PARA EVITAR FALTA DE CHIPS NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA	45
REGIÃO SUL - RS DEFINE EMPRESAS QUE RECEBERÃO APOIO PARA PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE	46
ENERGIA - ONS APRESENTA PLANO PARA CORTE EMERGENCIAL DE GERAÇÃO EM PEQUENAS USINAS	47
FINANÇAS - MERCADO VÊ IPCA EM 2025 QUASE DENTRO DA META DE INFLAÇÃO, APÓS ESTOURO EM 2024	49
FINANÇAS – PERSPECTIVA POSITIVA PARA FIM DO ANO IMPULSIONA APOSTA DE CORTE DA SELIC EM JANEIRO	50
FINANÇAS - DE CURSOS A VIAGENS, MERCADO SE CAPACITA PARA FALAR SOBRE INVESTIMENTOS INTERNACIONAIS	51



TECNOLOGIA & INOVAÇÃO – OPINIÃO - COMO IMPLANTAR INOVAÇÃO EM GRANDES EMPRESAS (E SUPERAR A FRUSTRAÇÃO DO MEIO DO CAMINHO)	52
JUSTIÇA - TCU ENCERRA PRESIDÊNCIA DA INTOSAI COM INOVAÇÃO E ALCANCE GLOBAL	53
JUSTIÇA - FERRAMENTAS, CENTROS DE ESTUDO E COOPERAÇÃO INTERNACIONAL	55
JORNAL O GLOBO – RJ.....	55
TARIFAÇÃO DE TRUMP: GOVERNO BRASILEIRO JÁ ADMITE NEGOCIAR COTAS DE EXPORTAÇÃO COM OS EUA	55
BYD DÁ INÍCIO AO SEGUNDO TURNO NA UNIDADE DE CAMAÇARI E AMPLIA PRODUÇÃO NA FÁBRICA	57
SETOR INDUSTRIAL PERDE 15 MIL VAGAS APÓS TARIFAÇÃO DOS EUA, APONTA LEVANTAMENTO	58
STELLANTIS LANÇA MARCA CHINESA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS LEAPMOTOR NO BRASIL.....	58
PORTOS DO AÇU E DE ANTUÉRPPIA-BRUGES ASSINAM ACORDO PARA IMPLEMENTAÇÃO DE UM 'CORREDOR MATÍRIMO VERDE'.....	59
DECISÃO DO COPOM DESTA SEMANA NÃO DEVE SURPREENDER. O QUE ESPERAR DAQUI PARA FRENTE	61
DINAMARCA INAUGURA USINA DE HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO, UM DOS MODELOS MAIS RAROS NA EUROPA; CONHEÇA.....	62
BNDES APROVA R\$ 848 MILHÕES PARA EXPANSÃO DO TERMINAL DE CONTÊINERES DE SALVADOR	63
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	64
PORTOS DO AÇU E DE ANTUÉRPPIA-BRUGES ASSINAM ACORDO PARA CRIAR CORREDOR DE E-COMBUSTÍVEIS.....	64
JUDICIÁRIO E LEGISLATIVO TÊM DE ACEITAR QUE NÃO SE CRIA RECURSO DO NADA, DIZ MENDONÇA DE BARROS	65
VALOR ECONÔMICO (SP).....	71
PÁTRIA, CASA DOS VENTOS E 'BIG TECH' ANUNCIAM DATA CENTER COM MAIS DE R\$ 50 BI DE INVESTIMENTOS EM PECÉM (CE)	71
BNDES APROVA FINANCIAMENTO PARA EXPANSÃO DE TERMINAL DA WILSON SONS EM SALVADOR.....	72
LULA DECRETA GLO EM BELÉM DURANTE A COP30	73
HIDROVIAS DO BRASIL FINALIZA VENDA DE OPERAÇÕES DE CABOTAGEM PARA A NORSUL.....	73
MINÉRIO DE FERRO CAI 1,82% NA BOLSA DE DALIAN.....	74
MRS INVESTE R\$ 1,5 BI E ENTRA EM HIDROVIAS	74
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	76
AGEO ANUNCIA ACORDO PARA OPERAR TERMINAL NOVO REMANSO-AM.....	76
GOVERNO ENTREGA OBRAS DO TERMINAL DE OUTEIRO, QUE RECEBERÁ PARTICIPANTES DA COP30.....	76
APS PRETENDE VOLTAR A APLICAR NORMA LOCAL DE FISCALIZAÇÃO DA ÁGUA DE LASTRO	77
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	78
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	78



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MEGATERMINAL DO PORTO DE SANTOS TEM REVISÃO DE RESTRIÇÕES DO SEU LEILÃO SOLICITADA

Parecer do Ministério Público junto ao TCU considera ilegal limitar a participação de empresas no certame do terminal do cais do Saboó

Por ATribuna.com.br 2 de novembro de 2025



Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), em Santos (Alexsander Ferraz/ AT)

O Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (MPTCU) considera ilegal a decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de restringir a participação de empresas no leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), em Santos, no litoral de São Paulo. .

A opinião está em documento assinado pela procuradora-geral Cristina Machado da Costa e Silva e protocolado no TCU na última quinta-feira. O processo do Tecon Santos 10 aguarda decisão do Tribunal para que o certame ocorra ainda este ano.

Segundo o MPTCU, a modelagem que proíbe empresas que já possuem terminais em Santos de participar carece de fundamentação técnica compatível com os princípios da razoabilidade, proporcionalidade e ampla competitividade exigidos pelo ordenamento jurídico.

A procuradora-geral considerou correta a conclusão da unidade técnica do TCU (AudPortoFerrovia) de que a restrição proposta pela Antaq é ilegal por contrariar os princípios constitucionais da isonomia (ampla concorrência), eficiência e proporcionalidade.

O MPTCU entende que o modelo proposto configurará verdadeira punição aos agentes econômicos que assumiram riscos e decidiram investir no Porto de Santos no passado e se verão aliados de concorrer por terminal estratégico para o mercado nacional e internacional.

Etapas únicas

No parecer, o MPTCU recomenda que o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) altere a minuta do edital de modo a prever leilão em etapa única, permitida a participação de todos e estabelecendo obrigação de desinvestimento caso um dos armadores se sagre vencedor.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/11/2025

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS DEIXARÁ GESTÃO DO PORTO DE ITAJAÍ ATÉ O FIM DE NOVEMBRO

APS tem 30 dias para repassar a administração à Codeba após aumento de 127% na movimentação de cargas em 2025

Por ATribuna.com.br 2 de novembro de 2025



O Porto de Itajaí está sob cuidados da APS (Reprodução/Ministério dos Portos e Aeroportos)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou, na sexta-feira, que fará a transição da gestão do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, para a Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) em até 30 dias.

Conforme A Tribuna publicou no último dia 21, sem justificativa técnica ou econômica, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor)

anunciou a mudança da gestão do Porto de Itajaí, da APS para a Codeba, em uma reunião no complexo de Santa Catarina. Embora o MPor não tenha se manifestado a respeito para a Reportagem, A Tribuna apurou que há motivação política no caso.

A APS assumiu a gestão de Itajaí em janeiro deste ano, a pedido do MPor, e o convênio era válido por um ano.

Saldo positivo

Em nota, a APS afirma que deixa a marca da retomada das operações portuárias desde janeiro e destaca o fato de ter mais que dobrado a movimentação de cargas em relação a 2024.

O porto catarinense encerrou o período de janeiro a agosto de 2025 com movimentação 127% maior do que o total registrado em todo o ano de 2024, diz a gestora. “Segundo manifestação do próprio MPor, que atribuiu à APS a missão de gerir Itajaí no início deste ano.”

De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Porto de Itajaí movimentou 2,5 milhões de toneladas entre janeiro e agosto, frente a 1,1 milhão de toneladas em 2024. O porto havia enfrentado um período de paralisação de um ano e meio, encerrado em 2023.

Segundo a administradora do cais santista, o MPor apresentou na semana passada o cronograma de arrendamento definitivo do Porto de Itajaí e segue com o processo de criação da Companhia Docas de Santa Catarina, que assumirá a gestão do porto futuramente.

O presidente da APS, Anderson Pomini, agradeceu ao MPor pela confiança e destacou a transição à Codeba. “Honrados com a missão e com o sentimento de dever cumprido, temos a certeza de que a Codeba fará um excelente trabalho, pela sua reconhecida competência, e dará continuidade às medidas e ações propostas pela APS”, afirmou.

O bom desempenho do Porto de Itajaí refletiu-se também nas finanças: apenas no primeiro semestre de 2025, o faturamento foi de R\$ 105 milhões, com previsão de crescimento de 108% em relação a 2024, ressalta a APS.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/11/2025

LEONARDO GRECCO DEFENDE MODERNIZAÇÃO DA LEI DOS PORTOS E REFORÇA BUSCA POR SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR MARÍTIMO

Coordenador do Núcleo de Justiça 4.0 do TJ-SP, magistrado destaca que estabilidade nas decisões e atualização da legislação são essenciais para estimular investimentos e competitividade nos portos brasileiros

Por Ted Sartori 2 de novembro de 2025 às 17:00



Grecco está na magistratura paulista desde dezembro de 2006 (Sílvia Luiz/ AT)

A experiência do juiz Leonardo Grecco no Direito é inquestionável. Ele está na magistratura paulista desde dezembro de 2006 – formou-se em Direito em Campinas quatro anos antes. Dentre outras atribuições na área, Grecco coordena, desde o último mês de agosto, o Núcleo de Justiça 4.0 de Direito Marítimo do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP). Na entrevista a seguir, o juiz fala, em meio a outros assuntos, dos desafios e das inseguranças jurídicas do

setor portuário.

Quais os principais desafios do Direito Marítimo? Por quê?

O Direito Marítimo tem como principal desafio a tarefa de uma interpretação coerente e consistente das diversas leis sobre o tema, decisões dos órgãos reguladores, fiscais e normas esparsas. Isso demanda, ao mesmo tempo, a análise de um amplo espectro normativo e de fatos que não são de conhecimentos de todos. Esse é o maior desafio, já que o mercado maritimista espera e exige uma segurança jurídica que sirva de base para que investimentos, em cifras do tamanho desse mercado, sejam feitos. Ninguém vai investir milhões em um negócio que não tenha o mínimo de estabilidade jurídica. As pessoas não compram nem um carro se houver algum risco de ele ser apreendido por ordem judicial depois do pagamento. Neste mesmo sentido, a insegurança jurídica vai inibir o empresariado, nacional e internacional, de investir em importação e exportação de cargas caríssimas e na logística marítima e portuária que envolve altos custos. A segurança jurídica é um eixo ao redor do qual gravitam temas como contratações comerciais, responsabilidade civil por avarias na carga, questões trabalhistas, ambientais e tantas outras das quais depende a evolução econômica do País.

A propósito, como foi assumir o Núcleo de Justiça 4.0 de Direito Marítimo do TJ-SP?

Foi, antes de qualquer coisa, resultado da generosidade dos outros dois juízes que integram o Núcleo que confiaram a mim esta tarefa. Já tinha experiência nessa área, por conta dos processos que tramitavam pelas Varas Cíveis e até mesmo Varas de Fazenda Pública, não só de Santos, mas também de outras cidades, como Guarujá, Ilhabela e São Sebastião, e que eram trazidos a mim para julgamento. Eu e outros juízes interessados na matéria também estudávamos Direito Marítimo na Escola Paulista de Magistratura, em curso no qual os advogados, agentes reguladores e fiscais, práticos e outros profissionais eram palestrantes. Buscávamos ouvir todas as opiniões para formar nossos convencimentos. O maior desafio do Núcleo é se firmar como um órgão jurisdicional que contribua para a segurança jurídica na área e esteja à altura da respeitabilidade e eficiência que se espera do Tribunal de Justiça de São Paulo.

O setor, muitas vezes, se queixa a respeito da insegurança jurídica. As reclamações são justas?

É preciso deixar claro que a insegurança jurídica não é resultado necessário de decisões judiciais. Muitas vezes as queixas a respeito disso vêm de práticas contratuais, de legislação desatualizada e esparsa, utilização de normas e contratos internacionais, que são inerentes a um mercado de características também internacionais, decisões regulatórias, entre outras. Aliás, em busca de alguma segurança jurídica, muitas vezes as partes recorrem ao próprio Poder Judiciário. Para que uma decisão judicial seja considerada sólida, ela deve aplicar a norma – atual ou não, internacional ou nacional – exatamente ao fato que está sendo discutido, senão a insegurança jurídica será, sim, fruto desta decisão.

Só para dar dois exemplos: a decisão judicial não pode dizer que a prestação de financiamento que o dono de um apartamento paga pela sua casa é prestação de aluguel e também não pode condenar o ladrão pela prática do crime de tráfico de drogas. Isso geraria uma insegurança jurídica imensa porque o dono do apartamento é dono, e não inquilino, e o ladrão é ladrão e não traficante. Essa é uma forma simples e figurativa de fazer com que se entenda que quem atrasa para devolver um contêiner não pode ser condenado por uma avaria da carga. São coisas distintas.

Isso traria uma insegurança jurídica atribuível ao Poder Judiciário, com consequente justiça das queixas. Enfim, as queixas também têm fundamento quando questões marítimas já pacificadas na jurisprudência são julgadas de maneira muito distinta pelas instâncias inferiores, sem observância de critérios já estabelecidos pelos Tribunais. Isso porque os advogados conhecem e contam com esses julgados repetitivos, num determinado sentido, no momento de instruir seus clientes na pactuação de negócios ou consultorias sobre processos em curso. Quando esses julgados não são observados, a insegurança jurídica causada pela decisão judicial vem à tona.



Grecco: "Ninguém vai investir milhões em um negócio que não tenha o mínimo de estabilidade jurídica" (Sílvia Luiz/ AT)

Quais pontos da legislação portuária causam mais queixas?

Não diria que são pontos da legislação, mas sim práticas empresariais de quem atua no mercado marítimo e portuário. O que se discute muito é se o dono da carga está agindo corretamente, se o dono do navio está cobrando valores abusivos, se os custos advindos de uma fiscalização devem ser

imputados ao dono da carga, àquele que guarda a carga até a retirada ou ao dono do navio, entre outros pontos. Uma questão que também tem gerado insegurança jurídica é a limitação logística que o Porto de Santos tem sofrido para escoamento e chegada das cargas. Estamos falando do maior porto do Hemisfério Sul e de todas as limitações que este gigantismo apresenta.

Como o Núcleo de Justiça 4.0 de Direito Marítimo do TJ-SP tem procurado ajudar?

O Núcleo tem procurado entender a fundo esse cenário para decidir de maneira que não desestimule investimentos ou imponha exigências impossíveis de ser satisfeitas. O incentivo ao consenso, para que as partes cheguem em um acordo, a permissão de que as partes possam ao menos decidir, de comum acordo, quem serão os peritos de seus casos, por intermédio de negócios jurídicos processuais, são exemplos de como o Núcleo tem buscado colaborar com a segurança jurídica.

Além disso, o Núcleo chama para os processos figuras que – em casos específicos – entendem muito mais que o juiz sobre determinada matéria, como agentes fiscais da Receita Federal, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), peritos em determinada matéria, enfim, sujeitos que podem ajudar o juiz a decidir de uma maneira muito mais firme e instruída. Isso faz com que aqueles que querem usar o processo para benefícios indevidos se sintam desestimulados a apresentar teses aventureiras nos processos.

A revisão da Lei dos Portos pode ajudar nesse sentido?

Muito. O que se espera é uma maior adequação da legislação aos anseios do mercado e agilidade nas negociações, com um cenário de consequente segurança jurídica. Condensar muitas normas em uma só lei facilita muito o trabalho dos advogados, que visam evitar o litígio para seus clientes, da agência reguladora, que busca nortear as atividades e, enfim, do juiz, quando chamado a decidir alguma questão dentro do processo. Os pontos mais importantes são a modernização do setor portuário, definição do papel dos agentes estatais, como a Antaq, exploração de portos privados e outras vias para resolução de conflitos que não unicamente o Poder Judiciário.

Quais são os principais entraves que devem ser superados?

Creio que esse desafio é dar voz e vez a todos os setores envolvidos. Uma lei que reflita apenas a opinião de parte destes setores seguramente será uma lei que desequilibrará o mercado. Uma lei que não pega, como dizem por aí. Como mencionado antes, a insegurança jurídica pode vir da própria lei que esteja enviesada pela parcialidade em prol de um setor. Da mesma maneira que nós, juízes, trabalhamos para que o mercado siga bons rumos e a economia fortaleça a empregabilidade e os ganhos do País, os elaboradores da lei têm essa mesma preocupação, já que sufocar o mercado com a lei malfeita é sufocar o progresso dos negócios.

O mercado aguarda definição sobre o modelo de leilão do maior terminal do País, o Tecon Santos 10. A Antaq prevê restrições na participação de operadores que já possuem terminais em Santos, gerando protesto de grandes empresas. Acredita que deve ocorrer judicialização do caso?

A regulação de uma concorrência desse tamanho e com tantos impactos na economia do País e na infraestrutura portuária não pode deixar de considerar fatores muito relevantes como eficiência das empresas e ampla concorrência, mas sem descuidar do risco de concentração de mercado e cartelização. No caso do Tecon Santos 10, não se trata só de colocar a maior quantidade de dinheiro no bolso do Estado, por quem der o maior lance. A preocupação do Estado não é apenas ganhar dinheiro. É equipar o País com uma estrutura suficiente para que se continue ganhando depois da concorrência; não com preço pago, mas com empregos, ganhos na balança comercial com exportações, fluidez de mercadorias... São diversos outros fatores, principalmente econômicos, que vão muito além do “quem dá mais”. Tenho para mim que o Governo Federal, consciente da importância dessa concorrência, vai se munir de estudos tão robustos que eventual judicialização (cuja competência de julgar seria da Justiça Federal), que sempre pode ocorrer pelo lado dos descontentes, vai acabar cancelando o estudo governamental. Apenas um erro muito evidente de forma (processo concorrential) ou de fundo (questões econômicas) abriria a possibilidade de o Poder Judiciário ingerir sobre a decisão definitivamente tomada pela administração, e me custa acreditar que o Governo Federal vai deixar uma ponta solta numa questão tão relevante.

Como o senhor avalia o setor portuário hoje e quais as expectativas?

O setor portuário brasileiro está passando por grandes desafios, mas com habilidades de sobra para vencer cada um deles e crescer com o enfrentamento. Minhas expectativas são as melhores para o setor. Há um dito muito conhecido que é: mar calmo nunca fez bom marinheiro. Num mundo conflituoso, economicamente instável e que flerta com o despotismo, há mar revolto para muitos. Mas o Brasil tem buscado saídas de categoria para todas as dificuldades. Aliás, é exatamente pelas melhores expectativas neste setor que fui e sou um dos grandes entusiastas dos frutos que o Núcleo 4.0 de Direito Marítimo pode trazer aos jurisdicionados e à economia do País.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/11/2025

EMPRESA DE SANTOS FORNECERÁ SUPRIMENTOS PARA NAVIOS QUE HOSPEDARÃO PARTICIPANTES DA COP30 EM BELÉM

G. Pierotti Ship Supplier enviará cargas de Santos ao Pará para abastecer cruzeiros MSC Seaview e Costa Diadema, que funcionarão como hotéis durante a conferência da ONU

Por Ted Sartori 2 de novembro de 2025 às 21:27



Produtos que são fornecidos aos navios passam por controle rigoroso de qualidade na sede da empresa (Alexsander Ferraz/AT)

A empresa santista G. Pierotti Ship Supplier, com sede no Valongo, fornecerá suprimentos para os dois navios de cruzeiro que servirão de hospedagem durante a COP30, a Conferência Mundial do Clima da Organização das Nações Unidas (ONU), que acontece entre os dias 10 e 21 deste mês, em Belém (PA).

O MSC Seaview e o Costa Diadema vão oferecer 3,9 mil cabines e 6 mil leitos, complementando a rede hoteleira local, que soma apenas 24 mil leitos para um público estimado em 50 mil pessoas. As embarcações ficarão atracadas no Terminal Portuário de Outeiro, a cerca de 20 quilômetros do Parque da Cidade, principal local do evento.



Fornecedora contratou grandes carretas para o transporte até o Pará (Divulgação)

Negociação

O diretor Comercial da G. Pierotti, Gustavo Pierotti, conta que as conversas com as armadoras (donas dos navios) começaram em julho, quando tratavam a respeito da temporada de cruzeiros em Santos, iniciada no último domingo. O acerto veio em razão do bom relacionamento comercial entre as partes.

“Fomos procurados para oferecer os suprimentos durante a COP30 porque são empresas (MSC e Costa) que já estão acostumadas a trabalhar com a

gente em Santos. Elas precisavam de uma fornecedora que pudesse suprir os navios com qualidade e na quantidade de itens necessários”, explica Gustavo.

Tempo e distância

A G. Pierotti buscou uma transportadora porque precisava de carretas maiores pelo montante de produtos que seguirá ao Porto de Belém. A carga destinada ao navio da Costa saiu na última quinta-feira, com previsão de chegada amanhã. Já a da MSC tem previsão de seguir hoje cedo e alcançar a capital paraense na próxima quinta.

Viagem

A média é de três a quatro dias para o transporte, cumprindo um trajeto de quase 3 mil quilômetros. A distância não chega a ser uma novidade, pois a G. Pierotti já forneceu para Recife, em Pernambuco, em torno de 2,7 mil quilômetros.

“Essas empresas (Costa e MSC) praticamente consolidaram toda a carga desses navios em Santos e São Paulo e estão deixando para comprar localmente apenas emergências e pequenos complementos que eles eventualmente precisem durante a COP30”, comenta Gustavo.

“Diante de tantas alternativas em nossa categoria profissional no Brasil inteiro, em portos importantes, fico muito feliz de Santos ter sido escolhida e, dentro da Cidade, a nossa empresa. É um orgulho muito grande.” Geraldo Pierotti, Presidente da G. Pierotti

“Já temos grande responsabilidade de fazer o nosso trabalho tradicional. Mas a importância da COP30, com o nível de autoridades presentes, dá um frio na barriga. Não há margem nenhuma para erro.” Gustavo Pierotti, Diretor Comercial da G. Pierotti



Diretoria e equipe da G. Pierotti: tradição santista representada na COP (Alexsander Ferraz/AT)

25 TONELADAS DE PRODUTOS

A carga destinada ao Costa Diadema chega a 20 toneladas, enquanto para o MSC Seaview são 5,5 toneladas, segundo o supervisor comercial da G. Pierotti, Tiago Filipe Bairos. Diante disso, a quantidade de carretas com destino a Belém foi maior para a Costa.

“Na carga do navio da Costa, foram mais produtos secos, enquanto na da embarcação da MSC tem um mix, com produtos congelados, resfriados e secos”, sintetiza. Congelados são carnes, frango e peixes. Os resfriados incluem iogurte, queijo e presunto, enquanto secos são farinha, gelatina e afins.

“No da Costa está indo muita farinha, que é mais pesado, assim como água. Só de água são quase dez toneladas. A MSC não pediu água”, detalha.

Dos 51 pallets (estrados de madeira para movimentação de cargas), em torno de 32 foram de material de limpeza e de higiene pessoal. “Só de papel higiênico a gente mandou 28, o que dá uma carreta cheia”, lembra Bairos.

Já a MSC teve entre 20 e 24 pallets e fez alguns pedidos especiais, como microcentro (que tem quatro folhas brilhantes que brotam de hastes verde-limão), e peixes típicos de Belém – costelinha e lombo de tambaqui –, além de açaí, iguaria tradicionalmente local. “Além de bastante peixe, teve também carne bovina e muito iogurte. Mas o produto alimentício principal foi pão de hambúrguer: nove pallets”, revela Bairos.

Embora a preparação seja a mesma do dia a dia, a longa distância reserva um nervosismo. “É um prazo diferente do nosso costume. Aqui em Santos é meia hora e, nesse caso, é uma viagem de quatro dias. Temos que planejar bem. Não podemos mandar nem muito antes, nem muito em cima da hora”, explica Bairos.

“Temos que acompanhar 100% o embarque, do início ao final. É ficar de olho até chegar a carreta, descarregar e o navio dizer que está tudo certo. É um desafio muito grande, uma emoção.”, Tiago Felipe Bairos, supervisor comercial da G. Pierotti

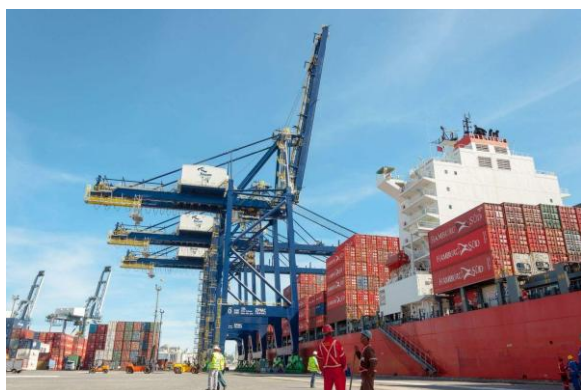
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/11/2025

JUIZADOS ESPECIALIZADOS GARANTEM SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR MARÍTIMO

Magistrados reforçam que a especialização e a jurisprudência consolidada são essenciais para decisões mais precisas e para fortalecer a indústria naval brasileira

Por Bárbara Farias 1 de novembro de 2025



Tema foi discutido no 3º Simpósio de Direito Marítimo, em Santos (Praticagem da Bahia/Divulgação)

Magistrados destacaram a relevância da jurisprudência e do juizado especializado para a resolução assertiva de processos judiciais no setor marítimo, nesta sexta-feira (31), no 3º Simpósio de Direito Marítimo, em Santos.

Juiz coordenador do Núcleo Especializado de Direito Marítimo 4.0, do Tribunal de Justiça do Estado de São

Paulo (TJ-SP), Leonardo Grecco afirmou que a jurisprudência no direito marítimo garante previsibilidade e segurança jurídica ao setor. “Uma jurisprudência estável evita decisões equivocadas e favorece soluções consensuais”, afirmou. “É melhor a gente fazer um acordo aqui, porque a jurisprudência já consolidada é em tal sentido. Quem entrar em juízo pode entrar, mas vai perder”.

O magistrado disse que o caminho para um alinhamento uniforme das decisões ainda é desafiador, especialmente quando juízes sem formação específica em Direito Marítimo assumem esses casos. “Se não é maritimista, não conhece a matéria, pode desestabilizar o mercado”, alertou.

Para ele, quanto mais sólida for a jurisprudência, menor será a necessidade de intervenção judicial. “Quanto mais desnecessários nós formos para o mercado maritimista, mais estaremos perto de uma jurisprudência consolidada”, disse.



Também no mesmo núcleo do TJ-SP, o juiz Frederico Messias falou sobre o equilíbrio nas relações contratuais e o papel do judiciário e dos reguladores no setor marítimo.

“Precisamos pensar sempre no equilíbrio da relação contratual nessa cadeia globalizada. Aquilo que eu altero aqui, impacta lá”, afirmou, ressaltando que o mercado marítimo é interdependente e exige harmonia nas decisões. Ele também observou que “não há cláusula de irresponsabilidade” e que todos os agentes — armadores, terminais e usuários — podem ser responsabilizados em situações concretas. “Ainda é o Poder Judiciário quem decide, goste ou não. É assim que funciona no sistema democrático”, completou.

Por fim, o magistrado mencionou que “é preciso conhecer o mercado para exercer a necessária auto-contenção. Não podemos ter a pretensão de resolver tudo como se fôssemos donos da verdade absoluta”, disse. Ele reforçou que juízes e reguladores devem ouvir todos os setores antes de decidir, evitando interferências indevidas na dinâmica do mercado. “Segurança jurídica não é opção. Ela é a única solução”, concluiu.

Sem conhecimento na área, decisões se perdem

O desembargador do TJ-SP, Fernando Akaoui, afirmou que o núcleo de Direito Marítimo criado pelo Tribunal foi um passo relevante para julgamentos com um olhar especializado. Mas Akaoui alertou que “quando os recursos das decisões adotadas por juízes especializados forem levados ao Tribunal de Justiça, eles poderão ser analisados por câmaras não especializadas, e uma decisão de alta tecnicidade tem o potencial de se perder”.

Esse risco, segundo ele, compromete o avanço que a especialização representa. “Aquele que julgar sem conhecimento técnico pode ser seduzido por teses que não refletem a melhor decisão”, concluiu.

Fantasma

O presidente do Tribunal Marítimo, vice-almirante Ralph Dias, salientou que a segurança jurídica e a união da comunidade marítima são pilares para o fortalecimento do setor. “Trazer segurança jurídica, dentro do nosso contexto, é afastar o fantasma da insegurança jurídica”, afirmou.

Ele destacou que a navegação continua sendo essencial para o transporte de cargas pesadas e de grande volume no País. “Ainda não inventaram outra maneira de fazer esse transporte que não seja pela navegação”, observou.

Dias comparou o espírito de união do agronegócio com a falta de coesão no meio marítimo e defendeu maior integração entre os profissionais da área. “A comunidade marítima tinha que ser unida”.

Cabotagem

O diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luís Fernando Resano, reconheceu avanços trazidos pela BR do Mar. No entanto, Resano alertou para o risco de soberania, já que a frota nacional depende de navios afretados de empresas estrangeiras. “Em uma eventual necessidade de mobilização, esses ativos não estariam sob controle do Brasil”, ponderou.

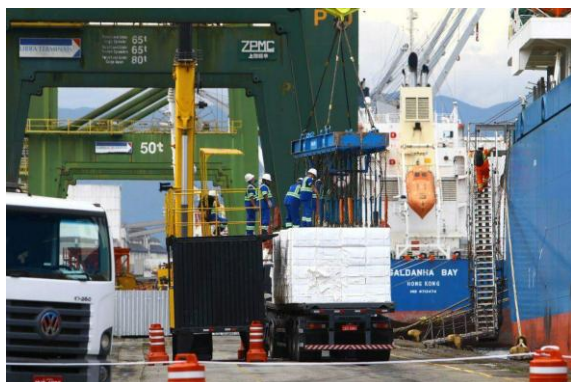
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/11/2025

SEGURANÇA JURÍDICA INCENTIVA INVESTIMENTOS NOS PORTOS

Representantes do setor portuário esperam que PL 733/2025 acelere ambiente de negócios

Por Bárbara Farias 1 de novembro de 2025



Segurança jurídica nos contratos e simplificação regulatória para quem investe ou quer investir nos portos do Brasil, que são as premissas do Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão do Marco Legal portuário, nortearam as explanações no painel “Portos inteligentes, concessões e compliance regulatória. A importância do PL 733/2005 para o setor portuário brasileiro”, nesta sexta-feira (31), no segundo e último dia do 3º Simpósio de Direito Marítimo, realizado em Santos.

Tema foi discutido no último dia do 3º Simpósio de Direito Marítimo (Matheus Tagé/ AT/ Arquivo)

A gerente de Jurídico & Compliance da Brasil Terminal Portuário (BTP), Gabriela Heckler, destacou que qualquer investimento complementar fora do contrato deve ser feito “por conta e risco do investidor”, exemplificando que até a aquisição de equipamentos mais modernos, capazes de aumentar a produtividade, enfrenta barreiras contratuais.

“Se nós queremos ser ainda mais competitivos e trazer um equipamento que, ao invés de fazer 115 movimentos por hora, vai fazer 140, é muito difícil”, afirmou. Segundo ela, a cláusula que trata desse tipo de investimento limita a capacidade de inovação e modernização das operações.

A gerente também reforçou que as rubricas previstas nos contratos de concessão precisam ser respeitadas, pois foram “contratualmente compromissadas com o Governo Federal”. Porém, Gabriela ressaltou que o setor segue avançando, mesmo com entraves regulatórios.

“Apesar de todos os percalços do investimento portuário, seguimos investindo, crescendo, e ao final quem ganha é o Porto de Santos, é o Brasil, é a competitividade, é a produtividade”. Para ela, discutir e encerrar essas pendências é essencial “para que a gente possa investir e, também, atrair investimentos para os novos arrendamentos”.

A diretora jurídica do Grupo Wilson Sons, Roberta Carvalhal, disse que o PL 733 representa uma oportunidade de estímulo aos investimentos privados, mas exige um debate técnico e sem preconceitos. “Precisamos impulsionar investimentos, simplificar o modelo de aprovação e adequar os prazos de vigência dos contratos de arrendamento”.

Roberta defende uma das propostas do PL sobre contratos de arrendamento prorrogáveis até 70 anos. “Muitos contratos firmados no fim dos anos 1990 e início dos 2000 vencerão simultaneamente, o que pode gerar um ‘apagão dos portos’ se não houver planejamento. É importante explicar que investimentos de longo prazo são bons e que precisam ser remunerados. O setor portuário precisa deixar de ter o estigma de ser uma barreira ao crescimento do País”, concluiu.

Sócio do Escritório Salomão Advogados, Pedro Neiva, que foi o moderador do painel, pontuou que o setor portuário enfrenta desafios recorrentes a cada novo marco legal (Lei 8.630/1993, Lei 12.815/2013 e PL 733/2025), com alterações que afetam a segurança jurídica e a capacidade de investimento das empresas.

Segundo ele, o debate atual sobre o novo marco legal portuário deve considerar as dificuldades já vivenciadas em legislações anteriores e buscar soluções que garantam estabilidade e previsibilidade.

Diferenças

O advogado Pedro Neiva, que foi o moderador do painel, chamou a atenção para a falta de isonomia entre terminais públicos e privados (TUPs), apontando que o setor é o único em que atividades idênticas recebem tratamentos regulatórios distintos. “Tirar uma foto ou fazer um filme de uma atividade portuária em porto público é exatamente igual a fazer em um TUP, mas os caminhos regulatório e legal são completamente diferentes”, observou. Para o especialista, essa disparidade gera incerteza ao ambiente de negócios.

Rio de Janeiro busca ações sustentáveis

O subsecretário-técnico da Secretaria Energia e Economia do Mar (Senemar) do Governo do Rio de Janeiro, vice-almirante Sergio Chaves Junior, comentou que a pasta vem estruturando sua atuação portuária em três pilares principais: regulação institucional, incentivo à inovação tecnológica e sustentabilidade ambiental.

“A nossa ideia é promover o desenvolvimento sustentável do setor com políticas públicas que incentivam a descarbonização, a eletrificação e a utilização de tecnologia de ponta”, afirmou.

Ele citou projetos apoiados pela secretaria que envolvem uso de robôs, drones, inteligência artificial e sensores ambientais, em parceria com iniciativas como o Cluster Tecnológico Naval e o Cubo Maritime & Port, financiado por empresas como Porto do Açu e Wilson Sons. Segundo o subsecretário, essas ações têm fomentado startups voltadas à captura de CO₂ e à produção de combustíveis sintéticos renováveis, ampliando o papel do Rio de Janeiro como polo de inovação marítima.

Em relação à descarbonização e eletrificação dos portos fluminenses, ele revelou que o objetivo é transformá-los em um “hub de energia limpa”. “Nós temos trabalhado com os terminais e concessionárias para viabilizar a eletrificação da infraestrutura, o aumento da carga e o uso de energia mais barata e de melhor qualidade”, explicou.

Avanços

O subsecretário da Secretaria Energia e Economia do Mar (Senemar) do Governo do Rio de Janeiro, Sergio Chaves Junior, falou sobre avanços concretos no Rio, como terminais 100% eletrificados, uso de células fotovoltaicas, aquisição de portêineres elétricos e adoção de sistemas de Onshore Power Supply (OPS), que permitem aos navios se conectarem à rede elétrica terrestre durante a atracação.

“Se o porto quer continuar sendo atrativo, precisa pensar na questão do OPS e da redução de emissões”, concluiu.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/11/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

EXCLUSIVO: RELATÓRIO DO IBAMA REVELA FALHAS QUE TRAVAM LICENÇA DA FERROVIA

Movimento Econômico teve acesso exclusivo ao relatório do Ibama, que diz só liberar licença após ver cumpridas as exigências

Por Bruno Brandão - De Fortaleza



Licenciamento ambiental da ferrovia segue em análise; vistoria recente identificou ajustes necessários – Foto: Divulgação

Se depender do Ibama, a ferrovia Transnordestina não começará a operar tão cedo. Um relatório técnico ao qual o Movimento Econômico teve acesso com exclusividade detalha uma série de pendências socioambientais que impedem, por ora, a emissão da Licença de Operação (LO). Elaborado em outubro de 2025, o documento identifica falhas graves nos trechos

entre o Piauí e o Ceará, além do não cumprimento de condicionantes fundiárias e sociais firmadas pela Transnordestina Logística S.A. (TLSA).

Embora o relatório reconheça avanços pontuais — como a remoção de resíduos sob a Ponte 4 sobre o Rio Salgado, a manutenção de drenagens no trecho Eliseu Martins–Trindade (EMT) e a melhoria da estabilidade geotécnica em áreas rochosas —, o saldo geral ainda é considerado insuficiente. Há registros de entregas parciais a comunidades quilombolas, como perfuração de poços, entrega de abelhas e ovelhas, e o início de salas de informática comunitárias. No entanto, segundo o Ibama, essas ações não compensam os passivos acumulados.

Ferrovia tem problemas em múltiplas frentes

A vistoria de campo realizada pelo órgão em outubro revelou problemas em múltiplas frentes. No meio físico, foram identificadas erosões em taludes, obstrução de sistemas de drenagem, falhas na hidrossemeadura, degradação de áreas de empréstimo de solo e descarte irregular de resíduos. No meio biótico, destacam-se a ausência de passagens de fauna, aprisionamento de quelônios próximos aos trilhos e atropelamento de animais domésticos. Já no meio socioeconômico, persistem pendências fundiárias e compromissos inacabados com comunidades quilombolas, especialmente nos estados do Piauí e de Pernambuco.

Diante das constatações, o Ibama não recomenda a emissão imediata da licença e condiciona sua liberação ao cumprimento integral de medidas socioambientais. A TLSA tem até 20 dias para apresentar um plano de controle de erosões, relatórios conclusivos sobre revegetação e supressão vegetal, além de um cronograma detalhado para regularização fundiária e social.

Entre as recomendações técnicas estão a implantação de passagens de fauna sob os trilhos, o reforço de cercas nas propriedades lindeiras, a recuperação de áreas degradadas com espécies nativas da Caatinga e a comprovação técnica sobre a destinação ambientalmente adequada de resíduos. O relatório também exige a retomada e execução completa do Programa de Educação Ambiental (PEA), voltado às comunidades quilombolas e às demais localidades vizinhas à ferrovia.

O Ibama reforça que a licença só será concedida com a execução plena dos compromissos assumidos com as comunidades afetadas, incluindo a entrega de equipamentos, conclusão das salas de informática e realização dos cursos produtivos previstos. Em nota enviada ao Movimento Econômico, o órgão esclareceu que “as análises seguem critérios técnicos rigorosos, e a licença será emitida apenas após o atendimento completo de todas as exigências”.

O pedido de LO foi protocolado pela TLSA em 22 de outubro. A fiscalização de campo foi concluída em 17 do mesmo mês, e as complementações técnicas estão em análise. Até a conclusão desse processo, a operação comercial da ferrovia segue suspensa — e o cronograma do projeto, mais uma vez, indefinido.

Empresariado mantém expectativa de liberação

Enquanto a situação não se resolve, a carga que seira transportada aguarda nos vagões. O Terminal Logístico de Iguatu, no Ceará, será um dos pontos estratégicos dessa nova fase da Transnordestina. O empresário Eugério Queiroz, sócio do empreendimento e primeiro comprador da carga de milho que seria transportada pela ferrovia, relatou expectativa pela liberação da licença.

“O Ibama poderia ter concedido a licença com condicionantes. Agora, estamos aguardando a liberação na próxima semana”, afirmou. Segundo ele, os vagões continuam abastecidos com milho aguardando o transporte.

“Fizemos uma análise dos grãos e, assim que for liberado, ao chegar em Iguatu, vamos fazer uma nova avaliação do material recebido. Eu prefiro acreditar que não teremos prejuízos”, completou Queiroz.

Impacto logístico e risco de perda de competitividade

Para o economista Wandemberg Almeida, presidente do Conselho Regional de Economia (Corecon-CE), o adiamento da operação tem reflexos diretos sobre os custos logísticos e a competitividade do Nordeste, especialmente nos setores do agronegócio e da mineração.

“O adiamento provoca um impacto direto no custo logístico da região, pois mantém a dependência exclusiva do transporte rodoviário, que é mais caro, menos eficiente e mais sujeito a riscos operacionais. Com a ferrovia fora de operação, o fluxo de cargas que já estava programado para migração de modal sofre atraso, elevando custos de frete, pressionando portos e estradas e comprometendo a competitividade dos produtos nordestinos”, explicou Almeida.

O economista destaca que a ferrovia representa um ganho logístico expressivo, reduzindo custos por tonelada-quilômetro e ampliando a eficiência no transporte de cargas a granel.

“O modal ferroviário consome menos combustível, permite volumes maiores por viagem e proporciona maior previsibilidade operacional. Com custos menores, produtos como soja, milho, algodão e minério ganham competitividade no mercado internacional”, observou.

Além do ganho operacional, Almeida aponta que o funcionamento da ferrovia estimula investimentos em armazenagem, agroindústrias e polos de beneficiamento, gerando emprego, renda e agregação de valor nas regiões produtoras.



Com 20 vagões abastecidos, trem da Transnordestina permanece parado à espera da licença do IBAMA – Foto: João Lavor/TLISA

Licenciamento e segurança jurídica

Na avaliação do economista, atrasos no licenciamento ambiental também impactam a percepção de risco dos investidores e podem afetar a confiança em projetos de grande porte.

“A incerteza regulatória e os prazos indefinidos elevam o custo financeiro dos projetos e podem postergar aportes. Isso pode inclusive trazer um risco à reputação da própria Transnordestina e reduzir a atratividade dos próximos investimentos. É essencial acelerar o processo de licenciamento com segurança jurídica, mantendo o equilíbrio entre proteção ambiental e viabilidade econômica”, pontuou.

Para ele, o licenciamento ambiental é uma ferramenta indispensável, mas precisa ser eficiente, transparente e com prazos definidos, evitando entraves desnecessários à infraestrutura. “O caminho ideal é o equilíbrio: um licenciamento tecnicamente robusto, que garanta proteção ambiental

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 03/11/2025

ESTUDO APONTA BAGAÇO DA CANA COMO SOLUÇÃO A TÉRMICAS E CURTAILMENT

Pesquisa da Embrapa aponta que biomassa de cana gera energia firme durante a seca, com emissão 5 vezes menor que diesel. Nordeste concentra 9% da produção nacional. Geração noturna complementa solar e hidrelétricas

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

A geração de energia elétrica a partir do bagaço da cana-de-açúcar pode substituir fontes fósseis em períodos críticos do sistema elétrico nacional. A biomassa da cana oferece geração firme — com fornecimento constante — e apresenta emissão de carbono cinco vezes inferior à de termelétricas a diesel, de acordo com estudo conduzido pela Embrapa Meio Ambiente.



Segundo estudo da Embrapa, a bioeletricidade da cana pode operar de forma complementar à geração hidrelétrica e solar, reforçando a segurança do sistema nacional. Foto: Freepik

Com produção concentrada durante os meses de seca, o bagaço permite geração noturna e contínua, o que complementa as limitações operacionais da energia solar, restrita ao período diurno. Em algumas regiões, essa complementaridade evita o curtailment — termo usado para descrever a restrição de injeção de energia na rede elétrica por sobrecarga ou limitação de escoamento em

horários de pico.

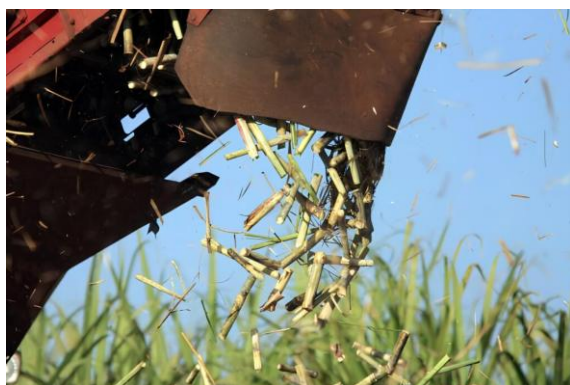
Segundo o estudo, publicado na revista *Renewable Energy*, a pegada de carbono da bioeletricidade da cana é de 0,227 kg de CO₂ equivalente por kWh, contra até 1,06 kg por kWh nas térmicas a diesel. A biomassa também se diferencia por não adicionar carbono novo à atmosfera: a planta absorve CO₂ durante a fotossíntese e, após ser processada, parte desse carbono é liberada na queima do bagaço — em um ciclo já compensado pelo crescimento de novas lavouras.

Bioeletricidade complementa hidrelétricas e energia solar

A pesquisa aponta que a bioeletricidade da cana pode operar de forma complementar à geração hidrelétrica e solar, reforçando a segurança do sistema nacional em períodos de estiagem prolongada e instabilidade climática.

Outro diferencial é a possibilidade de priorizar sua geração durante a noite, o que não é possível com a energia solar. A biomassa, por ser uma fonte despachável, pode ser ativada em momentos de maior demanda ou quando outras fontes são limitadas.

Essa flexibilidade operacional posiciona a biomassa da cana como uma solução estratégica para a matriz elétrica, substituindo com menor impacto ambiental o uso de térmicas a combustíveis fósseis.



O Nordeste concentra cerca de 9% da produção nacional de cana-de-açúcar, com capacidade para geração de energia. Foto: José Roberto Miranda/Embrapa Territorial

Baixo impacto ambiental e integração agroenergética

Além da baixa emissão de carbono, a bioeletricidade da cana se baseia em um resíduo já disponível da cadeia produtiva de alimentos (açúcar) e biocombustíveis (etanol).

O estudo reforça que esse modelo está alinhado ao conceito de agricultura climaticamente inteligente, que integra produtividade agrícola, redução de emissões e adaptação às mudanças climáticas.

Segundo o pesquisador Vinicius Bufon, da Embrapa Meio Ambiente, o diferencial da biomassa da cana está no uso eficiente do que já é produzido: “Tudo isso lhe dá um papel estratégico para a segurança energética e para a transição rumo a um sistema mais sustentável e equilibrado”, afirma.

O estudo foi desenvolvido no âmbito do doutorado da pesquisadora Jasmim Zevallos, com participação de Zita Sebesvari, da Universidade das Nações Unidas, e Jakob Rhyner, da Universidade de Bonn. Os resultados foram publicados nas revistas *Environmental Advances* e *Renewable Energy*.

Nordeste pode ampliar cogeração com estrutura já instalada

Segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), o Nordeste concentra cerca de 9% da produção nacional de cana-de-açúcar, o que equivale a aproximadamente 60 milhões de toneladas na safra 2024/2025. Alagoas, Pernambuco e Paraíba lideram o cultivo na região.

As usinas instaladas em polos como a Zona da Mata pernambucana, o litoral norte alagoano e a Mata Paraibana possuem potencial para cogeração elétrica com uso do bagaço, especialmente entre setembro e fevereiro, quando se intensificam as restrições hídricas.

A localização das unidades industriais próximas aos centros de carga permite reduzir perdas de transmissão e otimizar a operação do sistema. A produção de energia a partir de um subproduto agrícola também favorece a economia circular e amplia a competitividade da agroindústria canavieira na região.

*Com informações da Embrapa

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 03/11/2025



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DEBATE APOIO MARÍTIMO E TRANSFERÊNCIA DE COMBUSTÍVEIS ENTRE EMBARCAÇÕES NO RIO DE JANEIRO (RJ)

Área técnica se reuniu com representantes de Empresas Brasileiras de Navegação para tratar dos temas



Brasília 31/10/2025 - Buscando coletar mais informações e elementos técnicos e práticos para avançar com os temas apoio marítimo e transferência de combustíveis entre embarcações, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) esteve no Rio de Janeiro entre terça-feira (28) e hoje (31).

Na ocasião, servidores da Gerência de Regulação da Navegação da Agência realizaram reuniões com representantes de Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) e visitas técnicas às embarcações desses negócios.

Eles estiveram ainda no Porto do Rio de Janeiro (RJ).

Os encontros vão auxiliar no avanço e análise dos itens 2.1 e 2.3 da Agenda Regulatória ANTAQ 2025-2028: Afretamento por tempo na navegação marítima, com ênfase nas operações de apoio marítimo; e Impactos e necessidades regulatórias dos diferentes tipos e situações de operação de transferência de combustível entre embarcações, inclusive abastecimento – bunkering, respectivamente.

O gerente de Regulação da Navegação-Substituto, Michel Bittencourt Weber, explicou que "as visitas técnicas realizadas foram fundamentais para captar percepções qualificadas do setor sobre temas prioritários da Agenda Regulatória, além de promover uma aproximação estratégica entre a equipe técnica da gerência e a realidade operacional envolvida nos objetos de estudo".

Ele comentou explicando que "essa interação direta com os agentes regulados contribui para o aprimoramento técnico das normas produzidas pela ANTAQ, fortalecendo o equilíbrio regulatório".

Participaram da visita técnica, além do gerente de Regulação da Navegação-Substituto, a chefe da Divisão de Regulação Técnico-Normativa da Navegação, Elizabete Maria Barros Thomas; o especialista em Regulação, Márcio Tesser Júnior; e o agente de fiscalização na regional do Rio de Janeiro, Carlos Falcão.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

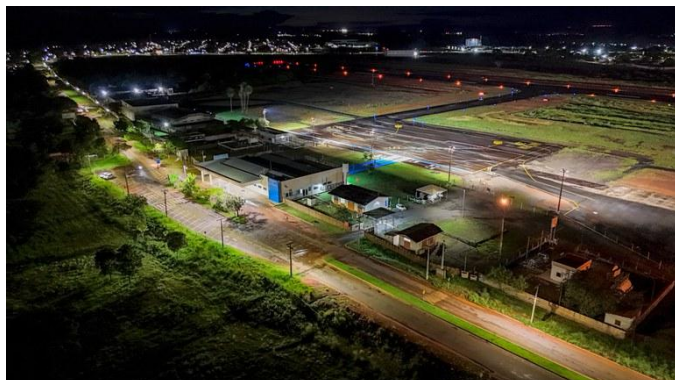
Fone: (61) 2029-6520 - **FAX:** (61) 2029-6517 - **E-mail:** asc@antaq.gov.br

Data: 03/11/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

AEROPORTO DE ARAGUAÍNA INTEGRA A PRIMEIRA FASE DO PROGRAMA AMPLIAR, VOLTADO À MODERNIZAÇÃO DA AVIAÇÃO REGIONAL

Terminal volta a operar voos comerciais e está entre os aeroportos contemplados na etapa inicial do Programa AmpliAR



Iniciativa irá modernizar e ampliar a infraestrutura de aeroportos regionais em todo o país. - Foto: Thiago Santos/Secom Araguaína

O Aeroporto de Araguaína (TO), um dos principais terminais da região norte do Tocantins, integra a primeira fase do Programa AmpliAR, iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) voltada à modernização e ampliação da infraestrutura de aeroportos regionais em todo o país. O programa tem

como objetivo reduzir desigualdades de acesso ao transporte aéreo e fortalecer a conectividade regional, com foco especial nas regiões da Amazônia Legal e do Nordeste.

Atualmente em fase de estruturação e estudos técnicos, o AmpliAR prevê investimentos públicos e privados estimados em R\$ 5 bilhões, com a meta de modernizar até 100 aeroportos em diferentes estados. As ações incluem obras de infraestrutura e adequações técnicas voltadas à melhoria de pistas, pátios e terminais de passageiros, além da atualização de sistemas e equipamentos de apoio à navegação aérea. O programa é desenvolvido em parceria com a Infraero, governos estaduais e o setor privado.

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, destacou que o AmpliAR é uma política de Estado voltada à interiorização da aviação e à retomada da conectividade regional. Segundo ele, os estudos em andamento permitirão identificar as principais necessidades de cada aeroporto e definir as intervenções prioritárias para ampliar a segurança operacional e o atendimento à população.

“O AmpliAR é uma política pública que fortalece a aviação regional e prepara o país para uma malha aérea mais integrada e eficiente”, afirmou o ministro. “Araguaína está entre os aeroportos prioritários dessa primeira etapa de estruturação, que vai permitir planejar as melhorias necessárias e atrair novos investimentos”, concluiu.

A reativação recente das operações comerciais em Araguaína reforça o potencial estratégico do terminal e o papel do programa na consolidação da aviação regional. O aeroporto retomou voos regulares em 23 de outubro de 2025, com o início da rota da Gol Linhas Aéreas entre Palmas e Araguaína, operação que conta com três frequências semanais e amplia a integração do norte do Tocantins à malha aérea nacional.

O gerente do Aeroporto de Palmas, Silvio Nogueira, destacou que a nova rota representa um marco para a aviação regional e contribui para o fortalecimento da economia estadual. De acordo com ele, a ligação entre as duas cidades facilita o deslocamento de passageiros e favorece o ambiente de negócios. “Essa rota é de extrema importância para o Tocantins, porque liga a capital ao seu principal polo econômico, que é a cidade de Araguaína. Isso fomenta a economia, facilita o trânsito da população e atrai novos investimentos”, afirmou Silvio Nogueira.

O prefeito de Araguaína, Wagner Rodrigues, também ressaltou a importância da retomada das operações. Segundo ele, a modernização da infraestrutura representa um passo importante para o desenvolvimento local e regional. “O aeroporto de Araguaína volta a operar com padrão moderno e seguro, o que vai impulsionar o crescimento da região”, destacou o prefeito.

Com a inclusão de Araguaína no Programa AmpliAR, o Ministério de Portos e Aeroportos reforça o compromisso de planejar novas melhorias na infraestrutura do terminal, alinhadas à política nacional de fortalecimento da aviação regional e de interiorização dos investimentos no setor aéreo.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 03/11/2025

GOVERNO FEDERAL ENTREGA OBRAS NO PORTO DE OUTEIRO (PA) E AMPLIA INFRAESTRUTURA PARA A COP30

Com investimentos de R\$ 260 milhões, cais do porto está apto para atracação de navios e embarque e desembarque de passageiros



Entrega das obras de requalificação do Terminal Portuário de Outeiro (PA) - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participaram neste sábado (1º) da cerimônia de entrega das obras de requalificação do Terminal Portuário de Outeiro, no Pará. Com investimentos de R\$ 260 milhões, a estrutura está pronta para receber navios e movimentação de passageiros.

Coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Secretaria Extraordinária para a COP30 (Secop), com patrocínio federal via Itaipu Binacional e execução da Companhia Docas do Pará (CDP), o empreendimento modernizou e reforçou toda a área de cais e a prancha de carga do porto. Finalizadas antes do prazo, as obras geraram cerca de 450 empregos, com prioridade para trabalhadores da região.



Vista aérea do porto

Para o presidente Lula, o porto é um símbolo da bioeconomia do Brasil. “Vamos poder mostrar para a parte do mundo que está preocupada com a manutenção do clima de que investir em bioeconomia é uma das coisas mais sagradas. E o Pará pode ser a porta de entrada desse novo modelo de desenvolvimento. Este porto significa isso. Quem imaginaria que um transatlântico, que carrega 6 mil pessoas, poderia parar aqui? E a gente está mostrando que isso é possível”, celebrou.

Costa Filho fez questão de destacar a importância das obras no porto e seus benefícios. “As melhorias no terminal de Outeiro serão um grande reforço para receber os cruzeiros que virão para a COP30. Também serão instalados equipamentos, como estações de raio X, que nos permitirão ter controle de entrada e saída de quem nos visita. Tudo isso é mais conforto e segurança às delegações que aqui estarão. Isso dialoga com a agenda ambiental, com a sustentabilidade, com a transição energética. Assim, cada vez mais o Brasil vai se transformando num grande player internacional, e a pauta de sustentabilidade dialoga com o crescimento econômico do Brasil”, celebrou.

Benefício atual e futuro

O terminal está apto a receber dois navios como hotéis flutuantes durante a COP30, adicionando 6 mil leitos à rede hoteleira de Belém e desafogando a demanda por hospedagem durante o evento. No futuro, a estrutura será incorporada às rotas regulares de turismo marítimo, beneficiando de forma contínua os setores de hotelaria, gastronomia, transporte, comércio e a população da região Norte, com impactos em médio e longo prazos.

O novo terminal integra a estratégia do Governo Federal para fortalecer a matriz de exportação do estado e atrair novas rotas marítimas, consolidando o porto como alternativa competitiva no Arco Norte.

Iniciado em 17 de abril deste ano, o projeto do novo Porto de Outeiro está sendo concluído em seis meses, tempo recorde para uma obra portuária. Para isso, foram projetadas frentes de trabalho simultâneas, 24 horas por dia, em três turnos de trabalho com equipes diferentes, para que o cronograma segua o ritmo esperado. O projeto contou com a construção de 11 dolphins; instalação de 10 pontes metálicas; e ampliação do píer de 261 metros para 716 metros, com capacidade de deslocamento de 80 mil toneladas, o dobro da capacidade anterior.



Entrega das obras concluídas

Aeroporto de Belém

Mais cedo, Costa Filho e o presidente Lula visitaram e fizeram a entrega das obras de modernização do Aeroporto Internacional de Belém (Val-de-Cans), que recebeu R\$ 450 milhões em investimentos da concessionária Norte da Amazônia Airports (NOA). A ampliação elevou a capacidade do terminal de 7,7 milhões para 13 milhões de passageiros por ano e fortalece a infraestrutura da capital para eventos internacionais como a COP30.

Entre as melhorias estão a requalificação das pistas, novo pátio de aeronaves, ampliação do saguão e triplicação das áreas de embarque doméstico e internacional. O terminal também passou a contar com portões eletrônicos com tecnologia biométrica, sala multissensorial voltada ao público neurodivergente e passou a operar com 100% de energia renovável.

Na cerimônia, o chefe do MPor celebrou as melhorias. “As obras do Aeroporto de Belém estão oficialmente entregues à população do Pará e do Brasil. Mais de R\$ 450 milhões investidos. Ganha a COP30, ganha o estado do Pará e ganha o Brasil”, disse.

As obras foram concluídas com quase um ano de antecedência e geraram mais de 1.500 empregos diretos e indiretos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 01/11/2025

COMITÊ DO NAVEGUE SIMPLES APRESENTA CRONOGRAMA DE REUNIÕES PARA 2026

Colegiado apresentará, em cinco encontros ao longo do próximo ano, resultados alcançados pelos grupos de trabalho



O Navegue Simples é um programa do Ministério de Portos e Aeroportos que busca modernizar e simplificar os processos de navegação portuária no Brasil - Foto: Vosmar Rosa/Mpor

Durante a 7ª Reunião Ordinária do Comitê Técnico Interinstitucional do Programa Navegue Simples, realizada nesta sexta-feira (31) no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), foi aprovado o calendário do colegiado ao longo de 2026. Serão cinco encontros, nos meses de fevereiro, abril, junho e agosto, que antecederão o balanço da 2ª jornada do programa

marcada para setembro.

Na oportunidade, foi apresentada a proposta de criação de um grupo de trabalho (GT) voltado à prospecção e desenvolvimento de novas oportunidades de negócios no ambiente portuário. A constituição do GT será submetida à análise da Secretaria Nacional de Portos. O objetivo do grupo é estudar a criação de políticas públicas e de marcos legais que tenham potencial impacto na economia portuária.

Para o diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do MPor, Tetsu Koike, o novo grupo de trabalho que, se aprovado, poderá a vir se somar aos outros cinco existentes, pode estimular novos negócios e contribuir com a melhoria da gestão portuária. “Vamos estudar tendências tecnológicas, marcos legais e políticas públicas em modelos não convencionais de exploração de ativos portuários públicos visando, por exemplo, novos usos de áreas operacionais e não operacionais, áreas de expansão portuária, vias de circulação interna e externa, canal de navegação, patrimônio histórico-cultural, mobilidade urbana, saneamento, inclusão digital, mercado de crédito de carbono, entre outros”, afirma.

Além do Mpor, o comitê é formado por representantes dos ministérios de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) e Casa Civil. Também fazem parte o Ibama e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Reduzir burocracias

O Navegue Simples é um programa do Ministério de Portos e Aeroportos que busca modernizar e simplificar os processos de navegação portuária no Brasil. É a principal medida institucional do MPor no Novo PAC e faz parte de um amplo esforço para reduzir a burocracia, melhorar a eficiência operacional e fortalecer a integração digital no setor marítimo.

Uma das metas do Navegue Simples é reduzir a burocracia nos processos de navegação, eliminando etapas desnecessárias e garantindo que a tramitação documental ocorra de forma mais eficiente. Além disso, o programa promove a digitalização e integração dos sistemas portuários, permitindo que informações sejam compartilhadas de maneira centralizada entre diferentes órgãos e operadores do setor.

Essa modernização contribui para aumentar a transparência e a eficiência nas operações, facilitando o planejamento logístico e reduzindo o tempo de espera nas transações portuárias.

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

Data: 31/10/2025

GOVERNO FEDERAL PUBLICA EDITAL DE R\$ 200 MILHÕES PARA RETOMADA DA TRANSNORDESTINA EM PERNAMBUCO

Ministros Silvio Costa Filho, Renan Filho e Frederico Siqueira oficializaram a licitação para trecho de 73 km entre Custódia e Arcoverde; projeto está incluído no Novo PAC



Os ministros Silvio Costa Filho, Renan Filho e Frederico Siqueira assinaram o lançamento do edital para a retomada das obras da Ferrovia Transnordestina, em Pernambuco - Foto: Sérgio Francês

O Governo Federal oficializou, nesta sexta-feira (31), o lançamento do edital para a retomada das obras da Ferrovia Transnordestina, em Pernambuco. O anúncio foi feito pelos ministros de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, dos Transportes, Renan Filho, e das Comunicações, Frederico Siqueira, em Brasília. A governadora de Pernambuco,

Raquel Lyra, o prefeito de Recife, João Campos, e os senadores, Humberto Costa, Teresa Leitão e Fernando Dueire, participaram do evento virtualmente.

A licitação prevê um investimento de R\$ 200 milhões para a execução das obras em um trecho de 73 quilômetros entre os municípios de Custódia e Arcoverde. Este segmento, identificado como Lote SPS 04, faz parte do traçado estratégico que liga Salgueiro ao Porto de Suape e abrange também os municípios de Sertânia e Buíque.

A retomada do ramal pernambucano é tratada como prioridade pela atual gestão e foi incluída no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). “Nós, pernambucanos, somos muito gratos ao ministro Renan Filho e ao presidente Lula, por desde o primeiro momento, ter colocado a obra da Transnordestina como uma prioridade das políticas públicas implementadas pelo Governo Federal por meio do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)”, disse o ministro Silvio Costa Filho.

Costa Filho complementou que, com a Transnordestina pronta, a ferrovia irá ampliar a capacidade de operações de contêineres e as operações do Porto de Suape, fortalecendo a cadeia produtiva de todo o Estado. “Vai fortalecer a fruticultura do São Francisco, o gesso do Araripe, vamos desenvolver muito a piscicultura do setor do Sertão do Itaparica e vamos avançar no desenvolvimento de Salgueiro no Sertão Central”, destacou.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, também comemorou a decisão de trazer de volta o estado do Pernambuco para o projeto da Transnordestina. “Hoje é um ponto de inflexão na história do desenvolvimento do Nordeste e o presidente Lula tomou a decisão de reinserir Pernambuco na estratégia de desenvolvimento do Nordeste ao fazer essa obra com recursos públicos”, afirmou.

A expectativa é que as obras deste lote gerem aproximadamente 6.000 empregos diretos e indiretos, com um prazo de contrato estipulado em 57 meses.

Em Pernambuco, 179 quilômetros da ferrovia já estão concluídos, o que representa 38% do total da obra no estado. O ministro Renan ainda reforçou que os editais dos trechos SPS 05 e SPS 07 serão lançados no próximo ano. “SPS é a abreviação de Salgueiro e Porto de Suape. Hoje nós estamos publicando o SPS 4, e no primeiro semestre do ano que vem, nós vamos publicar o SPS 7 e depois o SPS 5”, disse Renan.

Projeto estratégico para o Nordeste

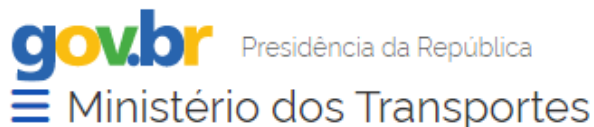
A Transnordestina é considerada o principal projeto estruturante do Governo Federal na região Nordeste, com um investimento total estimado em R\$ 14,9 bilhões. A ferrovia completa terá mais de 1.200 quilômetros de extensão, ligando Eliseu Martins (PI) ao Porto do Pecém (CE), com o ramal pernambucano estendendo-se até o Porto de Suape, atravessando um total de 53 municípios.



O objetivo principal do projeto é reduzir os custos logísticos, ampliar a capacidade de escoamento de mercadorias, como grãos e minérios e estimular o desenvolvimento econômico de toda a região.

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

Data: 31/10/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LANÇA GUIA DE DEBÊNTURES PARA ESTADOS NESTA SEXTA (31)

Documento orienta regulamentação por parte dos gestores estaduais; Critérios de sustentabilidade e comprovação de conclusão de obras são as principais novidades

O Ministério dos Transportes publicou, nesta sexta-feira (31), um guia de debêntures para estados, que explica as novas regras para emissão de debêntures incentivadas e de infraestrutura, no âmbito de projetos estaduais rodoviários e ferroviários, definidas na Portaria GM/MT nº 689, de 17 de julho de 2024.

Criadas em 2011, as debêntures incentivadas se consolidaram como importante pilar de financiamento de investimentos em infraestrutura. Já as debêntures de infraestrutura, títulos que também objetivam apoiar o setor privado na captação de recursos no mercado de capitais para viabilização de investimentos, foram criadas em 2024.

O guia publicado nesta sexta destaca as mudanças centrais nos critérios de enquadramento de projetos de investimento de concessões e outras outorgas estaduais de rodovias e ferrovias. A observância dessas mudanças por parte dos estados é essencial para que as empresas continuem emitindo debêntures com incentivos fiscais.

A primeira e principal alteração diz respeito à sustentabilidade ambiental e social: a partir de 26 de janeiro de 2026, empresas vencedoras de leilões estaduais em rodovias e ferrovias somente poderão emitir debêntures incentivadas ou de infraestrutura se comprovarem investimentos em sustentabilidade vinculados ao projeto. Cabe ao órgão estadual competente definir quais critérios serão utilizados para esta comprovação.

A segunda mudança envolve a exigência de comprovação da conclusão das obras que lastrearam as emissões, por meio de declaração técnica emitida pelo estado. O objetivo é reforçar a transparência sobre a aplicação dos recursos, a proteção do investidor e a integridade do mercado de capitais.

Para facilitar a adoção dessas regras e estimular a edição de normas estaduais de regulamentação da Portaria GM/MT nº 689/2024, o Ministério dos Transportes vem intensificando o diálogo com gestores públicos estaduais.

Durante dois workshops - online e presencial, realizados em março e agosto deste ano - o MT apresentou essas mudanças aos representantes de secretarias estaduais da Casa Civil, Fazenda, Infraestrutura e Transportes. O segundo evento foi realizado em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A publicação do guia e a realização dos workshops reforçam o comprometimento do Ministério dos Transportes em promover o diálogo entre União e estados, garantindo acessibilidade aos investimentos em infraestrutura em todo o país.

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

Data: 31/10/2025

DEPOIS DE ANOS DE OBRAS PARALISADAS NO GOVERNO ANTERIOR, RENAN FILHO AUTORIZA RETOMADA DAS AÇÕES NO TRECHO DA TRANSNORDESTINA EM PERNAMBUCO

Segmento de 73 quilômetros receberá R\$ 415 milhões em investimentos e irá gerar cerca de 6 mil empregos no estado



Retomada das obras da Transnordestina em Pernambuco marca novo ciclo de investimentos em infraestrutura ferroviária no Nordeste/ crédito: Michel Corvello/MT

Um dia histórico para os pernambucanos. Depois de o trecho da Transnordestina que corta o estado ter sido excluído do projeto pelo governo anterior, o ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou, nesta sexta-feira (30), a retomada das obras entre Salgueiro e o Porto de Suape.

O edital, publicado no Diário Oficial da União (DOU), prevê investimentos de R\$ 415 milhões via Novo PAC para obras em um trecho de 73 quilômetros da ferrovia, entre os municípios de Custódia e Arcoverde.

“Hoje é um dia marcante para a história do desenvolvimento do Nordeste, temos Pernambuco novamente inserido na principal estratégia de crescimento da região, por meio da infraestrutura, com impacto direto especialmente nos estados por onde a Transnordestina passa”, destacou Renan Filho.



O empreendimento, prioridade do governo Lula, também vai cortar as cidades de Sertânia e Buíque, movimentando a economia local, criando oportunidades de trabalho e melhorando a infraestrutura logística da região. A previsão é de geração de cerca de 6 mil empregos diretos e indiretos, desde a elaboração do projeto executivo até a execução da obra.

INFOGRÁFICO Transnordestina-01.png

“A Transnordestina faz parte do sonho de milhares de pernambucanos. O investimento em infraestrutura é fundamental para garantir à gente competitividade, eficiência e inclusão”, afirmou a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra.

O edital permite a participação de consórcios com até três empresas, além de companhias estrangeiras com representante legal no Brasil. A Infra S.A. é responsável pela contratação.

“Hoje damos início à uma nova etapa da Transnordestina, uma obra que simboliza desenvolvimento, geração de emprego e integração regional. Essa retomada mostra que o Governo Federal está entregando resultados concretos e recolocando grandes projetos ferroviários em andamento”, disse o presidente da Infra S.A., Jorge Bastos.



Principal projeto estruturante do Governo Federal no Nordeste, a ferrovia contribui para uma matriz de transportes mais eficiente, com redução dos custos logísticos e fortalecimento das cadeias produtivas, reflexos diretos na competitividade e na integração regional.

“A Transnordestina é uma conquista que vai muito além dos trilhos. Representa um marco para Pernambuco, para a capital Recife e para todo o Nordeste. Estamos felizes com a realização dessa licitação, que abre caminho para uma nova fase de desenvolvimento”, ressaltou o prefeito do Recife, João Campos.

A importância do trecho Salgueiro–Suape

O traçado original da Transnordestina previa uma rota de conexão entre Eliseu Martins (PI), e os Portos de Pecém (CE) e Suape (PE), passando por Salgueiro (PE). No governo anterior, o contrato foi revisto e o trecho pernambucano foi retirado do projeto, sob a justificativa de inviabilidade técnica e econômica.

Em 2023, o Governo Federal recolocou a Transnordestina como prioridade e reincorporou o segmento Salgueiro–Suape ao planejamento nacional de transportes, reforçando o compromisso com o desenvolvimento do Nordeste e a integração logística da região.

“Esse é um projeto do povo de Pernambuco, do povo do Nordeste, que vai, sem dúvida, gerar um impacto enorme para a nossa região, especialmente para o Sertão. É uma verdadeira virada de página, que representa um novo tempo para quem vive aqui”, comemorou o prefeito de Salgueiro (PE), Fábio Lisandro.

Novo Nordeste

Com a economia nordestina em expansão e o fortalecimento dos setores industrial, agroindustrial e de serviços, a região vem ampliando sua participação no Produto Interno Bruto (PIB), respondendo atualmente por cerca de 16% da economia brasileira — a terceira maior do país.

Nesse contexto, a Transnordestina assume papel estratégico ao integrar polos produtivos do interior aos principais portos do Nordeste, fortalecendo cadeias logísticas e impulsionando o escoamento de grãos, minérios e produtos industrializados.

“Essa é hoje a maior obra linear em execução no país, com R\$7 bilhões já sendo aplicados. Com os novos contratos previstos, esse avanço será ainda maior e até o início do próximo ano teremos aproximadamente R\$ 1,5 bilhão em obras ferroviárias contratadas, apenas para Pernambuco”, reforçou o ministro.

Com investimento total estimado em R\$ 15 bilhões, a ferrovia terá mais de 1,2 mil quilômetros de extensão, atravessando 53 municípios.

A previsão é de que a primeira operação comercial ocorra ainda este ano, no trecho de 580 quilômetros que liga o Terminal Intermodal de Cargas de Bela Vista (PI) a Iguatu (CE), passando pelo interior de Pernambuco. Até o momento, as obras já atingiram 75% de avanço físico, com 676 quilômetros concluídos e outros 280 quilômetros em execução.

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

Data: 31/10/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O RIO GRANDE DO SUL E O HIDROGÊNIO VERDE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O anúncio da lista final de empresas contempladas no Edital de Chamada Pública do Programa de Desenvolvimento da Cadeia Produtiva de Hidrogênio Verde é o mais novo capítulo – e um bem importante – da evolução da política energética do Rio Grande do Sul. Ao destinar R\$ 100 milhões para financiar projetos de descarbonização industrial, o governo gaúcho assume a liderança na criação do primeiro instrumento público de fomento direto à inovação em nível estadual no País, alinhado à agenda climática global.

O governador Eduardo Leite, ao confirmar a seleção dos projetos, enfatizou a robustez e o histórico das empresas escolhidas, classificando a iniciativa como um “divisor de águas” para o estado, tanto do ponto de vista econômico quanto da geração de energia. A participação do Badesul, a agência de fomento estadual, assegura a escala e a capacidade de execução do programa, facilitando a implantação industrial e a atração de investimentos privados.

A importância dessa iniciativa do Governo do Rio Grande do Sul, de apoiar e financiar empresas em projetos de hidrogênio verde, é estratégica para o futuro da indústria e da matriz energética brasileira. O hidrogênio verde, com seu potencial de zerar as emissões em processos industriais, é uma peça-chave na agenda climática. O programa gaúcho visa a reduzir as emissões industriais de gases do efeito estufa (GEE), estimular a inovação em processos de baixo carbono e desenvolver insumos sustentáveis, como amônia verde, metanol e fertilizantes avançados.

Ao impulsionar a transição energética, o Rio Grande do Sul se posiciona como um polo de produção de energias limpas, reforçando sua competitividade industrial. A secretária estadual do Meio Ambiente, Marjorie Kauffmann, destacou que o conjunto dos projetos é um passo certo para o início da cadeia industrial do hidrogênio verde no estado, que permitirá que o estado dispute a liderança da transição energética brasileira entre as unidades da Federação.

A consolidação de um polo de hidrogênio verde no Rio Grande do Sul também é uma estratégia que visa diretamente o comércio internacional. O mundo busca ativamente combustíveis e insumos de baixo carbono, e a capacidade do estado de produzir amônia e metanol verdes, por exemplo, abre novas portas para as exportações. O programa contribui para o desenvolvimento de insumos sustentáveis que serão demandados por mercados mais exigentes, fortalecendo a inserção do Brasil nas cadeias de valor globais.

O próximo passo, agora, é garantir que as empresas selecionadas apresentem a documentação ambiental e formalizem os instrumentos de crédito, transformando os R\$ 100 milhões em projetos concretos. O programa é um exemplo de como a política pública, quando bem planejada e articulada com o setor privado e a academia, pode ser um catalisador da inovação e do desenvolvimento sustentável – processos cada vez mais demandados para o desenvolvimento da economia brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO CRITICA INFLUÊNCIA DE LOBBIES APÓS APROVAÇÃO DE MP NO CONGRESSO

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

VITÓRIA DOS LOBBIES

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou nessa sexta-feira, dia 31, que a aprovação da Medida Provisória 1.304 no Congresso Nacional representou uma vitória de “lobbies” em detrimento do interesse público brasileiro. A crítica foi feita ao comentar os desafios da segurança energética do país. Silveira se referia à supressão, durante a votação na Câmara, de um dispositivo que criava uma cobrança de R\$ 20 por 100 quilowatts-hora (kWh) sobre novos projetos de geração distribuída de energia (micro e minigeração solar).

PRÓXIMO DESAFIO

Segundo Silveira, “o próximo desafio da segurança energética do Brasil é a gente equilibrar a geração distribuída. Eu esperava que o Congresso ontem tivesse contribuído com isso, mas infelizmente venceram os lobbies e não venceu o interesse público”.

COLAPSO

O ministro também alertou para o risco de “colapso energético” caso não sejam adotadas medidas urgentes para equilibrar a crescente participação da micro e minigeração solar no país. “Sem baterias, nós vamos ao colapso energético. Vamos ter excesso de geração... dificuldade na operação do sistema, que não consegue enxergar o volume de energia distribuída que está entrando”, afirmou Silveira.

LEILÃO DE BATERIAS

Para enfrentar o problema, o ministro anunciou que o governo publicará ainda este ano uma portaria para viabilizar o primeiro leilão de baterias do Brasil, previsto para o primeiro trimestre de 2026. O leilão buscará contratar capacidade de armazenamento para garantir maior previsibilidade e segurança ao sistema elétrico, diante da participação de fontes renováveis intermitentes.

EMIRATES CONTRATA

A companhia aérea Emirates anunciou a abertura de um processo de recrutamento para pilotos brasileiros interessados em integrar sua equipe global, com realocação para Dubai. Os candidatos selecionados terão acesso a um pacote abrangente de remuneração e benefícios. Os principais atrativos incluem um salário anual de até 900 mil dirhams (R\$ 1,3 milhão), livre de impostos, acomodação fornecida pela Emirates, auxílio para a educação de até três filhos e 42 dias de férias anuais e passagens aéreas confirmadas para o piloto e seus dependentes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

INSIGHT – ESTRATÉGIA - “UMA NOVA CLASSE ESTÁ SURGINDO: A DOS INÚTEIS (?!)”*



HUDSON CARVALHO

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

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

Frase de Yuval Noah Harari Historiador e Escritor Israelense

Yuval Harari baseia suas obras, como Sapiens: Uma Breve História da Humanidade (de 2011, que vendeu cerca de 25 milhões de exemplares) e Homo Deus, Uma Breve História do Amanhã (de 2015) na crença de que o ser humano é guiado pelo que ele chama de “ficções coletivas”.

Nome estranho que ele usa para designar entidades que existem apenas porque a humanidade acredita, em conjunto, que elas existem, funcionam e são necessárias. Nessa definição, estão incluídos o dinheiro, as nações e as religiões, por exemplo. Percebe o tamanho?

Com esses argumentos, Harari fala sobre sociedade, política e tecnologia com líderes mundiais e CEO's de grandes organizações. Ultimamente, porém, tem-se dedicado a falar de um tema novo: a urgência em regular globalmente a Inteligência Artificial e seus efeitos.

Afirma que o ganho crescente de eficiência trazido pelos algoritmos e máquinas, capazes desde dirigir veículos até fazer diagnósticos médicos, pode levar à substituição em massa da mão de obra, inclusive as altamente qualificadas.



Enorme desafio, não só o de compreender se isso ocorrerá de verdade, ou não, mas principalmente de nos prepararmos para dar renda e dignidade para todos que ficarem fora do mercado tradicional de trabalho, a “classe inútil” a qual ele se refere. Mais do que tudo, será necessário dar propósito a essas pessoas. Imagine o significado e os graves efeitos de ter uma parte da população, literalmente, desocupada.

Uma leitura rápida, porém, incompleta, concluiria que esse fenômeno não é uma novidade na história recente. Você deve lembrar que há poucas décadas, esse mesmo temor foi causado pelas calculadoras eletrônicas e pelo computador pessoal.

O que muda agora, com a utilização massiva da Inteligência Artificial?

A VELOCIDADE! A automação chegará mais rápido do que a qualificação.

Haverá tempo para reacomodar em novas atribuições aqueles cujas atividades forem substituídas?

Usando uma frase de Yuval: “No Século XXI, o grande desafio não será evitar a exploração, mas evitar a (própria) irrelevância”.

É algo que se vê em terminais chineses em Xangai (Yangshan – Fase IV), Guangzhou (Nansha) e Tianjin (Tianjin Port), bons exemplos do nível de automação já presente nas operações portuárias. No Ocidente? Los Angeles, Roterdã, Hamburgo.

Mesmo em nosso Brasil, em Santos, alguns terminais já começam a trilhar esse caminho.

Mais engenheiros de dados e menos caminhoneiros.

No setor de Logística, como um todo, a eficiência no controle de estoques, na roteirização de entregas e na manutenção preditiva de frotas e equipamentos é um exemplo de que algo está mudando para melhor, com força e rapidez. Ou você ainda dúvida da expressão “chegará amanhã”, que aparece como opção ao final de suas compras no mercado virtual?

Setores como o da Aviação e o aeroportuário, com ambientes controlados e altamente padronizados, são campo ainda mais fértil para ações de automatização sobre os processos de trabalho. Tarefas repetitivas e de baixa complexidade são cada vez mais realizadas por totens, scanners e sensores.

Mais analistas de T.I. e menos agentes de balcão.

Mineração, Agronegócio e Energia são setores econômicos que usam mão de obra de forma intensiva, o que fará com que os efeitos mais profundos da I.A./automação sejam sentidos um pouco mais tarde. Mas não estão imunes. Caminhões autônomos, drones e satélites/geoprocessamento já deslocam mão de obra tradicional para funções digitais. O “homem do campo” trabalhará em outro ambiente.

Em todos os setores será necessário – em maior ou menor proporção – investir de forma intensa e rápida em requalificação da mão de obra operacional. Mas não só dela.

As relações de trabalho entre líderes e liderados serão profundamente alteradas, afinal trataremos com um contingente menor de pessoas, mais qualificadas, provavelmente trabalhando em locais remotos. O novo líder tem que ser capaz de atuar à distância e aliar propósito humano com eficiência digital.

Como manteremos aquecido e funcionando o bom e velho espírito de Equipe? Como reagirão os sindicatos?

Como sociedade, não escaparemos de discutir, planejar e implantar políticas públicas que integrem tecnologia com dignidade social.

Tempos de mudanças rápidas e intensas costumam confrontar as novas realidades que teimam em existir, com a legislação e jurisprudência existentes. Essas habitualmente levam mais tempo para adaptar-se a novos tempos. É da sua natureza aguardar a acomodação final de cada tema para criar, rever e utilizar novas leis. Fica no ar – nesse hiato de tempo – uma certa sensação de insegurança jurídica. E o risco que isso traz.

Os setores em que atuamos possuem regras de concessão, marcos regulatórios e processos de licenciamento que precisam de segurança jurídica para funcionar bem. Sem ela, o investimento, arredo, migra para outras regiões do mundo.

Felizmente não temos tempo! Uai... felizmente? Sim. Torço que a urgência nos obrigue a termos tempo, coragem, competência e disciplina para agir rápido.

A análise que estamos fazendo não é uma sentença, mas um alerta. Alerta que pode nos livrar de sermos uma “classe de inúteis” para nos tornarmos uma nova classe de imprescindíveis.

Você escolhe qual delas?

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 03/11/2025

POLÍTICA - LULA VISITA ALDEIA NO INTERIOR DO PARÁ E PROMETE ENERGIA ELÉTRICA PARA 4,3 MIL FAMÍLIAS

Presidente se mostrou surpreso por não haver energia elétrica na região; ele também anunciou a criação da Universidade Indígena

Por Agência Brasil



No total, 13 mil indígenas vivem na região sem energia elétrica. Lula lembrou que hoje é possível resolver o problema com facilidade, até com placa solar

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva visitou neste domingo (2) a Aldeia Vista Alegre de Capixauã, na Reserva Extrativista Tapajós-Arapiuns, na Região de Santarém, no Pará. Em conversa com lideranças locais, ele disse ter ficado surpreso com a falta de energia elétrica na comunidade e prometeu que resolverá o problema.

"Uma coisa que eu estranhei. Eu pensei que tinha energia, porque eu estou vendo uma luz acesa aqui, e eu vi que todo mundo se queixou de energia", disse o presidente.

"Hoje a energia é a coisa mais fácil para a gente fazer, porque a gente pode fazer placa solar, a gente pode preservar o ambiente, pode trazer energia para vocês, e eu prometo para vocês que vocês vão ter energia aqui na comunidade", reforçou.

Lula foi recebido na aldeia pela cacique Irenilce Kumaruara, que anunciou uma demanda de rede elétrica para 4.338 famílias, uma população total de mais de 13 mil indígenas.

A questão da energia elétrica para os povos indígenas já vem sendo tratada com atenção em todo o Brasil. A retomada do programa Luz para Todos levou energia elétrica para milhares de indígenas em oito estados.

Para alcançar as áreas de difícil acesso, a aposta do Luz para Todos é o uso de tecnologias sustentáveis, como os sistemas solares fotovoltaicos. Mais de 20 mil indígenas são atendidos por meio de painéis solares.



A chegada da energia também fortalece a infraestrutura em terras indígenas, como Unidades de Saúde e escolas. A luz também permite a conexão com a internet. Segundo o Ministério de Minas e Energia, responsável pelo Luz para Todos, a política pública reconhece os direitos dos povos originários, além de valorizar suas culturas.

Demarcação

Inseridas na Resex Tapajós-Arapiuns, as aldeias indígenas da região ainda dependem de avanço no processo de demarcação, o que deve ocorrer no ano que vem, no caso das comunidades de Vista Alegre e Escrivão, segundo garantiu a presidente da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai), Joênia Wapichana.

"A Funai tem esse desafio. Por isso que é importante fazer esse acompanhamento, porque são muitas demandas e muitos pedidos. A gente está com essa programação de fazer essas duas demarcações físicas no primeiro semestre do ano que vem", destacou.

Desde o início do terceiro governo Lula, foram demarcadas 16 novas terras indígenas no país. Segundo o Palácio do Planalto, o governo superou o compromisso firmado no período de transição que previa 14 áreas homologadas.

Wapichana também agradeceu a Lula pelo empenho na busca pela melhoria da estrutura para o cuidado com os povos originários. "Eu quero agradecer o governo, o presidente Lula, que está reforçando a Funai. Nós hoje estamos recebendo 502 novos servidores".

Além da presidente da Funai, acompanharam Lula na agenda deste domingo as ministras Sônia Guajajara (Povos Indígenas), Marina Silva (Meio Ambiente e Mudança do Clima) e primeira-dama Janjaneide Silva.

Universidade indígena

Ainda na aldeia Vista Alegre, Lula surpreendeu a todos ao anunciar a criação da Universidade Indígena. "Nós já temos uma ministra indígena, a Funai indígena, o chefe da saúde indígena e falta uma universidade indígena", informou.

O presidente não entrou em maiores detalhes, mas a previsão é de que o anúncio oficial seja feito no próximo dia 17 de novembro, em evento que deverá ocorrer em Brasília. Inclusive, Lula disse que a Universidade Indígena deve ter sua sede principal na capital federal, mas o acesso a ela não ficará restrito a apenas um local.

A ideia do governo é espalhar pelo país a ideia da Universidade Indígena com a ajuda dos estados para facilitar e impulsionar a procura pelos cursos. "Vai ter a sede lá em Brasília, já tem até prédio, tanto pode ter o curso principal lá, mas todos os estados vão fazer extensão com a universidade para a meninada fazer o curso próximo de onde mora e não precisar ir para Brasília", especificou o presidente.

A visita a comunidades indígenas faz parte da agenda prévia antes da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30), que acontecerá no período de 10 a 21 de novembro, em Belém, no Pará.

No sábado (1º), na capital paraense, o presidente participou da inauguração da ampliação do aeroporto internacional e do Porto de Outeiro, duas das principais obras de preparação logística para o evento da ONU.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

POLÍTICA - NA IMINÊNCIA DE SUA PRISÃO, JAIR BOLSONARO PERDE FORÇA POLÍTICA PARA 2026

Recursos do ex-presidente contra a condenação serão julgados esta semana sem grandes expectativas. Enquanto isso, Lula se recupera nas pesquisas

Por Estadão Conteúdo



Uma das apostas de Bolsonaro era o PL da Dosimetria, que pode reduzir as penas dos condenados pelo 8 de janeiro, mas ele está parado no Congresso

O ex-presidente Jair Bolsonaro vem perdendo espaço político diante da pressão do Supremo Tribunal Federal (STF), das negociações travadas no Congresso e da recuperação de Luiz Inácio Lula da Silva nas pesquisas.

O cerco se intensificou com os últimos recursos apresentados na Corte, o impasse em torno do PL da Dosimetria, enfraquecido pela crise na segurança pública, e a reabertura do diálogo entre o governo federal e Donald Trump —fatores que, somados, colocam em xeque a força política de Bolsonaro para 2026.

O DESGASTE DO EX-PRESIDENTE APARECE NOS CAMPOS JURÍDICO, POLÍTICO E SIMBÓLICO. CONDENADO A 27 ANOS E TRÊS MESES DE PRISÃO, BOLSONARO APRESENTOU, POR MEIO DA DEFESA, UM DOS ÚLTIMOS RECURSOS POSSÍVEIS ANTES DE O RELATOR ALEXANDRE DE MORAES E OS DEMAIS MINISTROS DA PRIMEIRA TURMA DECIDIREM SOBRE SUA PRISÃO

O desgaste do ex-presidente aparece nos campos jurídico, político e simbólico. Condenado a 27 anos e três meses de prisão, Bolsonaro apresentou, por meio da defesa, um dos últimos recursos possíveis antes de o relator Alexandre de Moraes e os demais ministros da Primeira Turma decidirem sobre sua prisão.

Como mostrou a reportagem, a expectativa é que o julgamento dos recursos, marcado para 7 de novembro, não traga alterações substanciais, já que os argumentos apresentados repetem teses já superadas

No campo político, o enfraquecimento também se reflete no Congresso. O rebatizado PL da Dosimetria, sob relatoria de Paulinho da Força (Solidariedade-SP), segue travado na Câmara, em parte pela falta de sinalização do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), aliado de Lula. O texto reduz as penas para quem participou dos atos golpistas de 8 janeiro de 2023 e poderia beneficiar diretamente Bolsonaro.

Para o líder do PDT na Câmara, Mário Heringer (MG), a proposta "perdeu gás" até mesmo entre a oposição. Já o líder da bancada oposicionista, Zucco (PL-RS), rebate e afirma que o projeto permanece na pauta do partido. Segundo ele, apenas uma anistia "ampla, geral e irrestrita" interessa à oposição.

Pauta “velha”

Na avaliação do cientista político Leandro Consentino, do Insper, a perda de tração do projeto decorre de uma combinação de fatores, entre eles, a megaoperação contra o Comando Vermelho, no Rio, na terça-feira, 28, que recolocou a segurança pública no centro das discussões da Câmara. "Essa pauta vai perdendo o timing e ficando velha. Além de não agradar nem à esquerda nem à direita, acabou naufragando", afirmou.



O professor também relaciona o impasse aos sucessivos desgastes da Câmara, como o provocado pela PEC da Blindagem, aprovada pelos deputados, mas sepultada no Senado após forte reação pública. O episódio reforçou entre os parlamentares a percepção de que o aval dos senadores é essencial para o avanço do PL da Dosimetria, diante do temor de repetir o desgaste político daquela votação.

A proposta, que chegou a ser uma das principais apostas do entorno de Bolsonaro, perdeu impulso após a ofensiva articulada pelo deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP) e pelo comentarista Paulo Figueiredo junto a autoridades dos Estados Unidos, numa tentativa de pressionar o Supremo e interferir na ação penal do golpe em que o ex-presidente foi condenado.

A iniciativa teve efeitos em cadeia: de um lado, a tarifação de 50% sobre produtos brasileiros, as sanções impostas a ministros do STF e a obstrução do canal diplomático entre os governos de Lula e Trump; de outro, a imposição de prisão domiciliar a Bolsonaro como medida cautelar e a denúncia apresentada pela Procuradoria-Geral da República contra Eduardo por coação no curso do processo.

Diálogo com EUA

Após meses de tratativas conduzidas pelo Itamaraty, o diálogo entre Brasília e Washington foi restabelecido, culminando no primeiro encontro entre Lula e Trump, na Malásia, na última semana, desde que ambos assumiram o poder.

Para o cientista político Antonio Lavareda, o episódio simboliza a capacidade de Lula de converter tensão em diálogo. Segundo ele, essa postura, somada a uma comunicação mais assertiva do governo, ajuda a explicar a recuperação de popularidade do presidente. "O que teve maior peso foi a reação de Lula e do governo brasileiro ao tarifário e às sanções de Trump", disse.

O avanço de Lula nas pesquisas também reconfigura o cenário da direita, enfraquecendo a principal aposta para 2026: o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos-SP). A melhora na avaliação do presidente, avalia Lavareda, reduz o espaço político para que Tarcísio se firme como alternativa competitiva, o que, na prática, amplia o isolamento de Bolsonaro e afasta a perspectiva de uma guinada à direita em 2027, capaz de abrir caminho para um eventual indulto.

Os especialistas acreditam que a soma desses fatores consolida o enfraquecimento do ex-presidente, deixando-o com um cacife político cada vez mais incerto para 2026. "Bolsonaro ainda tem algum capital político, mas ele está cada vez menor. Sua ascendência sobre a direita vem se erodindo, embora a real dimensão desse desgaste só possa ser medida em 2026", afirmou Consentino.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

REGIÃO NORTE - NOVO TERMINAL DE OUTEIRO AMPLIA CAPACIDADE PORTUÁRIA DO PARÁ

Governo federal afirma que obra concluída em seis meses dará suporte direto à COP30 e impulsionará a bioeconomia e as rotas marítimas do Arco Norte

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

pelo governo federal. A entrega ocorre a nove dias da abertura da COP30 e, segundo o Executivo, marca a preparação final da infraestrutura portuária que servirá de apoio direto ao evento e ampliará a capacidade logística do Pará no longo prazo.

A cerimônia contou com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, além dos ministros Celso Sabino (Turismo), Jader Filho (Cidades), Marina Silva (Meio Ambiente) e Rui Costa (Casa Civil), do prefeito de Belém, Igor Normando (MDB), e do governador do Pará, Helder Barbalho. O governo federal informa que o empreendimento recebeu R\$ 260 milhões em investimentos e foi concluído com frentes de trabalho simultâneas ao longo de seis meses, operando 24 horas por dia.



O presidente Lula classificou o novo porto como um marco da agenda ambiental brasileira e um avo decisivo para apresentar ao mundo o potencial da bioeconomia amazônica

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva inaugurou neste sábado (1º), em Belém (PA), o novo Terminal Portuário de Outeiro, após a conclusão das obras de modernização e ampliação realizadas em prazo considerado excepcional. Coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos e pela Secretaria Extraordinária para a COP30, com patrocínio federal via Itaipu Binacional e execução da Companhia Docas do Pará, o projeto reforçou e modernizou toda a área de cais e a prancha de carga, instalou 10 pontes metálicas, construiu 11 dolphins e ampliou o píer de 261 para 716 metros, com capacidade de deslocamento de 80 mil toneladas, o dobro da anterior. Segundo o governo federal, as obras geraram cerca de 450 empregos diretos, parte de um total de 745 postos de trabalho contabilizados no conjunto do empreendimento.

Ao participar da entrega, o presidente Lula classificou o novo porto como um marco da agenda ambiental brasileira e um ativo decisivo para apresentar ao mundo o potencial da bioeconomia amazônica. “Vamos poder mostrar para a parte do mundo que está preocupada com a manutenção do clima de que investir em bioeconomia é uma das coisas mais sagradas. E o Pará pode ser a porta de entrada desse novo modelo de desenvolvimento. Este porto significa isso. Quem imaginaria que um transatlântico, que carrega 6 mil pessoas, poderia parar aqui? E a gente está mostrando que isso é possível”, afirmou.

Hotéis flutuantes

O governo federal destaca que o terminal está preparado para receber dois navios que funcionarão como hotéis flutuantes durante a COP30, oferecendo 6 mil leitos adicionais à rede hoteleira de Belém. A administração sustenta que essa capacidade será fundamental para equilibrar a demanda de hospedagem durante a conferência e, posteriormente, incorporar o equipamento às rotas regulares do turismo marítimo, com impacto direto nos setores de hotelaria, transporte, comércio e gastronomia da Região Norte.

O ministro Silvano Costa Filho afirmou que as obras representam um avanço na preparação logística para a COP30 e um reforço permanente da estrutura portuária da Amazônia. “As melhorias no terminal de Outeiro serão um grande reforço para receber os cruzeiros que virão para a COP30. Também serão instalados equipamentos, como estações de raio X, que nos permitirão ter controle de entrada e saída de quem nos visita. Tudo isso é mais conforto e segurança às delegações que aqui estarão. Isso dialoga com a agenda ambiental, com a sustentabilidade, com a transição energética. Assim, cada vez mais o Brasil vai se transformando num grande player internacional, e a pauta de sustentabilidade dialoga com o crescimento econômico do Brasil”, afirmou.

Obras para a COP30

O governo do Pará reforçou que o novo terminal integra o conjunto de obras estruturantes executadas para a COP30 e que também deixarão legado permanente à capital. O governador Helder Barbalho classificou a entrega como parte de uma transformação mais ampla na mobilidade e na infraestrutura da região metropolitana. “Belém está avançando para, nesta reta final, estar com todos os equipamentos prontos para bem receber aqueles que participarão da COP e, principalmente, com legados extraordinários que nos permitem avançar na infraestrutura da cidade. Após a COP, quatro novos cruzeiros passarão a utilizar esse espaço”, disse. Ele também destacou a nova Ponte de Outeiro, já inaugurada, que reduz em cerca de 40 minutos o trajeto dos ônibus Exclusivo COP30 entre o distrito e o Parque da Cidade.

Além da função voltada à conferência, o governo federal informa que o porto passará a operar a movimentação de grãos sólidos, líquidos e carga geral, com cais moderno, berços de atracação, retroárea pavimentada, pátios de armazenagem e acesso rodoviário ampliado. A expectativa é fortalecer a matriz de exportação do Pará e atrair novas rotas marítimas no Arco Norte, ampliando a competitividade logística da Amazônia Oriental.

Segundo o governo paraense, a modernização deve impulsionar o desenvolvimento urbano de Outeiro, com valorização imobiliária, fortalecimento do turismo local e criação de um ambiente favorável à expansão da economia fluvial e marítima.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

TRANSPORTES | PORTOS- EM SIMULAÇÃO DE ACIDENTE, PORTO DE ITAQUI TESTA RESPOSTA INTEGRADA COM 33 EMPRESAS

Treinamento envolveu a colisão de uma embarcação com o cais e o vazamento contínuo de combustível

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Durante a simulação do acidente, as equipes trabalharam para conter vazamento de combustível após colisão de embarcação contra o cais

O exercício simulado de respostas a emergências é fundamental para o fortalecimento da segurança operacional e ambiental em qualquer complexo portuário. A partir desse conceito, o Porto de Itaqui, no Maranhão, realizou um treinamento na última semana para simular um acidente de navegação durante uma manobra de atracação.

A atividade ocorreu no Berço 108 e contou com a participação da Granel Química e de outras 32 empresas que atuam no porto. No cenário proposto, houve a colisão de uma embarcação com o cais, provocando rompimento estrutural e vazamento contínuo de diesel S10.

As equipes mobilizadas atuaram de maneira integrada durante o exercício, considerado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) como parte essencial da rona de capacitação contínua no complexo.

Este foi o 13º treinamento de 2025 na área primária do Porto de Itaqui; mais nove devem ser realizados até o fim do ano

A técnica portuária de emergências ambientais Samara Soares afirmou que “esses simulados são de extrema importância para a evolução da proteção e da preparação das nossas equipes de emergência. Juntos, fortalecemos uma cultura de prevenção e responsabilidade ambiental que é referência no setor portuário brasileiro”.

A Autoridade Portuária detalha que o exercício envolve diversas etapas prévias, exigindo planejamento conjunto com as empresas envolvidas. Samara explicou que esse processo começa com a fase de preparação, que abrange o alinhamento geral do exercício e o levantamento inicial de estratégias, seguida das reuniões de briefing para definição de



ações e responsabilidades. A última etapa consiste na parte prática, quando as equipes executam os procedimentos definidos.

O supervisor de segurança do trabalho da Granel Química, Orlandilson Rodrigues, relatou que “acionamos a cadeia de ajuda interna do Terminal da Granel Química e, em seguida, nossa empresa de resposta ambiental iniciou as ações de contenção. O PACPI e a equipe do contrato de prontidão ambiental da Emap (OceanPact) também foram mobilizados para apoiar na contenção, instalação de cercos e identificação de manchas de óleo”.

Acompanhamento

A Emap informa que, além da articulação entre empresas, os simulados contam com acompanhamento de órgãos públicos. A Secretaria de Estado de Meio Ambiente (Sema) integrou as ações. O fiscal ambiental Wilame Araújo Pereira afirmou que “reforçamos nossa parceria com a Emap e os demais entes que compõem o sistema de atendimento a emergências na área do Porto do Itaquí. Em todos os simulados, a Sema participa ativamente, enviando uma equipe previamente alinhada com a Emap para acompanhar todas as etapas do exercício. Essa integração é essencial para garantir a eficácia e a transparência nas ações de resposta”.

A Autoridade Portuária registra que, somente em 2025, já foram realizados 13 simulados na área primária do porto. Todas essas atividades envolveram exercícios do Plano de Ajuda Mútua (PAM), do Plano de Controle de Emergência (PCE), do Plano de Emergência Individual (PEI) e do Plano de Área do Complexo Portuário do Itaquí (PACPI). Até o fim do ano, segundo a administração portuária, ainda estão previstos outros nove treinamentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SÃO SEBASTIÃO CONCLUI DRAGAGEM E RECUPERA PROFUNDIDADE DE BERÇO

Em meio ao crescimento da movimentação de cargas no terminal, operação retira 60 mil m³ de sedimentos e restabelece condições operacionais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A dragagem efetiva durou 45 dias, mas a batimetria ainda será realizada para confirmar se chegou aos 10 metros de profundidade

O Porto de São Sebastião, no litoral norte de São Paulo, concluiu na última sexta-feira a dragagem de manutenção do seu principal berço de atracação, uma das obras mais importantes para o terminal nos últimos anos.

O serviço, conduzido pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), estatal vinculada à Secretaria de

Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado (Semil), teve como objetivo garantir maior segurança à navegação e restabelecer as profundidades operacionais da área.

Com uma das maiores profundidades do país, de até 25 metros no canal de acesso, o porto é considerado estratégico para o escoamento de cargas no litoral paulista. O berço de atracação de navios, porém, sofre com o assoreamento natural causado por chuvas, correntes e ventos, o que exige dragagens periódicas. A última intervenção havia sido realizada em 2022.

Nesta etapa, estima-se que tenham sido retirados cerca de 60 mil metros cúbicos de sedimentos. Uma batimetria final será realizada nos próximos dias para confirmar a profundidade do projeto de 10 metros na bacia de manobra e no berço 101, principal ponto de atracação de navios do terminal.

Os trabalhos se estenderam por cerca de cinco meses, sem paralisações. A etapa de dragagem efetiva durou 45 dias com autorização do Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis).

Ponto de atenção

Um dos principais pontos de atenção foi a Baía do Araçá, área de manguezal próxima ao porto. A região passou por monitoramento ambiental contínuo para evitar a dispersão de sedimentos. Também foram realizados estudos de perfil praias.

“Esta dragagem é estratégica não apenas para a operação segura, mas também para manter a competitividade e a eficiência logística do Porto”, afirmou Ernesto Sampaio, diretor-presidente da Companhia Docas de São Sebastião.

O serviço de dragagem foi realizado em meio a uma fase de crescimento do terminal. Até setembro deste ano, o Porto de São Sebastião movimentou 1,127 milhão de toneladas, com destaque para cargas de açúcar, malte, cevada, barrilha, coque e silicato de vidro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 03/11/2025

TRANSPORTES - PORTOS - TERMINAL VOLTA A EMBARCAR CAFÉ PARA A EUROPA, AGORA NO VELEIRO ANEMOS

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O veleiro, moderno e sustentável, vai levar 600 toneladas de café verde e 11 toneladas de cacau para a França

O Porto de São Sebastião recebeu na última semana o veleiro Anemos, movido exclusivamente a vento, para a exportação de café e cacau com destino à Europa. É a segunda passagem da embarcação pelo terminal em menos de um ano.

Construído no Vietnã, o Anemos transporta cerca de 600 toneladas de café verde e 11 toneladas de cacau da Amazônia, produzidos nos estados de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo e Pará. A carga seguirá rumo à França, onde o café será torrado e distribuído a mercados europeus. A travessia deve durar cerca de três semanas.

As exportações de café pelo Porto de São Sebastião voltaram a acontecer em setembro de 2024, após 60 anos. Na ocasião, 8 mil toneladas de café verde parram do terminal rumo à Alemanha.

Nesta nova operação, nove exportadores brasileiros participam com cafés produzidos de forma sustentável, garantindo rastreabilidade completa, uso reduzido de defensivos e manejo eficiente da água.

De acordo com informações do governo de São Paulo, a escolha do porto como ponto de embarque está ligada ao Selo Verde da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), vinculada à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), que reconhece práticas ambientais responsáveis no terminal.

Segundo o diretor-presidente da CDSS, Ernesto Sampaio, “investir em transporte marítimo sustentável é fundamental para mostrar que é possível crescer economicamente sem prejudicar o meio ambiente. O Anemos é um exemplo de inovação que queremos replicar em futuras operações”.

Com um mastro de 65 metros, o Anemos navega sem combustível fóssil, utilizando motor auxiliar apenas em calmarias extremas. A energia elétrica a bordo também é gerada pelo vento, e as velas são controladas por joysticks na cabine de comando.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 03/11/2025

TRANSPORTES - AEROPORTOS - BELÉM GANHA AEROPORTO REMODELADO PARA RECEBER CHEFES DE ESTADO NA COP30

Obra de R\$ 450 milhões amplia infraestrutura, moderniza operações aéreas e reforça a preparação logística do Pará para o maior evento climático do mundo

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O presidente Lula, o governador do Pará, Helder Barbalho, e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participaram da cerimônia de inauguração do aeroporto

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva, ao lado do governador do Pará, Helder Barbalho, e do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, entregou neste sábado (1º), em Belém, as obras de modernização e ampliação do Aeroporto Internacional de Belém (Val-de-Cans). A intervenção é considerada estratégica pelo governo federal para garantir a infraestrutura necessária à COP30, que começa em 10 de novembro. Com R\$ 450 milhões investidos pela concessionária Norte da Amazônia Airports (NOA) e conclusão antecipada em quase um ano, o

terminal mais que dobrou sua capacidade e foi totalmente reestruturado para receber delegações, chefes de Estado e o intenso fluxo aéreo previsto para o encontro climático.

A ampliação elevou a capacidade de 7,7 milhões para cerca de 13 milhões de passageiros por ano, segundo o governo federal, e integra o conjunto de ações voltadas à modernização da infraestrutura aeroportuária da Amazônia. Entre as intervenções estão a requalificação das pistas e das taxiways — vias utilizadas pelas aeronaves no deslocamento entre pátios, pistas e terminais —, a modernização do balizamento noturno, a ampliação do pátio de aeronaves e a triplicação das áreas de embarque doméstico e internacional.

O terminal recebeu novos sistemas de climatização e dois mezaninos destinados a agilizar os fluxos de inspeção e embarque. O saguão foi ampliado e reorganizado, ganhando áreas de convivência, lojas, sanitários renovados e espaços família. Na área externa, o acesso de pedestres e veículos foi reconfigurado para melhorar a fluidez.

A infraestrutura operacional também foi reforçada com a instalação de tecnologias de auxílio à navegação aérea, como os sistemas PAPI — conjunto de luzes que orienta a inclinação correta na aproximação para pouso — e ALS, sistema de luzes de aproximação que melhora a orientação dos pilotos em condições de baixa visibilidade. Foram implantadas ainda RESAs nas quatro cabeceiras da pista, áreas de segurança destinadas a reduzir riscos em casos de ultrapassagem durante pousos ou decolagens. Segundo o governo federal, o aeroporto passou a operar com 100% de energia renovável.

As obras criaram mais de 1,5 mil empregos diretos e indiretos e, de acordo com o Executivo, consolidam o Val-de-Cans como uma das estruturas aeroportuárias mais modernas da Região Norte. Durante a visita, Silvio Costa Filho afirmou: “As obras do Aeroporto de Belém estão oficialmente entregues à população do Pará e do Brasil. Mais de R\$ 450 milhões investidos. Ganha a COP30, ganha o estado do Pará e ganha o Brasil”.

O presidente Lula percorreu as novas instalações e conferiu as melhorias do terminal, incluindo a ampliação de embarque, as tecnologias de auxílio à navegação e a modernização de pátios e pistas. Para atender pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) e outras condições que exigem ambiente controlado, foi inaugurada uma sala multissensorial. O terminal também recebeu portões eletrônicos com tecnologia biométrica e áreas com mobiliário inspirado na cultura amazônica.

O governador Helder Barbalho destacou que o aeroporto reforça a infraestrutura da capital às vésperas da COP30 e amplia o potencial turístico do Pará. “Hoje, nós estamos entregando a ampliação do Aeroporto Internacional de Belém, um investimento privado de mais de 400 milhões que permite dobrarmos a capacidade desse aeroporto, saindo de 7 milhões para mais de 13 milhões de passageiros. Isso é fundamental, porque estrutura essa nova vocação do Pará no turismo, a partir da capital da Amazônia. E todo mundo vem chegando à COP30 e fortalecendo o turismo da floresta aqui em Belém do Pará”, afirmou.

A modernização já repercute na malha aérea. Segundo o governo do Pará, o terminal passou a contar com cinco novas posições para aeronaves categoria C e novas conexões internacionais e domésticas, como a rota ligando Belém a Bogotá (Colômbia) operada pela Avianca, o voo direto para Miami (Estados Unidos) pela Gol e reforço de frequências nacionais da Latam e da Gol. Durante a COP30, entre 10 e 21 de novembro, a projeção oficial é de 508 mil passageiros em 3.122 voos, quase o dobro do volume registrado no mesmo período de 2024, com oferta de assentos 57% maior.

Cúpula do Clima

A entrega da obra ocorre às vésperas da Cúpula do Clima, encontro de chefes de Estado que antecede a COP30 nos próximos dias 6 e 7. O governo federal lembra que o evento reunirá representantes de 198 países signatários da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC), marco multilateral responsável por orientar as políticas globais de enfrentamento à mudança do clima.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - VOO DA GOL ENFRENTA FALHA DE REFRIGERAÇÃO E IDOSO MORRE EM CONFINES

Temperatura chegou a 32°C dentro da aeronave, segundo a empresa; BH Airport diz que passageiro teve mal súbito no portão de embarque

Estadão Conteúdo



Segundo a Gol, o avião que seguia de Guarulhos rumo ao Recife apresentou falha técnica no sistema de refrigeração, o que fez a temperatura dentro da cabine chegar a 32 °C

Um passageiro de 74 anos morreu na manhã deste sábado, 1º de novembro, após o voo G3 1878 da Gol Linhas Aéreas, que seguia do aeroporto internacional

de São Paulo (GRU) para Recife (REC), realizar um pouso alternado no Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, em Confins (CNF).

Segundo a companhia, a aeronave apresentou uma falha técnica no sistema de refrigeração, o que fez a temperatura dentro da cabine chegar a 32 °C. Por segurança, o comandante desviou a rota e realizou o pouso em Confins, onde todos os passageiros desembarcaram.



De acordo com a BH Airport, concessionária que administra o terminal, o idoso passou mal por volta das 10h40, já no portão de embarque, e recebeu atendimento imediato da equipe médica do aeroporto.

Apesar das tentativas de reanimação, o óbito foi confirmado às 11h21.

“O passageiro, de 74 anos, que desembarcava de voo da Gol Linhas Aéreas, sofreu um mal súbito por volta das 10h40. A equipe médica do aeroporto chegou ao local imediatamente e realizou manobras de reanimação até as 11h21, quando foi constatado o óbito. A companhia aérea foi informada e está prestando apoio aos familiares”, declarou, em nota, o aeroporto de Confins.

Após o ocorrido, o voo seguiu viagem e pousou em Recife às 16h31 segundo o portal Flight Aware.

Em nota, a Gol lamentou o ocorrido e informou estar prestando apoio à família da vítima. A empresa afirmou que a decisão de alternar o voo seguiu os protocolos de segurança da companhia.

Leia nota da Gol sobre o ocorrido:

“A GOL informa que a aeronave do voo G3 1878 deste (01/11), entre Guarulhos (GRU) e Recife (REC), apresentou falha técnica na refrigeração de cabine, com a temperatura a bordo chegando a 32°C. O comandante alternou prontamente e pousou no aeroporto de Confins (CNF), onde todos os clientes desembarcaram.

A decisão de alternar segue os protocolos de segurança da Companhia.

Após o desembarque, já no terminal, um passageiro passou mal e foi prontamente atendido pela equipe médica do aeroporto. A companhia foi informada que foi declarado o óbito por causa indeterminada.

A Companhia lamenta profundamente e está oferecendo todo o apoio à família.”

Leia nota da BH Airport:

“O BH Airport lamenta profundamente o falecimento de um passageiro ocorrido na manhã deste sábado, no portão de embarque 31, área doméstica do terminal.

O passageiro, de 74 anos, que desembarcava de voo da Gol Linhas Aéreas, sofreu um mal súbito por volta das 10h40. A equipe médica do aeroporto chegou ao local imediatamente e realizou manobras de reanimação até as 11h21, quando foi constatado o óbito.

A companhia aérea foi informada e está prestando apoio aos familiares.

O BH Airport reforça seu compromisso com o cuidado, a segurança e o bem-estar de todos os passageiros.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - AZUL FECHA ACORDO COM COMITÊ DE CREDORES E AVANÇA NO PLANO DE REORGANIZAÇÃO

Entendimento com o UCC destrava etapa decisiva do Chapter 11 e deve orientar voto favorável dos credores ao plano revisado

Estadão Conteúdo

A Azul anunciou no sábado, dia 1º, que chegou a um acordo global com o Comitê Oficial de Credores Quirografários - Official Committee of Unsecured Creditors (UCC) - para um plano de reorganização consensual. O acerto representa um passo significativo no processo de Chapter 11 da

Azul, concebido para transformar o futuro financeiro da companhia e posicionar o negócio para o longo prazo, destaca a aérea.



A companhia aérea reforçou o compromisso no apoio aos tripulantes e no atendimento aos clientes. A meta é posicionar a empresa para o sucesso de longo prazo

Os termos do acordo foram alcançados após conversas colaborativas com o Comitê e os principais stakeholders, marcando um desenvolvimento positivo para todas as partes interessadas no processo de Chapter 11, pois fornece um caminho claro para a reestruturação financeira da Azul.

Segundo a companhia aérea, o Comitê pretende incentivar todos os credores quirografários gerais a votarem a favor do Plano após a aprovação pelo Tribunal.

A companhia também apresentou versões revisadas do plano e da Disclosure Statement, além de um termo de acordo, cada um refletindo os termos do acordo com o Comitê e representando progresso contínuo dentro do cronograma proposto pela Azul para o Chapter 11.

“Seguimos avançando em nosso processo de reestruturação com o apoio de nossos principais stakeholders, incluindo nossos credores quirografários, com os quais chegamos a um acordo após negociações construtivas”, disse John Rodgerson, CEO da Azul, em nota à imprensa.

Os marcos alcançados neste sábado, segundo ele, “demonstram um impulso positivo na transformação de nosso negócio, enquanto trabalhamos para fortalecer nossa estrutura de capital e avançar rumo à saída do processo como uma empresa ainda mais forte e sustentável.”

A Azul diz ainda que permanece focada em apoiar seus tripulantes, atender seus clientes e posicionar a companhia para o sucesso de longo prazo.

Próximos passos

A Audiência de Divulgação para aprovar a Declaração de Divulgação da Azul e o Acordo de Compromisso de Backstop está agendada para a esta terça-feira (4), às 11 horas (horário da Costa Leste dos EUA).

Uma vez aprovada, a declaração de divulgação será distribuída aos credores junto com o Plano de Reorganização, para ser analisado e votado. O Tribunal então realizará uma audiência para confirmar o Plano de Reorganização da Azul.

A audiência de confirmação está atualmente agendada para 11 de dezembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

TRANSPORTES - RODOVIAS - GOVERNO PUBLICA GUIA COM NOVAS REGRAS PARA DEBÊNTURES ESTADUAIS

Documento detalha exigências ambientais e de transparência para projetos rodoviários e ferroviários a partir de 2026

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Ministério dos Transportes (MT) publicou, na última sexta-feira (31), um guia de debêntures para estados, que explica as novas regras para emissão de debêntures incentivadas e de infraestrutura,

no âmbito de projetos estaduais rodoviários e ferroviários, definidas na Portaria GM/MT nº 689, de 17 de julho de 2024.



Entre as novas regras para emissão de debêntures está a obrigatoriedade de comprovar investimentos em sustentabilidade vinculados ao projeto

Criadas em 2011, as debêntures incentivadas se consolidaram, segundo a pasta, como importante pilar de financiamento de investimentos em infraestrutura. Já as debêntures de infraestrutura, tulos que também objetivam apoiar o setor privado na captação de recursos no mercado de capitais para viabilização de investimentos, foram criadas em 2024.

O guia publicado nesta sexta destaca as mudanças centrais nos critérios de enquadramento de projetos de investimento de concessões e outras outorgas estaduais de rodovias e ferrovias. A observância dessas mudanças por parte dos estados é considerada pelo MT essencial para que as empresas continuem emitindo debêntures com incentivos fiscais.

A primeira e principal alteração diz respeito à sustentabilidade ambiental e social: a par- r de 26 de janeiro de 2026, empresas vencedoras de leilões estaduais em rodovias e ferrovias somente poderão emitir debêntures incentivadas ou de infraestrutura se comprovarem investimentos em sustentabilidade vinculados ao projeto. Cabe ao órgão estadual competente definir quais critérios serão utilizados para esta comprovação.

A segunda mudança envolve a exigência de comprovação da conclusão das obras que lastrearam as emissões, por meio de declaração técnica emitida pelo estado. O objetivo é reforçar a transparência sobre a aplicação dos recursos, a proteção do investidor e a integridade do mercado de capitais.

Diálogo

O Ministério dos Transportes informa que, para facilitar a adoção dessas regras e estimular a edição de normas estaduais de regulamentação da Portaria GM/MT nº 689/2024, vem intensificando o diálogo com gestores públicos estaduais.

Durante dois workshops - online e presencial, realizados em março e agosto deste ano - o MT apresentou essas mudanças aos representantes de secretarias estaduais da Casa Civil, Fazenda, Infraestrutura e Transportes. O segundo evento foi realizado em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Por fim, o Ministério dos Transportes garante que a publicação do guia e a realização dos workshops reforçam o comprometimento da pasta em promover o diálogo entre União e estados, garantindo acessibilidade aos investimentos em infraestrutura em todo o país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

TRANSPORTES – RODOVIAS - RS ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA CONCESSÃO DE 454 KM DE RODOVIAS DO BLOCO 1

Projeto prevê R\$ 6,41 bilhões em investimentos e implantação do sistema free flow, sem pedágio na ERS-118

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O governo do Rio Grande do Sul lançou, na última semana, a etapa de consulta pública acerca da proposta de concessão de rodovias estaduais do chamado Bloco 1. Composto por 454 quilômetros

de extensão, o bloco conta com trechos das estradas ERS-020, ERS-040, ERS-115, ERS-118, ERS-235, ERS-239, ERS-466 e ERS-474.



O anúncio do projeto foi realizado pelo governador Eduardo Leite, em cerimônia ocorrida no Centro Administrativo Fernando Ferrari (Caff).

O projeto, detalhado pelo governador Eduardo Leite, inclui uma nova rodovia, a ERS-010 (em amarelo no mapa). Ela terá pista dupla e 41,4 quilômetros de extensão

Uma nova rodovia, a ERS-010, também está incluída no Bloco 1. Com pista dupla, dois sentidos de circulação e 41,4 quilômetros de extensão, a estrada tem seu traçado previsto a partir da BR-290, em Porto Alegre, até a ERS-239, em

Sapiranga, constituindo-se como alternativa para a BR-116.

O investimento total será de R\$ 6,41 bilhões ao longo dos 30 anos da concessão. Nos primeiros dez anos, os recursos aportados serão de R\$ 4,86 bilhões. O governo do Estado irá investir R\$ 1,5 bilhão, via Fundo do Plano Rio Grande (Funrigs).

Ao longo da etapa de consulta pública, que se estende até o dia 1º de dezembro de 2025, o governo do Estado irá promover audiências públicas em algumas das cidades envolvidas no projeto, com datas e locais a serem divulgados nos próximos dias pela Secretaria da Reconstrução Gaúcha.

O acesso ao formulário de contribuições e mais informações sobre a proposta de concessão podem ser obtidos neste site. Os interessados também podem enviar suas sugestões pelo e-mail: consultarodovias@serg.rs.gov.br, durante o período de vigência da consulta.

Sistema free flow

O Bloco 1 terá o sistema de cobrança eletrônica free flow, com a instalação de pórticos sem cancela. A medida garante fluidez nas estradas – sem filas de veículos em praças de pedágio – e uma maior justiça tarifária – com cobrança proporcional ao trecho percorrido pelos motoristas.

O custo do quilômetro no bloco de rodovias, com o aporte de R\$ 1,5 bilhão do governo do Estado, equivale a R\$ 0,21. Sem o aporte, o valor do quilômetro seria R\$ 0,32, elevando a tarifa final aos usuários. Na ERS-118, não haverá cobrança de pedágio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

TRANSPORTES – RODOVIAS - PONTE DE GUARATUBA VENCE PRÊMIO NACIONAL DE ENGENHARIA

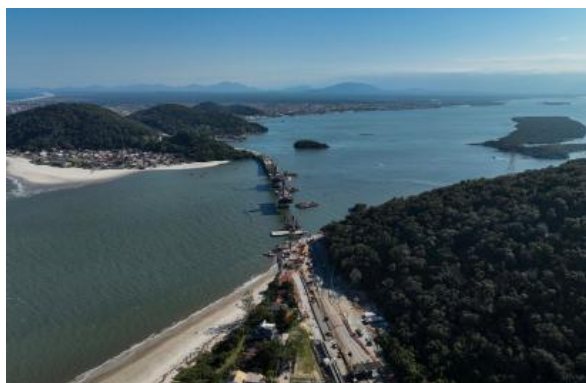
Obra do litoral paranaense é reconhecida na categoria Ponte Rodoviária por sua complexidade, inovação e impacto na mobilidade

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A construção da Ponte de Guaratuba, no litoral do Paraná, acaba de conquistar um importante reconhecimento nacional. O projeto venceu o Prêmio Melhores e Maiores Obras 2025, na categoria Ponte Rodoviária, concedido pelo Instituto de Engenharia em parceria com a ConVisão CNC – Central de Notícias da Construção – especializada em informação e comunicação dirigidas ao setor de engenharia e construção.

O prêmio faz parte da Semana Nacional da Engenharia e valoriza obras que se destacam pela complexidade técnica, inovação e impacto estrutural nas áreas de infraestrutura, mobilidade e

edificações. A cerimônia de premiação aconteceu na terça-feira (21), na sede do Instituto de Engenharia, em São Paulo.



Com 3,07 km de extensão total, a Ponte de Guaratuba substituirá o sistema de balsas atualmente em operação e promete eliminar gargalos históricos de mobilidade na PR-412

Com 3,07 km de extensão total, incluindo os acessos, a Ponte de Guaratuba substituirá o sistema de balsas atualmente em operação e promete eliminar gargalos históricos de mobilidade na PR-412. Financiada integralmente com recursos do Governo do Paraná, esta é a maior obra de infraestrutura em andamento no Estado e uma das mais modernas do país.

A obra é conduzida pelo Governo do Paraná, por meio do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/ PR), autarquia vinculada à Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEIL). O Consórcio Nova Ponte, responsável pela elaboração dos projetos e execução da obra, é formado pelas empresas Odebrecht Engenharia e Construção, Carioca Engenharia e Gel Engenharia.

Para o diretor-presidente do DER/PR, Fernando Furia, o reconhecimento é um marco dentro de um ciclo de modernização da infraestrutura rodoviária do Estado, com foco também de tornar o DER/PR uma referência nacional.

"Com trabalho incansável e uma grande equipe, atingimos esses objetivos com restaurações em concreto pela técnica whitetopping, que outros estados nos visitam para conhecer e aprender; o monitoramento e avaliação das condições de 10 mil km de pavimento que vai resultar em uma contratação bilionária de conservação; a nova ponte internacional entre o Brasil e o Paraguai; e agora com a Ponte de Guaratuba, um marco da engenharia rodoviária que vai conectar e integrar a malha rodoviária na região do Litoral paranaense, uma promessa de tantas décadas, mencionada até na constituição estadual, e que vamos entregar em abril do ano que vem", afirmou.

A diretora técnica do DER/ PR, Janice Kazmierczak Soares, também celebrou a premiação. "É um grande orgulho para o DER/PR ter estruturado esse projeto de enorme magnitude e complexidade. Foram muitas variáveis que precisaram estar perfeitamente alinhadas, e isso demandou a atuação de diversos profissionais multidisciplinares trabalhando conjuntamente. Essa premiação representa o reconhecimento de um trabalho que deu certo. Ficará na história da engenharia paranaense", declarou.

Larissa Vieira, engenheira e fiscal da obra pelo DER/PR, destacou o compromisso da fiscalização com a excelência em todas as fases do projeto. "O DER/ PR tem conduzido a fiscalização da Ponte de Guaratuba com rigor técnico, transparência e responsabilidade, garantindo a qualidade da execução, o uso eficiente dos recursos públicos e o fiel cumprimento das normas ambientais e de engenharia em todas as etapas da obra", afirmou.

"A Ponte de Guaratuba é um marco para o desenvolvimento de todo o Litoral do Paraná que adota as melhores soluções de engenharia com cuidados especiais em relação ao meio ambiente e comunidades tradicionais abrangidas pela obra", enfatizou o diretor de contrato do Consórcio Nova Ponte, Luciano Pizzatto.

Nilton Cardoso integrante do Conselho de Administração da GEL S.A, destacou o reconhecimento da obra de construção da ponte fora do Estado onde sua importância e relevância já são conhecidas, o que valoriza ainda mais o esforço do DER/PR e do Consórcio Nova Ponte para o êxito do empreendimento.

Destaque nacional

Além do reconhecimento nacional, a Ponte de Guaratuba também foi tema de palestra técnica no 5º Seminário de Pontes e Estruturas, promovido pela Associação Brasileira de Pontes e Estruturas (ABPE), regional Sul, com apoio da ABECE e de instituições de ensino.

Representando o Consórcio Nova Ponte, os engenheiros Rui Oyamada, Márcio Ramos M. Araújo e o arquiteto Álvaro Henrique Maia Cavalcanti apresentaram a palestra “Ponte Estaiada de Guaratuba – Projeto, Construção e Modelagem BIM”, destacando o uso da metodologia BIM, que integra projeto e execução, e a complexidade da solução estaiada aplicada sobre o canal de navegação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

NACIONAL - MME CRIA SUBCOMITÊ PARA AVALIAR MISTURAS MAIORES DE BIOCOMBUSTÍVEIS

Nova instância vai estudar a viabilidade de proporções elevadas de biodiesel e etanol previstas na Lei do Combustível do Futuro

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



Segundo o MME, o subcomitê tem como objetivo avaliar a viabilidade técnica de misturas de biocombustíveis em proporções superiores às atualmente praticadas no mercado

O Ministério de Minas e Energia (MME), por meio do Comitê Técnico Permanente do Combustível do Futuro (CTP-CF), aprovou a criação do Subcomitê de Avaliação da

Viabilidade Técnica de Misturas de Altos Teores de Biocombustíveis em Combustíveis Fósseis. A nova instância técnica será responsável por coordenar estudos e propor medidas voltadas à regulamentação e à implementação da Lei do Combustível do Futuro (14.993/24), que estabelece diretrizes para o aumento do uso de combustíveis renováveis na matriz energética nacional.

O subcomitê tem como objetivo avaliar a viabilidade técnica de misturas de biocombustíveis em proporções superiores às atualmente praticadas no mercado, contribuindo para o avanço sustentável e seguro da utilização de fontes limpas no setor de transportes. Coordenado pelo MME, o grupo contará com a participação de representantes de órgãos do governo, instituições de pesquisa, laboratórios, produtores, distribuidores, integrantes do setor automotivo e usuários de combustíveis, assegurando ampla representatividade de toda a cadeia setorial.

Os trabalhos serão estruturados em dois eixos principais: o primeiro dedicado ao biodiesel, com foco na avaliação de misturas acima de 15% (B15) e até 25% (B25), e o segundo voltado ao etanol anidro, com análises de misturas na gasolina acima de 30% (E30) e até 35% (E35). As atividades do eixo Biodiesel serão as primeiras a serem iniciadas, em novembro deste ano, com a definição e execução de um plano de testes para avaliar o desempenho, a compatibilidade e os efeitos das novas misturas sobre motores e sistemas de abastecimento, conforme previsto na Lei do Combustível do Futuro.

Em nota, o MME informa que a criação do Subcomitê de Avaliação da Viabilidade Técnica de Misturas de Altos Teores de Biocombustíveis em Combustíveis Fósseis reforça o compromisso da pasta com a implementação técnica da Lei do Combustível do Futuro e com a integração entre governo, setor privado e academia. E que a iniciativa fortalece a agenda de transição energética justa, segura e inclusiva conduzida pelo Governo do Brasil, estimulando a inovação, a segurança energética e a descarbonização do setor de transportes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025



NACIONAL - OPEP+ DECIDE ELEVAR PRODUÇÃO EM DEZEMBRO EM 137 MIL BARRIS POR DIA

Grupo também congelará novos aumentos no primeiro trimestre de 2026 e reforça compromisso com conformidade e compensações

Estadão Conteúdo

Os oito países da Organização dos Países Exportadores de Petróleo e Aliados (Opep+) concordaram em aumentar a produção de petróleo em dezembro em 137 mil barris por dia. O acordo veio em reunião realizada virtualmente neste domingo, 2, para analisar as condições e perspectivas do mercado global.

Além de dezembro, devido à sazonalidade, os oito países também decidiram suspender os aumentos de produção em janeiro, fevereiro e março de 2026.

Os oito países reiteraram seu compromisso coletivo de alcançar a plena conformidade com a Declaração de Cooperação, incluindo os ajustes voluntários adicionais de produção que serão monitorados pelo Comitê Ministerial Conjunto de Monitoramento (JMMC).

Eles também confirmaram sua intenção de compensar integralmente qualquer excesso de produção desde janeiro de 2024. Os oito países da Opep+ realizarão reuniões mensais para analisar as condições de mercado, a conformidade e a compensação. Os oito países se reunirão novamente no dia 30 deste mês.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

INDÚSTRIA - CHINA ABRIRÁ DIÁLOGO COM O BRASIL PARA EVITAR FALTA DE CHIPS NA INDÚSTRIA AUTOMOVA

Grupo também congelará novos aumentos no primeiro trimestre de 2026 e reforça compromisso com conformidade e compensações

Estadão Conteúdo

O vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Geraldo Alckmin, informou no último sábado, 1º de novembro, que o governo chinês vai abrir “canais de diálogo” com o setor automovo brasileiro para evitar o desabastecimento de chips necessários à produção de carros no Brasil. O embaixador da China no Brasil, Zhu Qingqiao, confirmou esse descobrimento.

“A cadeia automova emprega 1,3 milhão de pessoas e tem impacto direto em outros setores, como siderúrgico, químico, plástico e borracha. Seguindo as orientações do presidente Lula, vamos seguir o caminho do diálogo com nossos parceiros, gerando emprego, renda e oportunidades compartilhadas”, escreveu Alckmin.

Na semana passada, o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Igor Calvet, alertou que o setor automovo estaria em uma iminente crise de fornecimento de chips - afetando todos os segmentos dependentes, incluindo veículos leves, pesados e máquinas, por exemplo.

O problema está relacionado a questões geopolíticas intensificadas nas últimas semanas. O governo holandês assumiu o controle da fabricante Nexperia, gigante de semicondutores subsidiária de um grupo chinês. Em resposta, a China impôs restrições à exportação de componentes eletrônicos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

REGIÃO SUL - RS DEFINE EMPRESAS QUE RECEBERÃO APOIO PARA PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE

Segundo o governo estadual, seleção final encerra a etapa pública do edital e abre caminho para a formalização dos contratos financiados pelo Badesul

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Durante a cerimônia, o governador gaúcho Eduardo Leite afirmou que a seleção final dos projetos confirma o papel do Rio Grande do Sul na agenda climática e energética

O governo do Rio Grande do Sul confirmou a lista final das empresas que receberão apoio financeiro para desenvolver projetos de hidrogênio verde no estado, encerrando o processo seletivo do Edital de Chamada Pública do Programa de Desenvolvimento da Cadeia Produtiva de Hidrogênio Verde. Segundo o governo

gaúcho, o resultado consolida o início da fase contratual do programa, etapa em que as empresas selecionadas deverão apresentar documentação ambiental válida e formalizar os instrumentos de crédito para acessar os recursos previstos.

O anúncio foi realizado pelo governador Eduardo Leite no Palácio Piratini. De acordo com o governo estadual, o edital é considerado o primeiro instrumento público de fomento direto à inovação em descarbonização industrial em nível estadual no país e integra a estratégia gaúcha de alinhamento ao Plano Rio Grande e ao Plano de Desenvolvimento Econômico, Inclusivo e Sustentável.

Os R\$ 100 milhões destinados ao programa serão operados pelo Badesul, agência de fomento vinculada ao governo do estado, responsável por financiar projetos estratégicos de desenvolvimento econômico e sustentável. Para o governo, a participação do Badesul dá escala e capacidade de execução ao programa, ampliando as condições para implantação industrial, inovação tecnológica e atração de investimentos privados.

Durante a cerimônia, o governador afirmou que a seleção final dos projetos confirma o papel do Rio Grande do Sul na agenda climática e energética. “O mundo todo está buscando combustíveis mais sustentáveis, que emitam menos gases de efeito estufa. Ainda no nosso primeiro governo identificamos a capacidade do Rio Grande do Sul para a produção do hidrogênio verde e mobilizamos empresas para compartilhar informações a partir de memorandos de entendimento e chegamos a esse edital de chamamento público. Os projetos selecionados são robustos, de empresas com histórico e reputação. É algo concreto, sólido, que vai se transformar realidade e que será um grande divisor de águas para o Estado, tanto do ponto de vista econômico quanto da geração de energia”, disse Leite.

A secretária do Meio Ambiente, Marjorie Kauffmann, também destacou a interpretação do governo de que o conjunto dos projetos representa um passo estruturante para o início da cadeia industrial do hidrogênio verde no estado. “O edital consolida a estratégia do governo de fomentar uma nova economia baseada em baixo carbono. As empresas selecionadas reúnem potencial tecnológico e industrial para impulsionar a cadeia do hidrogênio verde e projetar o Rio Grande do Sul na liderança da transição energética brasileira”, afirmou.

Segundo o governo, as iniciativas contempladas têm como objetivo principal reduzir emissões industriais de gases de efeito estufa, estimular a inovação em processos de baixo carbono e desenvolver insumos sustentáveis, como amônia verde, metanol e fertilizantes avançados. A administração estadual também sustenta que os projetos contribuirão para gerar empregos qualificados e fortalecer a pesquisa aplicada em centros tecnológicos e universidades.

O secretário-chefe da Casa Civil, Artur Lemos, reiterou a posição do governo de que o programa representa uma combinação entre desenvolvimento econômico e sustentabilidade. “Esta gestão está comprometida em liderar a transição energética no Brasil. Com o programa de apoio ao hidrogênio verde, buscamos posicionar o Estado como referência na produção e no uso de energias limpas”, destacou.

Para o governo, a consolidação do programa inaugura uma nova etapa da política energética estadual, com a perspectiva de formar um polo nacional de produção de hidrogênio verde, ampliar a competitividade industrial e fortalecer a transição para uma economia de baixo carbono.

VEJA OS PROJETOS SELECIONADOS

Âmbar Sul – Candiota

Implantação de planta industrial de H2V alimentada por energia solar fotovoltaica e armazenamento em hidretos metálicos. O hidrogênio será aplicado em processos industriais, incluindo a substituição do hidrogênio cinza na Usina Termelétrica Candiota III.

Tramontina – Carlos Barbosa

Instalação de planta de eletrólise com capacidade inicial de 1,25 MW, destinada à produção de hidrogênio de alta pureza. O H2V será usado na frota interna da empresa e em fornos industriais.

Be8 Energy – Passo Fundo

Projeto piloto para abastecimento de caminhões extrapesados com hidrogênio verde produzido a partir de etanol, com foco na avaliação técnica e econômica do H2V no transporte rodoviário pesado.

Rodoplast – Vacaria

Implantação de planta de hidrogênio verde integrada ao sistema municipal de resíduos sólidos urbanos, utilizando pirólise como fonte complementar de energia. O hidrogênio será inicialmente aplicado no abastecimento de um caminhão de coleta movido a H2V.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

ENERGIA - ONS APRESENTA PLANO PARA CORTE EMERGENCIAL DE GERAÇÃO EM PEQUENAS USINAS

Operador Nacional do Sistema Elétrico criou um protocolo para evitar problemas quando a oferta de energia for muito maior do que a demanda

Por Estadão Conteúdo



O sinal de alerta foi dado no Dia dos Pais, em 10 de agosto, quando a ONS precisou ordenar o corte de produção de energia elétrica

O PROTOCOLO PREVÊ A RESTRIÇÃO DA GERAÇÃO EM USINAS DE PEQUENO PORTE, PRINCIPALMENTE PEQUENAS CENTRAIS HIDRELÉTRICAS (PCHS) E TÉRMICAS A BIOMASSA, QUE NÃO SÃO SUPERVISIONADAS DIRETAMENTE PELO OPERADOR, MAS PELAS DISTRIBUIDORAS

Após um episódio em que quase se esgotaram as manobras possíveis para evitar instabilidades na rede elétrica que poderiam provocar apagão por excesso de oferta, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) elaborou um plano emergencial com um procedimento a ser seguido se situação semelhante ou pior voltar a ocorrer.



O protocolo prevê a restrição da geração em usinas de pequeno porte, principalmente Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs) e térmicas a biomassa, que não são supervisionadas diretamente pelo Operador, mas pelas distribuidoras. O Plano de Gestão de Excedentes de Energia na Rede de Distribuição foi apresentado na última sexta-feira à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Agora o regulador analisará a proposta e poderá fazer ajustes e complementações. As diretrizes também devem ser enviadas às distribuidoras para contribuições que aprimorem a aplicação prática do plano.

A expectativa é que o procedimento esteja disponível, caso necessário, até o fim do ano, disse o diretor de Operação do ONS, Chrisano Vieira, em entrevista ao Estadão/ Broadcast. Segundo ele, a probabilidade de acionamento é baixa, mas a definição do processo dá clareza sobre o protocolo que deve ser seguido por Operador e distribuidoras em eventual emergência.

Isso é importante, de acordo com Vieira, porque há outros fatores que podem influenciar no dia a dia e tornam o sistema elétrico brasileiro ainda mais complexo. "O que a gente está discutindo aqui é algo bastante pontual, mas fundamental para a segurança do sistema nessas situações mais atípicas, mas que são passíveis de ocorrer, dada a dinâmica de crescimento do sistema, do ponto de vista da expansão da mini e microgeração distribuída e também das condições climáticas", afirmou.

Sinal de alerta

A necessidade de criação do protocolo ficou evidente no Dia dos Pais, em 10 de agosto. Na ocasião, a demanda por eletricidade estava baixa, combinada com elevada geração renovável, o que fez a oferta superar significativamente o consumo, sobretudo no meio do dia, quando a produção solar é mais intensa. Isso exigiu intervenções severas do ONS. Entre 13h e 13h30, o Operador ordenou o corte de toda a produção possível de usinas hidrelétricas, eólicas e solares.

Depois desse episódio, não se registrou situação tão crítica, mas Vieira admite que o ONS monitora com atenção os feriados de fim de ano, quando a demanda tende a cair em razão da redução da atividade econômica.

Um novo evento poderia ocorrer se somasse carga menor das empresas, temperaturas mais amenas - reduzindo o uso de ar-condicionado - e baixa nebulosidade, elevando a geração solar, exatamente como ocorreu no Dia dos Pais.

O grande problema quando a oferta de energia é muito maior do que a demanda é que o sistema elétrico pode entrar em desequilíbrio. Na prática, ocorrem oscilações na frequência e na tensão da rede e essa instabilidade por levar desligamentos automáticos.

O plano

Na prática, o plano emergencial prevê que o ONS possa acessar "recursos flexíveis" além daqueles das usinas hidrelétricas, eólicas e solares sobre as quais já consegue ordenar cortes. A medida será adotada em última instância, caso todas as demais ações operativas disponíveis não garantam a estabilidade e a segurança da rede elétrica nacional.

Para isso, o Operador comunicará com antecedência às distribuidoras a possível necessidade de redução temporária da geração, e caberá à concessionária local comandar um eventual corte no volume necessário.

Desta maneira, todos já saberão o que fazer se houver o mesmo problema que aconteceu no Dia dos Pais. Embora seja pequeno o risco de ser necessário acionar esse plano emergencial, a ONS prefere se precaver e deixar pronto o protocolo para não ter nenhum problema que possa angustiar as regiões brasileiras.

Potência

Segundo Vieira, existem 20.000 megawatts (MW) de potência instalada em usinas com menos de 50 MW cada, sob supervisão de diferentes distribuidoras e classificadas tecnicamente como "tipo III".

Cerca de 80% dessa capacidade está concentrada em São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Paraná, Santa Catarina, Goiás, Mato Grosso do Sul, Bahia e Rio Grande do Sul.

Ele ressalta, porém, que nem toda essa potência está disponível para corte, pois há casos em que os avos não estão operando ou não podem responder ao comando. Um inventário será analisado conjuntamente por distribuidoras e órgãos do setor para definir detalhes.

"Tudo vai ser conversado e estruturado, de modo a contemplar a visão de todos os atores desse processo, mas o importante é que se tenha conforto no momento em que uma situação de operação mais crítica for anunciada", afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

FINANÇAS - MERCADO VÊ IPCA EM 2025 QUASE DENTRO DA META DE INFLAÇÃO, APÓS ESTOURO EM 2024

Movimentos de apreciação cambial e preços de alimentos e gasolina deram um alívio para as esmavas do ano

Estadão Conteúdo



O cenário atual para a inflação é mais benigno do que o mercado desenhava no início do ano; a meta é de 4,5%

O mercado consolidou a aposta de que o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) deve encerrar 2025 muito próximo do teto da meta inflacionária, de 4,5%, após estouro da meta em 2024 (4,83%).

Economistas consultados pelo Projeções Broadcast consideram que a moderação dos preços de alimentos, o movimento de apreciação cambial, e a redução do preço da gasolina pela Petrobras na última semana ajudaram a aliviar as estimativas para o ano.

A mediana da pesquisa Projeções Broadcast indica alta de 4,51% para o IPCA do ano, resultado menor do que o apontado pelo último boletim Focus, que teve a esmava intermediária para inflação de 2025 reduzida de 4,70% para 4,56%. Economistas não descartam mais uma redução da mediana do Focus na próxima divulgação. Até setembro, o IPCA acumula alta de 3,64% no ano e de 5,17% em 12 meses.

O cenário atual para a inflação é mais benigno do que o mercado desenhava no início do ano, sobretudo pelo movimento de overshooting da taxa de câmbio no final de 2024. A tulo de comparação, a mediana para o IPCA 2025 do Focus chegou a atingir 5,68% em março. Diretores do Banco Central reforçaram ao longo do ano o desconforto com a desancoragem das expectativas de inflação, um fator importante para determinar quando o Comitê de Política Monetária (Copom) deve iniciar o processo de afrouxamento monetário.

Caso o IPCA de 2025 cumpra, de fato, o limite da meta, o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, estaria dispensado de escrever mais uma carta ao ministro da Fazenda, Fernando Haddad, sobre os motivos que levaram ao estouro da meta de inflação.

Apostas

No início do ano, a projeção para o IPCA de 2025 do head de macroeconomia da Kínitro Capital, João Savignon, era uma das mais altas do mercado, de 6,5%, muito influenciada pela perspectiva de



uma taxa de câmbio mais depreciada. Hoje, o economista aposta em uma alta de 4,46% para a inflação no ano, abaixo do teto da meta.

Além da dinâmica mais favorável da taxa de câmbio, a inflação de bens industriais e alimentos, na esteira da queda dos preços das commodities, foi o "grande diferencial" para a revisão na esmava, segundo ele. A expectativa é de bandeira amarela na tarifa de energia elétrica em dezembro - se for verde, a esmava deve sofrer um decréscimo de 10 pontos base.

Para o economista Fabio Romão, da 4intelligence, o IPCA deve encerrar o ano em 4,52%, em um cenário que prevê bandeira tarifária amarela em dezembro. Segundo ele, a estimativa do ano perdeu força neste mês devido à redução do preço da gasolina pela Petrobras, mas já vinha dando sinais de moderação. A alimentação no domicílio, por exemplo, chegou a rodar em 7,5% em maio, e pode fechar em 4% em 2025.

"Tivemos uma boa safra, a gripe aviária momentaneamente também derrubou os preços das carnes, o câmbio ajudou bastante e o próprio tarifaço de Donald Trump ajudou a tirar força de algumas cotações", aponta. A estrategista de inflação da Warren Investimentos, Andréa Angelo, projeta hoje o IPCA de 2025 a 4,3%. "Mas poderia ir para 4,2% com a bandeira tarifária amarela vigente já a partir de novembro", afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

FINANÇAS – PERSPECTIVA POSITIVA PARA FIM DO ANO IMPULSIONA APOSTA DE CORTE DA SELIC EM JANEIRO

A perspectiva de moderação no IPCA no encerramento do ano reforça a aposta pelo início do ciclo de flexibilização monetária já em janeiro, embora esse não seja o cenário-base da maioria dos economistas.

O mercado de trabalho resiliente e a inflação de serviços em níveis altos - ainda que esteja em desaceleração e apresentando uma melhora qualitativa - podem ser um freio para o Banco Central na decisão de reduzir ou não a taxa Selic em janeiro.

A economista Andréa Angelo, da Warren Investimentos, considera que a desaceleração dos serviços aumenta a aposta por uma queda de juros em janeiro, de 0,25 ponto percentual. Segundo ela, o qualitativo do IPCA mostrou melhora em setembro e na leitura do IPCA-15 de outubro. Contudo, a parte de serviços intensivos no trabalho, ligado ao mercado de trabalho, foi a única que voltou a acelerar neste mês.

Para o head de macroeconomia da Kínitro Capital, João Savignon, o cenário atual para a inflação aumenta a probabilidade de uma eventual antecipação do ciclo de cortes da taxa Selic, mas avalia que ainda é cedo para o Copom baixar a guarda e antecipar o ciclo de redução da taxa Selic.

"É preciso aguardar o efeito positivo da dinâmica para gerar uma expectativa inflacionária menor, especialmente para 2027, que é o horizonte do BC. A autarquia precisa consolidar o ganho de credibilidade", observa. A Kínitro prevê o primeiro corte na Selic entre março e abril, mas não descarta um início em janeiro.

O economista Fabio Romão, da 4intelligence, considera que a projeção do IPCA a 4,5% em 2025 será a mais frequente no mercado, visto que o cenário para ela se concretizar ficou mais provável. "Certamente as apostas de o primeiro corte na Selic ser em janeiro vão crescer, mas ainda não veremos uma moderação no mercado de trabalho neste ano", observa.

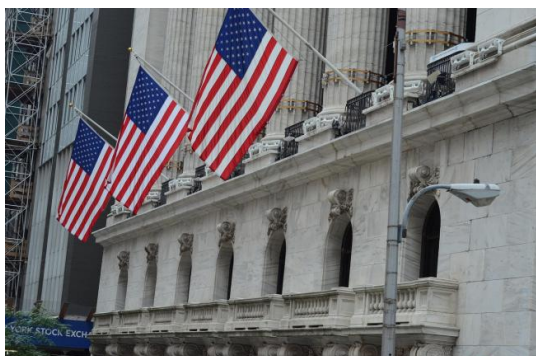
O economista Alexandre Maluf, da XP Investimentos, também avalia que o cumprimento do teto da meta da inflação aumenta a aposta de corte no juro básico em janeiro. "O cenário ainda está aberto, contudo, com as incertezas fiscais e o ciclo de cortes do Federal Reserve", pontua. A corretora mantém o call de início do afrouxamento monetário em março, com uma redução de 0,50 ponto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/11/2025

FINANÇAS - DE CURSOS A VIAGENS, MERCADO SE CAPACITA PARA FALAR SOBRE INVESTIMENTOS INTERNACIONAIS

Empresas do setor financeiro querem aproveitar abertura no exterior para internacionalizar portfólios de seus clientes

Estadão Conteúdo



Existe uma abertura maior para investimentos no exterior, mas, para isso, também há a necessidade de melhor preparação dos profissionais do mercado financeiro

Os profissionais do mercado financeiro ainda não estão preparados para falar sobre investimentos no exterior. A frase foi repetida algumas vezes por representantes de diferentes instituições durante evento promovido pela Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima) no início do mês, e revelou a ânsia da Faria Lima em internacionalizar os portfólios de seus clientes.

Porém, enquanto o acesso aos mercados globais ficou mais fácil nos últimos anos, os profissionais ainda têm um caminho a trilhar junto aos investidores, e o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) procurou grandes casas para conhecer as estratégias utilizadas - que vão de cursos e palestras a viagens para fora do País.

A CARTEIRA DO BRASILEIRO É DE INVESTIMENTOS LOCAIS E A DIVERSIFICAÇÃO INTERNACIONAL TINHA UMA BARREIRA DE CUSTO, ESTRUTURA E OFERTA. MAS, AO LONGO DOS ÚLTIMOS 10 ANOS, VIMOS UMA MAIOR ABERTURA PARA O MERCADO OFERECER ESSE TIPO DE PRODUTO. AO MESMO TEMPO, EM DISCUSSÕES NA ANBIMA, VIMOS A NECESSIDADE DE PREPARAR A FORÇA DE VENDAS, ASSIM COMO OS INVESTIDORES"

MARCELO BILLI

superintendente de Sustentabilidade, Inovação e Educação da Anbima

"A carteira do brasileiro é de investimentos locais e a diversificação internacional tinha uma barreira de custo, estrutura e oferta. Mas, ao longo dos últimos 10 anos, vimos uma maior abertura para o mercado oferecer esse tipo de produto. Ao mesmo tempo, em discussões na Anbima, vimos a necessidade de preparar a força de vendas, assim como os investidores", afirmou Marcelo Billi, superintendente de Sustentabilidade, Inovação e Educação da Anbima.

Do lado dos investidores, os últimos anos foram de construção de uma cultura com maior diversificação, segundo Billi. Embora a taxa de juros historicamente alta no Brasil ainda segure investidores na ideia de segurança da renda fixa, o executivo avalia que é possível observar uma busca por melhor equilíbrio entre risco e retorno, o que tem cada vez mais incluído diversificação geográfica. O argumento de que parte da vida financeira está ligada ao exterior - via consumo, viagens e flutuações cambiais - tem feito as pessoas prestarem mais atenção nisso, diz Billi.

Do outro lado, as plataformas de investimento passaram a oferecer mais alternativas para acesso a mercados globais. Assim, embora já trabalhe o tema em suas certificações, a Anbima lançou recentemente uma microcertificação para educar profissionais sobre investimentos internacionais.

São cinco trilhas de aprendizagem, com cerca de três horas de duração, gratuito e disponível para qualquer inscrito na plataforma Anbima Edu. "O tema cresceu muito e vimos que os profissionais

estavam sendo demandados, então decidimos lançar a microcertificação. Quem faz ela aprende muito mais do que é exigido nos exames", diz Billi. "É um esforço adicional".

Demanda maior

A busca pelo tema de investimentos internacionais é cada vez maior e, quem não estiver pronto para falar sobre o assunto, vai ficar para trás, alerta Juliana Benvenuto, coordenadora de Alocação e Inteligência da Avenue. "Os próprios profissionais já estão sentindo isso e indo atrás", afirma. "O educacional é uma das ferramentas mais importantes para dar acesso ao mercado internacional. E, quanto mais profissionais capacitados vemos melhor para o investidor final".

Desde 2022, a Avenue oferece projetos de capacitação para seus parceiros, com uma estrutura que trabalha desde argumentos comerciais, à compreensão do funcionamento do mercado americano e vai até questões como planejamento tributário e sucessão patrimonial no exterior. Os conteúdos em vídeo são compartilhados com os parceiros e treinamentos online e presencial também são realizados. Benvenuto conta que, em 2024, foram mais de 350 sessões ao vivo.

Universidade corporativa

No BTG Pactual, a área de capacitação possui uma equipe multidisciplinar focada em apoiar os profissionais na transmissão de informações e assimilação de conteúdos, segundo o head de Capacitação, Victor Ferreira. A empresa possui uma universidade corporativa interna chamada BTG Bankers, com disponibilização de material gravado e documentos. Além disso, a rede participa de discussões e treinamentos síncronos para "esticar a jornada de aprendizagem, sem ser algo apenas pontual" diz Ferreira.

Isso de modo amplo. Especificamente para o conteúdo offshore, o executivo adiantou que o BTG está desenhando um certificado de distinção de conhecimento, que deve ser lançado no ano que vem. Outra estratégia é o envio dos profissionais para treinamentos no exterior. O BTG já levou líderes das assessorias para lugares como a Universidade de Columbia e a Wharton School.

Disney

Já a Monte Bravo enviou profissionais para uma imersão no Disney Institute. A corretora também traz profissionais de fora para palestras no Brasil, sendo uma das mais recentes com David Richman, referência global no desenvolvimento de consultores financeiros. "Temos provocado formas diferentes de capacitação dos nossos profissionais para que esse tema se torne cada vez mais relevante. E, através do assessor, levamos essa educação para os clientes também", afirma Felipe Carbonar, diretor comercial (CCO na sigla em inglês) da Monte Bravo. "Tratar do offshore toda segunda-feira, em reunião semanal, também fez muita diferença para acelerarmos nosso crescimento", acrescenta.

Quase 15% do volume total de R\$ 45 bilhões sob custódia da corretora está fora do Brasil. A expectativa é elevar o número para 20% a 25%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

TECNOLOGIA & INOVAÇÃO – OPINIÃO - COMO IMPLANTAR INOVAÇÃO EM GRANDES EMPRESAS (E SUPERAR A FRUSTRAÇÃO DO MEIO DO CAMINHO)



RAUL LAMARCA
CEO do HUB Livre

opinioao@portalbenews.com.br

Inovar é fácil no discurso — difícil é sustentar o processo até que os resultados apareçam. Toda grande empresa que decide investir em inovação passa por um mesmo ciclo: entusiasmo inicial, frustração com os primeiros obstáculos e, finalmente, consolidação quando a inovação deixa de ser



um projeto e passa a ser uma competência organizacional. O caminho não é linear. Ele é feito de curvas, aprendizados e ajustes. E compreender as fases dessa jornada é o que diferencia empresas que desistem no meio do caminho daquelas que realmente se transformam.

1. Dor e desejo: o galho da mudança

Toda transformação começa com uma dor — processos lentos, custos crescentes, perda de competitividade, desmotivação das equipes. Dessa dor nasce o desejo de inovar: o momento em que os líderes percebem que continuar como está é mais arriscado do que mudar. É aqui que nasce a visão, ainda sem clareza sobre o método.

2. Decisão e ações isoladas: o entusiasmo inicial

Com a decisão tomada, começam as primeiras iniciativas: pilotos, laboratórios, hackathons e parcerias pontuais. É a fase das ações isoladas, movida por energia e boa intenção, mas ainda sem estrutura. Sem governança ou métricas claras, o risco é que o movimento se disperse e a inovação perca força antes de mostrar resultados.

3. Frustração e aceitação: o teste de maturidade

É o ponto em que muitas empresas desistem. A ausência de resultados rápidos gera frustração, e a inovação passa a ser vista como custo ou distração. Mas esse é o momento mais importante do processo. A aceitação surge quando a liderança entende que inovar exige constância, método e aprendizado coletivo. A partir daí, a inovação deixa de ser periférica e passa a fazer parte da estratégia.

4. Primeiros resultados e investimento: o ciclo virtuoso

Quando as primeiras entregas começam a surgir — ainda que pequenas — a confiança se instala. É hora de investir, formalizar processos, criar programas estruturados de inovação aberta, envolver as áreas técnicas e dar escala às soluções. A inovação deixa de ser discurso e se torna prática sustentada.

5. O salto de fé e o crescimento Mesmo com resultados concretos, o momento decisivo chega quando é preciso escalar. Esse é o salto de fé — investir mais, integrar novas tecnologias, desafiar modelos mentais e sustentar o compromisso de longo prazo. A arr daí, vem o crescimento: quando a inovação deixa de depender de uma área e se torna parte do DNA organizacional.

Implantar inovação em grandes empresas é, acima de tudo, um exercício de resiliência corporativa. Não se trata de evitar a frustração, mas de atravessá-la com método e propósito.

As organizações que entendem isso colhem mais do que resultados — constroem cultura. Em qual dessas fases a sua empresa está hoje?

TODA TRANSFORMAÇÃO COMEÇA COM UMA DOR — PROCESSOS LENTOS, CUSTOS CRESCENTES, PERDA DE COMPETITIVIDADE, DESMOTIVAÇÃO DAS EQUIPES. DESSA DOR NASCE O DESEJO DE INOVAR: O MOMENTO EM QUE OS LÍDERES PERCEBEM QUE CONTINUAR COMO ESTÁ É MAIS ARRISCADO DO QUE MUDAR

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/11/2025

JUSTIÇA - TCU ENCERRA PRESIDÊNCIA DA INTOSAI COM INOVAÇÃO E ALCANCE GLOBAL

Corte de Contas do Brasil apresenta balanço de gestão à frente da entidade internacional de controle externo, destacando ferramentas como Climate Scanner e ChatTCU

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A reunião do Conselho Diretivo foi conduzida pelo presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo, que apresentou relatório detalhado das ações desenvolvidas entre 2022 e 2025



O Tribunal de Contas da União (TCU) apresentou, no último dia 27 de outubro, o balanço de sua gestão à frente da Organização Internacional das Instituições Superiores de Controle (Intosai), durante a 79ª reunião do Conselho Diretivo da entidade em Sharm El Sheikh, no Egito. O encontro antecedeu a abertura do XXV Congresso Internacional das Instituições Superiores de Controle (Incosai), considerado o principal evento global do setor e que marcou a transferência da presidência da Intosai do Brasil para o Egito após três anos de liderança brasileira.

A Intosai, criada em 1953, reúne as instituições superiores de controle — órgãos equivalentes aos tribunais de contas — de mais de 190 países. Sua missão é promover cooperação internacional, troca de conhecimento, padrões técnicos e fortalecimento das capacidades de auditoria governamental em todo o mundo. O Incosai, realizado a cada três anos, reúne delegações de mais de 100 países para debater tendências, metodologias e desafios relacionados ao controle externo e à governança pública global.

A reunião do Conselho Diretivo foi conduzida pelo presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo, que apresentou relatório detalhado das ações desenvolvidas entre 2022 e 2025. Segundo o TCU, esse período foi marcado pela consolidação de uma agenda internacional voltada à inovação, sustentabilidade e governança pública. Vital abriu a sessão destacando o papel da Corte brasileira na ampliação da presença da Intosai no cenário internacional e na construção de uma agenda estratégica de longo prazo.

“Para mim, esta reunião tem também um significado especial. É a última vez que o Tribunal de Contas da União do Brasil conduz os trabalhos como presidente da Intosai. Sinto um profundo orgulho por tudo o que construímos juntos neste período: fortalecemos a comunicação, aprimoramos nossas capacidades institucionais, promovemos a integração entre regiões e reafirmamos o papel das instituições superiores de controle como pilares da boa governança mundial”, afirmou.

Entre as principais entregas da gestão brasileira, Vital destacou o desenvolvimento do ClimateScanner, ferramenta concebida pelo TCU em parceria com o Grupo de Trabalho sobre Auditoria Ambiental (WGEA). A metodologia permitirá, pela primeira vez, a criação de um panorama global sobre governança climática, incorporando avaliações de riscos, políticas de mitigação e adaptação e a execução de investimentos em clima. De acordo com o TCU, mais de 250 auditores de 142 instituições foram capacitados em oficinas regionais que abrangeram todas as áreas da Intosai.

“Essa inovação representa mais do que um avanço tecnológico: ela permite a apropriação dos dados pelos cidadãos, fortalecendo a transparência, o controle social e a cidadania ambiental”, ressaltou o ministro.

Outro eixo estruturante do período foi o fortalecimento do Comitê de Questões Emergentes (SCEI), responsável por analisar tendências globais e apoiar a antecipação de riscos para as instituições de controle. Sob a presidência brasileira, o comitê ganhou novo impulso e publicou, em 2024, o relatório Navigang Global Trends, considerado o primeiro estudo de tendências da Intosai baseado em metodologias de foresight.

Vital defendeu, em seu discurso, que a incorporação de inovação e pensamento estratégico deve seguir como prioridade da entidade. ti

O Incosai

O Congresso da Intosai, que ocorreu de 27 a 31 de outubro, reúne delegações de mais de 100 países para debater tendências do controle externo e apresentar resultados de auditorias globais. O TCU informou que o evento deste ano também destaca iniciativas brasileiras como o ClimateScanner, o Guia de Auditoria em Transição Energética, o Índice Multidimensional de Pobreza e o ChatTCU — ferramenta de inteligência artificial desenvolvida pelo Tribunal e compartilhada com outras instituições no Brasil e no exterior.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025

JUSTIÇA - FERRAMENTAS, CENTROS DE ESTUDO E COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

O relatório apresentado pelo TCU ao Conselho Diretivo da Intosai também destacou o avanço de iniciativas consideradas pilares técnicos da gestão brasileira, entre elas o Guia Prático de Auditoria da Transição Energética, desenvolvido pela corte em parceria com a Agência Internacional de Energia (IEA). Lançado inicialmente como documento de referência, o guia evoluiu este ano para uma plataforma colaborativa global, com o objetivo de apoiar auditorias relacionadas à transição energética em diversos países.

Outro ponto ressaltado foi o fortalecimento do Centro de Estudos Avançados da Intosai (CASt), que se tornou, segundo o TCU, um espaço permanente de pesquisa aplicada e cooperação técnica. O centro desenvolveu projetos em três temas prioritários: impactos da inteligência artificial nas Instituições Superiores de Controle (ISCs), auditoria do financiamento climático e combate à fome e à pobreza.

Outras ações

O relatório também mencionou iniciativas institucionais e de inclusão. Entre elas, a criação da Organização Internacional das Instituições Superiores de Controle com Funções Jurisdicionais (Jurisai), o trabalho da Comissão Técnica Permanente sobre Infraestrutura e Transições Energéticas (Coinfra), da Organização Latino-Americana e do Caribe de Instituições Superiores de Controle (Olacefs), além de iniciativas de transformação digital.

No campo da cooperação e desenvolvimento de lideranças, Vital citou o Programa Internacional de Liderança Feminina (ProInter), a agenda de igualdade de gênero, ações de comunicação e estratégias para ampliar a participação cidadã nos processos de controle.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/11/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

TARIFAÇO DE TRUMP: GOVERNO BRASILEIRO JÁ ADMITE NEGOCIAR COTAS DE EXPORTAÇÃO COM OS EUA

Secretário do Ministério da Indústria cita itens que ficaram mais caros no mercado americano, como o café, como exemplo de produtos para os quais negociação envolveria limite de vendas sem tarifas

Por Ivan Martínez-Vargas — Brasília



O presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, e o dos Estados Unidos, Donald Trump, durante reunião bilateral na Cúpula da Asean em Kuala Lumpur, na Malásia, no último domingo (26) — Foto: Ricardo Stuckert/PR

Uma semana após a reunião entre os presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump, em Kuala Lumpur, e sem avanço nas conversas, negociadores brasileiros admitem que, caso não seja possível uma isenção total dos produtos brasileiros no tarifaço imposto pelos Estados Unidos, possa haver

concessões setoriais.

Isso incluiria, por exemplo, cotas para commodities que tiveram alta de preço no mercado americano após a imposição da tarifa de 50%. O setor industrial, por outro lado, resiste a negociações por segmento, o que já tem provocado uma disputa velada entre os setores produtivos. Nesta quarta-feira, o tarifaço de Trump terá audiência decisiva na Suprema Corte, e presidente americano já avisou que não vai comparecer.

Um dos presentes do governo brasileiro na reunião com Trump na Malásia, o secretário-executivo do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC), Márcio Elias Rosa, disse ao GLOBO reiterou que o foco segue sendo na suspensão total do tarifaço, mas admite a possibilidade de negociar taxas mais baixas para uma quantidade específica de alguns produtos.

— Reclamamos sobre a tarifa a produtos como o café porque tem grande impacto (inflacionário) lá. O nosso argumento é que uma medida de redução da tarifa beneficiaria os próprios americanos. Se essa redução vai ser por meio de cota ou não, a negociação é que vai determinar. Pode ser um caminho, desde que a cota tenha dimensão suficiente para o que já exportávamos — afirma Rosa.

Entre os setores ainda não contemplados pelas isenções já existentes, estão alguns que figuram entre os principais da pauta de exportações aos EUA, a exemplo carne bovina, café, máquinas e equipamentos.

O governo brasileiro aguarda o retorno da comitiva de Trump que foi à Ásia negociar com a China para dar andamento às tratativas e há a expectativa de uma missão oficial do chanceler Mauro Vieira e do vice-presidente Geraldo Alckmin a Washington nos próximos dias.

Entre empresários e diretores de entidades setoriais ouvidos pelo GLOBO, há a leitura de que o plano A do governo brasileiro, de buscar uma trégua temporária do tarifaço enquanto durarem as negociações comerciais, não recebeu ainda qualquer sinalização positiva por parte dos Estados Unidos. O plano B, vocalizado pelo vice-presidente Geraldo Alckmin a empresários, é buscar a ampliação das isenções setoriais.

Marcos Antônio Matos, diretor-geral do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) diz que o setor também pede uma suspensão geral das alíquotas por 90 dias, mas salienta que, alternativamente, pleiteia que “o café seja pinçado da ordem executiva dada por Trump em 5 de setembro junto a alguns outros produtos de necessidade americana para entrarem na lista de exceções ao tarifaço”.

— Não foram mencionadas cotas nas nossas conversas, o foco foi na excepcionalidade do café, porque nosso produto é evidentemente necessário no mercado e na economia americana — diz Matos. O setor exportou 8,1 milhões de sacas aos EUA em 2024. Uma cota, avalia uma pessoa familiarizada com o setor, deveria comportar um volume de ao menos 9 milhões de sacas.

Um industrial diz reservadamente que já existe uma disputa velada entre os setores para emplacarem isenções setoriais. Entre os segmentos mais articulados estão os de café e carne bovina, que atuam tanto junto ao governo brasileiro quanto junto à burocracia do governo Trump, com o apoio dos importadores americanos.

O empresário Joesley Batista, do grupo de controle da J&F, e executivos da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), por exemplo, participaram da viagem de Lula ao Sudeste Asiático, e buscam se contrapor às resistências de produtores americanos de estados do Meio-Oeste dos EUA contra uma isenção ao tarifaço para a carne brasileira.

Procurada, a Abiec afirmou acreditar em um “entendimento” entre os dois países que “possa preservar a competitividade do produto brasileiro, garantir previsibilidade aos exportadores e ampliar a presença da carne bovina nacional no mercado norte-americano, segundo maior comprador do Brasil e um importante destino para o setor”.

Etanol em disputa

Também reservadamente, empresários e entidades setoriais têm defendido que o Brasil coloque na mesa de negociação concessões ao pleito americano de reduzir tarifas ao etanol americano, mas a proposta esbarra nas resistências do setor sucroalcooleiro e do próprio MDIC.

Um dos pleitos levados por setores prejudicados pelo tarifaço ao governo brasileiro é de que o país reative uma cota com isenção tarifária para exportação do item. A cota existiu até 2020 e estabelecia isenção para 600 milhões de litros a cada ano. A partir desse volume, a tarifa subia.

O Brasil hoje importa o etanol americano, derivado do milho, quando a demanda interna é alta e a produção local não consegue atendê-la. Os Estados Unidos reclamam que a taxa brasileira sobre o produto, de 18%, é elevada. Os EUA taxam em 2,5% o etanol brasileiro, produzido a partir da cana-de-açúcar. Os dois países são os maiores produtores do mundo, o Brasil em segundo lugar.

Membros da equipe que negocia o tarifaço, porém, dizem que os americanos não tocaram no tema do etanol nas últimas conversas, embora seja historicamente um setor importante para os americanos. A tarifa de importação cobrada pelo Brasil ao etanol anidro consta na investigação aberta pelo Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR, na sigla em inglês) nos termos da Seção 301 da Lei de Comércio dos EUA.

Elias Rosa nega que o MDIC trate do tema das cotas para etanol no momento e diz que uma proposta do tipo não vai partir do Ministério.

O presidente da Confederação Nacional das Indústrias (CNI), Ricardo Alban, se diz contrário a uma negociação setor a setor porque, diz ele, a medida resolveria o problema apenas para os produtos que têm impacto direto na inflação americana, a exemplo de commodities cujos preços inflacionaram no mercado doméstico americano devido ao tarifaço.

Setores igualmente afetados pela tarifa de 50%, mas sem a mesma capacidade de pressão ou impacto inflacionário nos EUA, alerta Alban, tenderiam a ficar para trás, como o caso dos calçados ou da indústria têxtil.

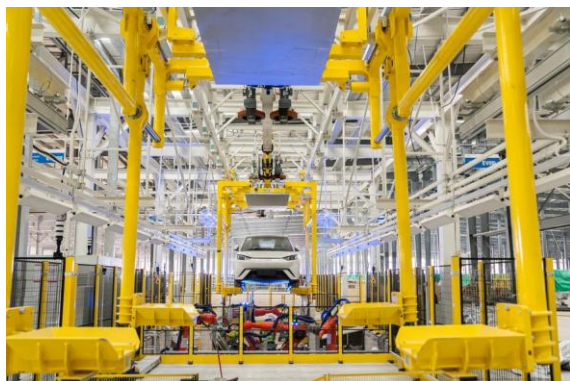
— Quanto ao etanol, houve cota de isenção até a época da pandemia e os americanos não exportavam para o Brasil, mesmo com esse benefício — argumenta.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/11/2025

BYD DÁ INÍCIO AO SEGUNDO TURNO NA UNIDADE DE CAMAÇARI E AMPLIA PRODUÇÃO NA FÁBRICA

Nova fase será implementada a partir de segunda-feira; operação contará com apoio total de 120 colaboradores



Unidade da BYD na Bahia já tem mais de mil empregados — Foto: Divulgação BYD

A partir desta segunda-feira um grupo de 20 colaboradores vai passar a trabalhar de 18h às 3h15 na fábrica da BYD em Camaçari (BA), inaugurando o segundo turno de produção na unidade. O novo horário será cumprido de segunda à quinta-feira. Às sextas-feiras, a produção será encerrada mais cedo, às 2h22. A partir do dia 15, outros 100 colaboradores serão integrados ao novo turno.

Com 44h semanais, o período noturno de trabalho na unidade será um teste piloto, que deve durar até o fim do ano. Os colaboradores terão direito a todos os serviços oferecidos no primeiro período de produção como serviço médico, alimentação e transporte.

“A implementação do segundo turno representa um passo importante na estratégia de crescimento sustentável da nossa empresa. Estamos respondendo ao aumento da procura com mais eficiência, inovação e valorização de nossos colaboradores”, afirma o presidente da BYD Brasil, Tyler Li.

A fábrica da BYD Brasil em Camaçari já emprega cerca de 1.800 pessoas. Só no dia 15 de outubro, foram contratados 240 trabalhadores. O projeto da companhia para o complexo industrial prevê a geração de até 20 mil postos de trabalho diretos e indiretos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/11/2025

SETOR INDUSTRIAL PERDE 15 MIL VAGAS APÓS TARIFAÇÃO DOS EUA, APONTA LEVANTAMENTO

Por Ana Carolina Diniz



Exportação — Foto: Freepik

Um estudo mostra que desde o início do tarifaço dos Estados Unidos contra o Brasil, em agosto, cerca de 15 mil vagas foram perdidas na indústria de transformação. A estimativa foi feita por André Valério, coordenador de Pesquisa Macroeconômica do Banco Inter, e Gustavo Menezes, assistente de Pesquisa Macroeconômica, baseados em microdados do Caged e informações do comércio exterior.

Segundo o estudo, as perdas ocorreram principalmente em bens de capital, como aeronaves, motores e máquinas elétricas, e na indústria de alimentação, com destaque para o refino de açúcar. De acordo com o levantamento, São Paulo respondeu sozinho por mais de um quarto das demissões, reflexo de uma frustração no ciclo habitual de contratações de agosto, que só se recuperou parcialmente em setembro. No mesmo período, as exportações de açúcar para os EUA caíram cerca de 80%.

A região Sul também foi duramente atingida, com 4,5 mil postos de trabalho eliminados. O motivo é a forte presença de indústrias exportadoras de bens de capital, cujas cadeias produtivas são mais difíceis de redirecionar a outros mercados.

No estudo, eles analisaram que as 131 regiões intermediárias (agrupamentos de municípios com características semelhantes) expostas à exportação de bens manufaturados para os EUA, 60 registravam variação interanual positiva em julho. Dois meses depois, esse número caiu para 28, enquanto a quantidade de regiões com forte queda aumentou para 63, o maior patamar desde a greve dos caminhoneiros de 2018.

O estudo reforça que os efeitos gerais sobre a economia devem ser temporários. A baixa abertura comercial do Brasil e a diversificação dos destinos de exportação têm amortecido o impacto.

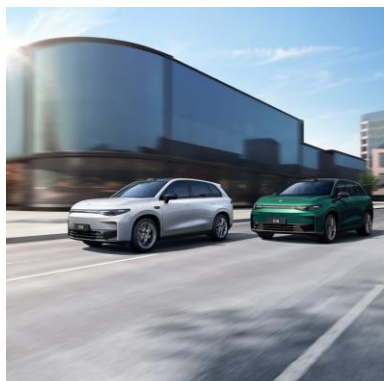
Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/11/2025

STELLANTIS LANÇA MARCA CHINESA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS LEAPMOTOR NO BRASIL

Empresas mantêm parceria desde 2023 para comercialização de veículos da marca asiática

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo



O modelo Leapmotor C-10 — Foto: Divulgação/Stellantis

A Stellantis — dona de marcas como Fiat, Peugeot, Citroën e Jeep — estreou no Brasil a marca chinesa de veículos elétricos Leapmotor nesta segunda-feira, marcando sua entrada no segmento de automóveis elétricos. A chegada da nova marca é acompanhada por uma ampla rede de concessionárias e serviços de pós-venda. Os primeiros modelos que serão comercializados na região são os SUVs C10 Elétrico (BEV) e C10 Ultra-Híbrido (REEV).

— A introdução de uma nova marca em nosso portfólio representa um modelo de negócios inédito na região, onde uma marca de alto nível tecnológico e com um DNA voltado para a eletrificação será impulsionada diretamente pela Stellantis, líder do mercado sul-americano, promovendo a integração de tecnologias, plataformas e know-how a nível global — diz Herlander Zola, Presidente da Stellantis para a América do Sul.

A chegada da Leapmotor integra o plano de investimentos recorde da empresa para a América Latina, de R\$ 32 bilhões entre 2025 e 2030. Além dos novos produtos, o plano inclui o lançamento de novos modelos com foco no avanço das tecnologias Bio-Híbrido — que combinam sistemas híbrido-flex e elétricos — para tornar a eletrificação mais acessível a diferentes consumidores.

Em setembro, a Stellantis registrou o maior volume de produção de sua história na América do Sul, com 91.216 veículos. A Fiat Strada, líder do mercado automotivo brasileiro há vários anos, também alcançou recorde histórico, com 18.287 unidades produzidas no Polo Automotivo de Betim (MG) no mesmo mês.

A parceria entre Stellantis e Leapmotor foi formalizada em outubro de 2023, quando a montadora europeia anunciou um investimento de € 1,5 bilhão para adquirir 21% da empresa chinesa, uma das três principais fabricantes de automóveis elétricos da China. O acordo criou a joint venture Leapmotor International, que detém os direitos exclusivos de fabricar e vender veículos da marca fora do território chinês.

Com o movimento, a Leapmotor consolida sua presença na China e passa a contar com a estrutura global da Stellantis para expandir as vendas em novos mercados. Especialistas avaliam que a ideia é fazer com que a Stellantis tenha uma linha de produtos com propulsão elétrica o mais rapidamente possível.

É uma forma de garantir espaço em um mercado de veículos na faixa de entrada. Alguns analistas consideram que a Stellantis estava defasada no desenvolvimento de carros elétricos, em comparação com outras empresas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 03/11/2025

PORTOS DO AÇU E DE ANTUÉRPIA-BRUGES ASSINAM ACORDO PARA IMPLEMENTAÇÃO DE UM 'CORREDOR MATÍRIMO VERDE'

Os dois pontos contarão com abastecimento com combustíveis alternativos e embarcações menos poluidoras

Por Vinicius Neder — Rio

O Porto do Açu, no litoral norte do Rio, e o Porto de Antuérpia-Bruges, na Bélgica, anunciaram nesta segunda-feira a assinatura de uma carta de intenções para criar um “corredor marítimo verde” entre os dois terminais, oferecendo infraestrutura de abastecimento de combustíveis alternativos para embarcações adaptadas para emitir menos gases do efeito estufa (GEE).



Portos do Açu e de Antuérpia-Bruges assinam acordo para implementação de um 'corredor matirimo verde' — Foto: Divulgação

A navegação marítima, que responde por cerca de 80% do comércio internacional de bens, é responsável por 3% das emissões totais de GEE, uma das mais relevantes fontes dos poluentes que provocam as mudanças climáticas, segundo o Rocky Mountain Institute (RMI), think tank

americano dedicado a transição energética.

Tanto que a IMO, agência das Nações Unidas que cuida da coordenação internacional da navegação, vem discutindo metas para a adaptação e substituição dos combustíveis fósseis nas grandes embarcações, como forma de reduzir a pegada de carbono.

Incentivos a operadores

Segundo Eugênio Figueiredo, presidente do Porto do Açu, empresa operadora do empreendimento, a criação do “corredor verde” é importante por causa do abastecimento – analogamente à necessidade da instalação de pontos de recarga ou postos com GNV para a adoção de carros elétricos ou movidos a gás natural.

E prevê incentivos, com redução de tarifas portuárias, para os armadores (os operadores logísticos da navegação) que usem a rota.

– Quando colocamos, nas duas pontas, portos que têm a capacidade para fazer o abastecimento com esse tipo de combustível, criamos a forma de fazer essa movimentação com os combustíveis verdes naquele trajeto – disse Figueiredo, em entrevista durante o Oceans of Opportunity, evento promovido pela Prumo, dona do Porto do Açu, no Rio.

Parceria: Chinesa Geely compra 26% da Renault no Brasil e vai produzir carros na fábrica do Paraná Sem infraestrutura de abastecimento, os investimentos em navios mais eficientes em termos de poluição poderão se perder.

– Não adianta ter uma forma de abastecer com amônia ou com e-metanol aqui no Rio, no Porto do Açu, e ir para um outro porto que não tem o mesmo combustível na outra ponta. O navio teria que conseguir carregar os dois tipos de combustível, e isso prejudica a possibilidade de garantir uma emissão bem menor – afirmou Figueiredo, completando, sem citar nomes, que a operadora portuária negocia acordos do tipo com outros portos em outros locais, além da Europa.

Incentivo à produção local

Para os executivos da Prumo e do Porto do Açu, a parceria com o Porto de Antuérpia-Bruges também poderá impulsionar a produção de combustíveis renováveis na área industrial do empreendimento do norte fluminense.

O termino belga também abriga um hub industrial. Segundo a Prumo, a operadora europeia projeta que necessitará importar de 6 milhões a 10 milhões de toneladas de amônia verde por ano até 2030, equivalente a entre 1,2 milhão e 1,5 milhão de toneladas de hidrogênio verde.

Ao mesmo tempo, a Prumo trabalha no desenvolvimento de um hub de produção de hidrogênio verde e outros combustíveis renováveis. A empresa separou, numa primeira fase, 1 milhão de metros quadrados de sua área industrial para projetos focados na exportação de amônia verde e e-metanol (versão renovável análoga ao combustível).

O licenciamento ambiental para mais 4,5 milhões de metros quadrados está em andamento para atender à crescente demanda de investidores, informou a Prumo. Segundo a empresa, “cinco desenvolvedores internacionais garantiram seis reservas de terrenos” dentro do hub de hidrogênio e derivados.

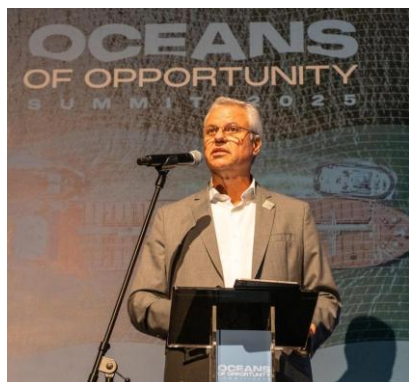
Para o presidente da Prumo, Rogerio Zampronha, a procura de empresas que estão investindo na produção de combustíveis alternativos e a parceria com o Porto de Antuérpia-Bruges são exemplos de como o setor privado segue na trilha da transição energética para uma economia de baixo carbono, mesmo que o ambiente geopolítico não seja o mais favorável.

Efeito Trump

Às vésperas da COP30, a conferência anual das Nações Unidas sobre as mudanças climáticas, em Belém (PA), a saída dos Estados Unidos do Acordo de Paris e a guerra comercial promovida pelo presidente Donald Trump enfraquecem as discussões globais sobre o tema.

No mês passado, os representantes dos países na IMO adiaram por um ano uma decisão sobre a implementação de metas de redução das emissões de GEE pela navegação.

– Não podemos só esperar governos e regulação tomarem decisões que vão mudar o mundo. Podemos fazer parte disso, independentemente e na frente, e puxar a legislação e a regulação, sermos líderes desse processo, no assento de piloto – afirmou Zampronha.



Segundo o executivo, pressões de resistência à adaptação contra as mudanças climáticas não alteram o fato de que o clima da Terra está mudando. E essa adaptação é também uma oportunidade de negócios, para as empresas que apostarem na transição energética.

Zampronha, da Prumo Logística: transição energética pode ser também uma oportunidade de negócios — Foto: Divulgação

– Nenhum projeto de sustentabilidade se mantém perene se não tiver uma dimensão econômica associada. Quanto mais cedo a gente começa a adicionar uma dimensão econômica, mais cedo veremos a queda no preço dos novos combustíveis — disse

Zampronha.

Essa visão sustenta os investimentos que a Prumo vem fazendo, completou o executivo:

– Já investimos alguns milhões de reais na construção do mais avançado ecossistema de produção de novos combustíveis de todos os portos que eu conheço (o hub de hidrogênio, na área industrial do Porto do Açu). Já estamos dando esse passo, ninguém nos pediu para fazer isso. E acreditamos que vamos ganhar o prêmio de sermos os primeiros, de ter começado. Vamos ser mais competitivos, ter mais investimentos, o Brasil vai ganhar com isso.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/11/2025

DECISÃO DO COPOM DESTA SEMANA NÃO DEVE SURPREENDER. O QUE ESPERAR DAQUI PARA FRENTE

Por Míriam Leitão

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central se reúne nesta terça e quarta-feira, e há um consenso entre os analistas de que a taxa básica de juros (Selic) deve permanecer em 15%. Diminui, porém, o grupo que aposta em um corte de juros na reunião de dezembro, apesar de a inflação vir surpreendendo para baixo. Pela sexta semana consecutiva, o mercado reduziu a expectativa para o IPCA deste ano, projetando-o em 4,55% no Boletim Focus. A inflação ainda não está dentro do teto do intervalo de flutuação da meta, mas a diferença é mínima: 0,05 ponto

percentual. De qualquer forma, o teto não é o ideal — o objetivo é o centro da meta, de 3%. Ainda assim, chama atenção a forte perspectiva de encerrar o ano dentro do teto, algo que parecia improvável há poucos meses.



O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, não deve precisar fazer nova carta à Fazenda justificando descumprimento de meta: IPCA deve fechar o ano dentro do teto — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Ao que tudo indica, o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, não precisará enviar nova carta ao Ministério da Fazenda explicando o descumprimento da missão de manter a inflação dentro da margem de tolerância. Apesar do alívio inflacionário, o Banco Central tem dado sinais de que segue preocupado e determinado a perseguir o centro da meta. A taxa de juros segue muito alta e, com a queda da inflação, o diferencial se amplia. A queda dos juros americanos também contribui para aumentar a distância entre as taxas dos dois países. Mesmo assim, o mercado vem aumentando as apostas em corte de juros em janeiro — embora uma parcela, ainda minoritária, acredite que isso só ocorrerá a partir de março.

As projeções para a inflação continuam acima do centro da meta para 2026, 2027 e 2028, embora já estejam dentro do intervalo de tolerância. Vale lembrar, contudo, como os analistas mudam de posição rapidamente — e como o mercado frequentemente se surpreende com os resultados. Nas últimas semanas, as projeções para o IPCA têm sido revistas para baixo, reforçando a tendência de descompressão inflacionária.

É consenso que os juros estão altos demais, e que o desejável é que caiam, mas isso deve ser feito com segurança, à medida que a inflação se mantém controlada. Afinal, esse “remédio amargo” serve justamente para conter a alta de preços — e, até aqui, tem funcionado, mesmo com a taxa de desemprego no menor nível da série histórica.

Os números da economia brasileira contradizem a teoria econômica clássica, segundo a qual juros altos aumentam o desemprego e reduzem a inflação. No Brasil, a inflação cai sem deteriorar o mercado de trabalho. A economia está mudando, e novos fenômenos sociais estão alterando a lógica tradicional. Mas, neste caso, é uma boa contradição: inflação em queda e desemprego baixo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/11/2025

DINAMARCA INAUGURA USINA DE HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO, UM DOS MODELOS MAIS RAROS NA EUROPA; CONHEÇA

Elemento tem sido apontado como potencial fator de transformação energética que poderia descarbonizar indústria e transporte pesado, substituindo combustíveis fósseis

Por AFP — Fredericia, Dinamarca



Dinamarca inaugura usina de hidrogênio de baixo carbono, um dos modelos mais raros na Europa — Foto: James Brooks/AFP

A Dinamarca inaugurou nesta segunda-feira uma das poucas usinas de hidrogênio de baixo carbono da Europa, um setor considerado fundamental para uma energia mais limpa, mas repleto de desafios. Utilizando oito eletrolisadores alimentados por energia solar e eólica, o projeto HySynergy produzirá cerca de oito

toneladas de hidrogênio por dia em sua primeira fase, que serão transportadas para uma refinaria próxima e para a Alemanha.

O hidrogênio tem sido apontado como um potencial fator de transformação energética que poderia descarbonizar a indústria e o transporte pesado. Ao contrário dos combustíveis fósseis, que emitem carbono contribuindo para o aquecimento global, o hidrogênio, quando queimado, produz apenas vapor de água. Mas a produção do chamado "hidrogênio verde" continua sendo um desafio, e o setor ainda enfrenta dificuldades para decolar na Europa, com uma infinidade de projetos abandonados ou atrasados.

Originalmente previsto para ser inaugurado em 2023, o projeto HySynergy, localizado em Fredericia, no oeste da Dinamarca, sofreu atrasos. Segundo a Agência Internacional de Energia (IEA), apenas quatro usinas produzem hidrogênio de baixo carbono na Europa atualmente, nenhuma com capacidade superior a um megawatt. Inicialmente, a HySynergy produzirá 20 megawatts, mas "ambições vão muito além" disso, afirmou Jakob Korsgaard, fundador e CEO da Everfuel, empresa que detém 51% do projeto.



"Temos ligação elétrica, temos terreno, temos serviços públicos começando a se preparar para expansões aqui mesmo, até 350 megawatts", disse ele à AFP.

Originalmente previsto para ser inaugurado em 2023, o projeto HySynergy, localizado em Fredericia, no oeste da Dinamarca, sofreu atrasos — Foto: James Brooks/AFP

Como a tecnologia ainda não está totalmente madura, o hidrogênio muitas vezes continua sendo muito caro em comparação com o gás e o petróleo que pretende substituir, principalmente devido ao custo da eletricidade necessária para sua produção.

Fora da China, que lidera o setor, a "implantação mais lenta do que o esperado" está limitando as potenciais reduções de custos decorrentes da produção em maior escala, afirmou a AIE (Agência Internacional de Energia) em um relatório recente. Acrescentou ainda que "apenas uma pequena parte de todos os projetos anunciados deverá estar operacional até 2030".

"O crescimento do hidrogênio verde depende do ímpeto político", disse Korsgaard, instando os países e políticos da União Europeia a pressionarem por uma implementação ambiciosa da chamada diretiva RED III da UE sobre energias renováveis, que estabelece a meta de pelo menos 42,5% de energia renovável no consumo final bruto da UE até 2030 e destaca combustíveis como o hidrogênio de baixo carbono.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/11/2025

BNDES APROVA R\$ 848 MILHÕES PARA EXPANSÃO DO TERMINAL DE CONTÊINERES DE SALVADOR

Investimento será financiado com recursos do Fundo da Marinha Mercante e deve gerar cerca de 1.400 empregos diretos

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamento no valor de R\$ 848 milhões para a Tecon Salvador, subsidiária integral da Wilson Sons, para a expansão e modernização do terminal de contêineres do Porto de Salvador (BA), com a ampliação do pátio de armazenagem e aquisição de novos equipamentos.

O investimento, que será financiado com recursos do Fundo da Marinha Mercante, visa atender à demanda por movimentação de contêineres e elevar o patamar operacional do terminal. Durante a fase de implantação, a expectativa é de criação de cerca de 1.400 empregos diretos e indiretos.



BNDP aprova R\$ 848 milhões para expandir terminal no Porto de Salvador — Foto: Foto: André Telles/BNDP

Com a conclusão do projeto, o Tecon Salvador mais que dobrará sua capacidade de movimentação anual, passando dos atuais 553 mil TEUs para mais de 1 milhão de TEUs – unidade equivalente a um contêiner de 20 pés.

Segundo o presidente do BNDP, Aloizio Mercadante, “a expansão do terminal de Salvador contribuirá para reduzir gargalos logísticos, fortalecer a integração comercial entre os estados das regiões Nordeste, Centro-Oeste e parte do Sudeste e do Norte — sobretudo Bahia, Minas Gerais, Goiás e Tocantins — e os mercados externos, além de ampliar a competitividade das exportações nacionais”.

Mercadante explicou ainda que a iniciativa está alinhada à política comercial do governo federal e do presidente Lula, que busca estimular a exportação de produtos com maior valor agregado”.

“O contrato de financiamento, firmado com o BNDP reforça nosso compromisso de longo prazo com o desenvolvimento da infraestrutura portuária brasileira. Os investimentos no Tecon Salvador ampliarão a capacidade do terminal, gerarão emprego e renda na Bahia e reforçando nosso compromisso com o desenvolvimento da região”, destaca o diretor financeiro da Wilson Sons, Michael Connell.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/11/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PORTOS DO AÇU E DE ANTUÉRPIA-BRUGES ASSINAM ACORDO PARA CRIAR CORREDOR DE E-COMBUSTÍVEIS

Um dos maiores hubs industriais da Europa, o Porto de Antuérpia-Bruges projeta a importação de 6 a 10 milhões de toneladas de amônia verde por ano até 2030, o equivalente a 1,2 a 1,5 milhão de toneladas de hidrogênio verde

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - O Porto do Açu e o Porto de Antuérpia-Bruges assinaram nesta segunda-feira, 3, uma carta de intenções para a criação de um corredor marítimo verde entre Brasil e Europa, com potencial para se tornar a primeira grande rota de exportação de e-combustíveis do mundo, disseram ambas as empresas em evento no Rio de Janeiro. O objetivo é que o corredor esteja em operação antes de 2030.

Segundo o Porto do Açu, o acordo é resultado de um estudo de pré-viabilidade desenvolvido pelo Rocky Mountain Institute (RMI) e Global Maritime Forum (GMF), apresentado durante o Oceans of Opportunity Summit, no Rio de Janeiro. O evento reuniu líderes do setor portuário, marítimo, energético, financeiro e governamental para discutir a agenda de descarbonização marítima do Brasil.

“Trabalhamos para que o Porto do Açu seja um hub global de exportação de combustíveis marítimos de emissão zero, estrategicamente posicionado para conectar a produção brasileira à crescente

demanda europeia por soluções de baixo carbono. A criação do corredor reforça nossa estratégia de ser o porto da transição energética no Brasil”, afirmou o CEO da Prumo, Rogério Zampronha.



Segundo estudo de pré-viabilidade, corredor Açú-Antuérpia oferece vantagens comerciais Foto: Wanezza Soares/Estadão

Porto de Antuérpia-Bruges, um dos maiores hubs industriais da Europa, projeta a importação de 6 a 10 milhões de toneladas de amônia verde por ano até 2030, equivalente a 1,2 a 1,5 milhão de toneladas de hidrogênio verde. Essa demanda de mercado pode ser atendida pela produção brasileira, incluindo a prevista para o hub de hidrogênio e derivados

do Porto do Açú.

“A parceria com o Porto de Antuérpia-Bruges mostra o poder da cooperação internacional e como podemos contribuir para uma economia marítima sustentável e circular. O Açú é um ecossistema que entrega resultados reais, com disponibilidade de energia e um modelo de porto privado que garante agilidade, eficiência e os mais altos padrões ESG”, explicou o CEO do Porto do Açú, Eugenio Figueiredo.

Segundo o estudo de pré-viabilidade, o corredor Açú-Antuérpia oferece vantagens comerciais: a operação dos navios pode se aproximar da paridade de custos com combustíveis convencionais com os novos incentivos da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês); a infraestrutura necessária já foi mapeada, incluindo terminais, protocolos de segurança e requisitos regulatórios; e há viabilidade comercial para atender à demanda europeia com baixo risco de compliance.

“A parceria com o Porto do Açú é um marco na construção de um corredor transatlântico de energia verde. Juntos, estamos preparando os primeiros fluxos de importação de amônia verde do Açú para Antuérpia-Bruges, impulsionando uma economia marítima verdadeiramente sustentável e circular”, afirmou o CEO do Porto de Antuérpia-Bruges Internacional, Kristof Waterschoot.

O mapeamento também destaca que o Brasil possui condições competitivas para se tornar um dos maiores produtores globais de e-combustíveis, impulsionado por sua matriz elétrica predominantemente renovável, políticas públicas para o setor e baixo custo de capital. Além disso, a implementação do IMO Net Zero Framework, prevista para o próximo ano, e políticas europeias como FuelEU Maritime e Emissions Trading System (ETS) devem criar incentivos adicionais para combustíveis de emissão zero ou quase zero. O setor marítimo é responsável hoje por cerca de 80% do comércio mundial em volume e por aproximadamente 3% das emissões globais.

“O Brasil tem os recursos para liderar o mundo em combustíveis marítimos sustentáveis e competitivos. Possui ótimas energias renováveis, carbono natural, uma indústria de recursos naturais próspera e conectividade que o tornarão uma potência global na próxima economia de energia e o posiciona como líder para nos levar até lá”, destacou o CEO da RMI, Jon Creyts.

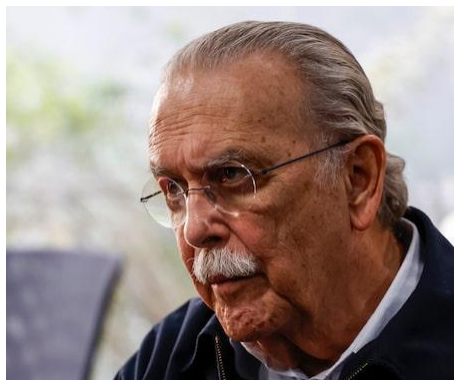
Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/11/2025

JUDICIÁRIO E LEGISLATIVO TÊM DE ACEITAR QUE NÃO SE CRIA RECURSO DO NADA, DIZ MENDONÇA DE BARROS

Na avaliação do ex-secretário de Política Econômica, País só vai ter sucesso no ajuste fiscal se os três poderes trabalharem na mesma direção

Por Luiz Guilherme Gerbelli



Ex-secretário de Política Econômica e sócio-fundador da MB Associados

Do alto da sua experiência, o ex-secretário de Política Econômica e sócio-fundador da consultoria MB Associados, José Roberto Mendonça de Barros, vê o País caminhando para um consenso na área fiscal e enxerga, com algum otimismo, a possibilidade de o Brasil encaminhar algum tipo de ajuste das contas públicas no próximo governo.

“Nós estamos chegando a um momento em que a ampla maioria dos analistas diz que, com o peso de um grande problema fiscal, não tem jogo de crescimento, tem jogo de andar de lado”, afirma. “E isso é otimista no seguinte sentido: você precisa desse consenso maior para poder afetar a política e a política pública. Eu acho que nós estamos chegando nesse ponto.”

Mendonça de Barros, no entanto, diz que esse consenso ainda é incompleto. Ele avalia que o próximo presidente — seja qual for o resultado da eleição — terá de costurar esse consenso com o Judiciário e o Legislativo para encaminhar um acerto das contas públicas.

“Nós não vamos resolver um ajuste fiscal se não tivermos os três poderes trabalhando, de alguma forma, numa mesma direção. Não é que façam as mesmas coisas e que tenham as mesmas ideias, mas têm de aceitar, pelo menos, o princípio de que não se cria recurso do nada” afirma.

A seguir, os principais trechos da primeira entrevista da série “Ajuste fiscal: A encruzilhada do próximo governo”, concedida ao Estadão.

Quão preocupante é o cenário fiscal brasileiro?

Hoje, há praticamente um consenso de que nós temos um problema significativo de finanças públicas. Isso não era verdade há algum tempo, porque tinha um pedaço dos economistas que não achava isso. Hoje, se olhar pela própria imprensa, é muito impressionante o quão convencidos estão diversos agentes, players e analistas de que nós temos um problema. Tanto é que nem o governo desdiz que tem um problema de finanças públicas. Ele diz que quem fez o problema foi o governo anterior e que eles estão tentando fazer o melhor possível. Ninguém tem coragem de dizer que nós não temos isso. E esse é o primeiro ponto que gostaria de fazer, porque me dá uma certa percepção otimista numa certa medida.

Por quê?

Essa experiência de tantos anos como consultor me fez entender que, no Brasil, os consensos são muito difíceis de serem construídos com esse sistema político muito ruim, que não propicia consensos mínimos em uma sociedade muito diversificada e sofisticada. Em várias áreas, o Brasil só forma consensos quando o problema fica realmente muito grave. E a história está cheia de elementos, a começar pela própria inflação. Teve de haver a hiperinflação para que toda a sociedade dissesse que não tem jogo com a inflação. Nós estamos chegando a um momento em que a ampla maioria dos analistas diz que, com o peso de um grande problema fiscal, não tem jogo de crescimento, tem jogo de andar de lado. E isso é otimista no seguinte sentido: você precisa desse consenso maior para poder afetar a política e a política pública. Eu acho que nós estamos chegando nesse ponto, mas ainda está incompleto.

O que falta para o consenso completo, então?

Esse consenso está mais nos agentes privados de todos os tipos do que nos poderes. Eu acho que ele está mais avançado no Executivo. Mesmo no governo de esquerda, tem muita gente que concorda com a ideia de que não dá para simplesmente arregaçar as contas e nada acontecer. Tem um pouco mais no Executivo e, dependendo de quem for eleito, terá mais ainda. Mas, certamente, nem o Judiciário nem o Legislativo ainda espelham esse consenso. Eles vão ter de ser empurrados para esse consenso. O Judiciário em dois aspectos. Primeiro, no aspecto de que, apesar de estar se desgastando de uma forma gigantesca perante o País, ele insiste em viver numa bolha salarial e

remuneratória extraordinária. E o Judiciário ainda tenta defender, com firulas jurídicas, dizendo lá com umas terminologias, que o penduricalho não é salário. Ao lado disso, não em todas, mas em muitas decisões, o Judiciário olha o direito sem olhar quem vai pagar por ele. Há decisões com impactos fiscais que não são pequenos. Nesses anos mais recentes, é justo dizer que, muitas vezes, o Judiciário, especialmente no Supremo, tem olhado isso em alguns casos. Mas o Judiciário, como um todo, em número de decisões judiciais de primeira e segunda instâncias que manda o setor público pagar isso, pagar aquilo, sem a menor consideração sobre qual o sentido disso, é espantoso. Então, seguramente o Judiciário ainda vive num momento em que ele é um ativo contribuidor para a piora da situação fiscal.

E o Legislativo?

O Legislativo, nem se fala. Isso é uma coisa que me incomoda. Toda vez que se fala de ajuste fiscal, a maior parte dos analistas diz: “Olha, isso é um problema do Executivo”. O que é verdade. Certamente é um problema direto do Executivo. A mim incomoda profundamente achar que o Legislativo e o Judiciário não têm grandes ligações com isso ou, se têm, é uma coisa da vida e não há o que fazer. Eu acho que isso é insustentável. No caso do Legislativo, em particular na Câmara dos Deputados, isso está chegando aos limites da paranoia. A gente tem de reconhecer e dizer para os senhores deputados que 95% da sua atenção está nas suas preciosas emendas, nos seus benefícios, nos seus gastos e num particular desejo de atender lobbies e jabutis de todas as naturezas com a maior facilidade. É só olhar o tamanho da influência das bets hoje no Congresso. É uma coisa inacreditável. Eles têm, sim, uma participação decisiva nesse desastre e nessa piora. Mais evidente ainda é votar a despesa que não tem origem na receita.

Na sociedade, eu acho que nós estamos atingindo um certo consenso — e eu falo de imprensa, analistas, empresários e mesmo gente ligada ao movimento trabalhista — de que não dá para continuar dessa forma. Isso impacta os políticos, impacta um pouco o Executivo e vai impactar muito mais quem for eleito. Mas é forçoso reconhecer que ainda há, no Legislativo e no Judiciário, um comportamento que é claramente pró-piora fiscal sistematicamente ou, no mínimo, de se colocarem distantes como se não fosse problema deles. E nós não vamos resolver um ajuste fiscal se não tivermos os três poderes trabalhando, de alguma forma, numa mesma direção. Não é que façam as mesmas coisas e que tenham as mesmas ideias, mas têm de aceitar, pelo menos, o princípio de que não se cria recurso do nada.



Legislativo e Judiciário têm um comportamento que é claramente pró-piora fiscal, afirma Mendonça de Barros Foto: Taba Benedicto/Estadão

Quer dizer, o próximo presidente vai ter de criar um consenso com o Legislativo e Judiciário?

Exatamente. Essa é uma das grandes missões do próximo presidente. Eu acho importante ter essa percepção de que, se ele (Executivo) não é o único responsável, tem um papel especial para ajudar, ao longo do tempo, a desenvolver essas ideias junto ao Congresso. Esse é o primeiro ponto. O segundo ponto

é que nós temos de ter um objetivo de gerar superávits primários consistentes que, primeiro, de alguma forma, sejam críveis. Se não tiver credibilidade, esse jogo não existe. Nós aprendemos isso há muito tempo. E, dois, que sejam persistentes.

Como esse caminho deve ser construído?

É bom ter o primeiro ano com primário, mas ter um bom desempenho no primeiro ano e desandar daí para frente chega no mesmo lugar. Tem, então, de ser consistente e de um tamanho adequado para, pelo menos, estabilizar a dívida. Nós já aprendemos que é de pouca utilidade fazer uma lista de desejos de 100 itens — muita gente já fez isso — do que seria necessário fazer. Uma lista de desejos sem viabilidade política não se materializa e, portanto, não se faz o ajuste fiscal. Não se trata apenas de calcular qual teria de ser o tamanho do ajuste, quais teriam de ser os projetos, mas eles têm de ser ranqueados e elencados numa sequência no tempo que os tornem possíveis

politicamente, porque, mesmo um governo comprometido com o ajuste fiscal, não pode qualquer coisa. Ele não tem poder absoluto. Tem o Congresso e o Judiciário. Isso parece uma coisa à toa, mas eu reputo da maior importância.

E quais outros passos são necessários?

Depois, eu acho que seria necessário montar um programa. Penso que, na média dos quatro anos, a cada ano, você deveria ter um primário de 2% (do PIB), mais ou menos. É o que, segundo o último boletim da Instituição Fiscal Independente, estabilizaria a dívida com um juro (real) efetivo perto de 5%, mais ou menos, e um crescimento perto de 2%. Nós não vamos crescer mais do que isso, pelo menos para começar, esse tipo de coisa. Eu digo isso porque a tentação de pedir um ajuste muito maior no começo vai ser muito grande. Como eu acho que a gente tem de privilegiar a credibilidade da proposta, uma parte dessa credibilidade é que ela seja persistente no exercício, dentro de montantes razoáveis. Eu sei que vão existir ideias diferentes, mas, na minha ideia, é algo desse tipo.

O importante é a persistência...

É isso que faz, ao longo do tempo, os primeiros resultados irem reduzindo as taxas de juros neutras na direção de juros menores. Se não conseguir fazer isso, não tem primário que dê conta. Nós temos de ter um jeito de naturalmente caminhar para uma taxa real de juros bem inferior a 5% e a 4%, aceita como uma taxa neutra, como uma taxa que é possível. E isso não é possível no começo, porque você começa devendo credibilidade, mas é possível ao longo do tempo. O truque seria calibrar o tranco inicial com a probabilidade de manutenção desses esforços, para que essa taxa de equilíbrio fosse sendo reduzida. Isso permite crescer mais e aí você, de repente, sai dessa dinâmica ruim. Você só consegue crescer a arrecadação na alíquota de imposto, e está cada vez mais difícil fazer isso. Tem de crescer a arrecadação como resultado da retomada do crescimento da economia, em condições vistas como não sendo o voo de galinha. Eu acho que essa passagem e essa percepção serão importantes. E daí porque o tipo de postura não é dar um tranco e, depois, volta como era antes. Tem de ter uma mudança com coisas que vieram para ficar. Mais fácil falar, difícil fazer.

E quais medidas estariam nessa agenda?

Eu não estou pondo na ordem de importância, mas começa com algumas coisas que, se não ganhar na partida, não tem mais. E seriam duas linhas que me parecem que vão ganhar credibilidade. Primeiro, obviamente, tem de rever — e não é fácil politicamente — regras de reajuste. Tem de mexer no salário mínimo, tem ajustes para fazer nos pisos de saúde e educação. Esses dois setores tiveram ganhos enormes de valores nesses últimos anos, e a qualidade do serviço não foi na mesma direção. A segunda nessa direção são os cadastros dos grandes programas de transferência de renda, que têm de ser revisados seriamente. O mais escandaloso de todos é o tal seguro-desemprego. Tem 1,4 milhão de pessoas, e a Pnad descobre 250 mil pescadores. Nesses segmentos que dependem de cadastro para ter o benefício do governo, têm uma indústria que se formou no entorno com muita traquinagem. O partido do governo resiste a rever isso porque, de alguma forma, seria sinalizado de que vai mexer com a base. Uma das coisas também para olhar é a taxa de desemprego e o gasto com seguro-desemprego. Não pode subir desse jeito o gasto com o seguro-desemprego com essa queda da taxa de desemprego. Tem de ter alguma coisa.

E tem uma terceira coisa. O caso dos Correios mostra que não dá para ficar brincando de empresa ineficiente. Não dá. Não cabe mais esse desvio ideológico de achar que, quando todo mundo tem celular, você está defendendo a carta simples. Não existe mais isso. Isso é defender o orelhão. Tem de parar de defender o orelhão. Tem um caldo de ineficiência. A pergunta que se faz é assim: um governo reeleito vai entrar nessa? A resposta é: deveria. Seria do seu interesse fazer isso. Um governo de oposição certamente vai fazer esse tipo de coisa.

Mas tem como não fazer, dado que o próprio governo já admitiu o colapso das contas públicas no próximo mandato?

Não tem como não fazer. Tem de fazer, mesmo que seja no cenário de reeleição. Esse é o ponto. Nós estamos vendo o muro na frente. O muro está chegando. Não estou sendo ingênuo; eu acho que, nessas três coisas, tem muita coisa, não é pouca. E o momento de fazer isso é com taxa de desemprego baixa, evidentemente.

Todas essas medidas já precisam estar prontas e desenhadas antes de o próximo governo começar?

Como plano, ele tem de estar pronto, porque, senão, você não começa a fazer. Eu acho que não é tema de campanha dizer que vai revisar cadastro. Ninguém vai fazer isso. O que é tema de campanha é dizer que nós temos de arrumar as contas, porque está difícil aumentar imposto e, se não houver uma arrumada nas contas, o juro não cai, e a gente não cresce. O argumento que todo mundo entende é esse. O juro muito alto machuca famílias, empresas e projetos. Ele tem de ser menor para o País poder crescer. Isso tem de estar na campanha. E esse juro não vai cair se não houver uma situação fiscal melhor. Isso é uma coisa que todo mundo entende. A família entende. Se você deve muito, você não compra o armário da cozinha novo. Não tem crédito para isso. Eu acho que esse consenso avançou muito mais do que as pessoas pensam. Agora, além disso, tem uma parte que começa a ser mais difícil. Tem as reformas mesmo.

E quais seriam essas reformas, na avaliação do sr.?

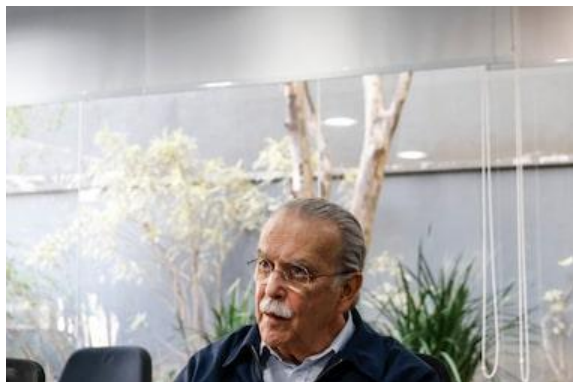
Olha, eu acho que tem aspectos dessa reforma administrativa. Tem uma reforma sendo discutida, tem aspectos que são relevantes. A outra coisa é que vamos ter de fazer uma revisão da Previdência. Não tem jeito.

Uma nova reforma da Previdência?

Um complemento de reforma. Não vamos chamar de nova reforma, porque dá a ideia de que vai começar de novo, mas é um complemento dessa reforma. Eu acho também um complemento da reforma trabalhista. Devagarzinho, ela está desgarrando, voltando para trás, e a culpa é 100% do Judiciário, que insiste em ter a visão antiga. A Previdenciária é mais importante. As pessoas estão vivendo mais. Não tem como escapar.

Seria uma questão de rever a idade mínima ou avançar na dos militares?

Avançar na dos militares. É a que ficou fora, e agora não tem jeito. Tem de avançar um pouco na dos militares para poder ficar mais parecida com a dos civis. Não é simples. Politicamente, eu entendo, mas ficou numa distância que é indispensável. Você não pode continuar a ter, na média, gente que se aposenta com uns 55 anos, no auge da sua capacidade. Muita gente até mais cedo do que isso. Não é por acaso que a França, um dos países mais embananados do ponto de vista fiscal, é o mais resistente nessa área previdenciária e trabalhista. Mas eu acho que a gente tem de ter algumas dessas revisões. E tem uma outra coisa: as regras do arcabouço vão ter de ser revistas para serem consistente com a expansão do gasto não financeiro menor do que é. Vão ter de recalibrar de alguma forma, sabendo que essas regras são feitas e, no dia seguinte, você tem um monte de gente que vai trabalhar para furar a regra. O teto de gastos foi isso.



Regras do arcabouço terão de ser revistas, afirma Mendonça de Barros Foto: Taba Benedicto/Estadão

Tem sido uma prática furar...

E vai continuar sendo. Ninguém tem ilusão a esse respeito. Apesar de o consenso ter aumentado, é verdade que a gente continua com o problema de uma tradição fiscal horrível, que são os grupos de interesse. Eles são de extremo egoísmo. Não admitem perder nada. Um exemplo óbvio é desses benefícios fiscais para geração distribuída de energia elétrica. Quando começou o benefício para essas modalidades novas, fazia sentido, mas, nós temos sobra de energia, e o subsídio continua. Por que? Porque esse grupo particular não abre mão de nada. Essa é uma outra faixa também, dos benefícios tributários. Eu acho que o fato de começar a reforma tributária ajuda, porque uma parte desses benefícios tributários vai morrer. Mas tem de ter alguma coisa nessa direção. Eu quero fazer uma ressalva, porque eu falei que não tem de ter um wishing list (lista de desejos) grande e eu estou caindo um pouco nessa armadilha.

Não sei se é bom, porque tem muita coisa que o País pode atacar e começar a resolver o problema ou se mostra que a agenda do Brasil é gigantesca..

A agenda é grande mesmo. Por isso, tem de pensar em vários anos. E um dos truques é esse. Um programa muito grande no curto prazo, eu acho que não tem condição política em qualquer circunstância, mesmo no melhor cenário que você possa pensar. O efeito de uma coisa pequena, ao longo de um tempo suficientemente grande, tem um resultado enorme. Muita gente vai dizer 2% (do PIB de superávit) é pouco — eu acho que é mesmo pouco para o que precisa —, mas tem de ser isso repetidamente. Faz mais sentido politicamente do que sonhar com uma coisa impossível politicamente.

E se o País não conseguir avançar, o que pode acontecer?

O risco maior é voltar a ter uma pressão inflacionária mais persistente. Se o Orçamento começa a derrapar, tem pressão pelo extra teto, a água começa a escapar por esses outros caminhos, pelo para-fiscal, esse tipo de coisa vai ficar muito grande, e aí o Banco Central está sempre no dilema: juro real muito alto ou convivência com uma inflação maior. Se ficar muito ruim isso, vamos ter as duas coisas. A inflação sobe, não demais. Mas, enfim, se ela sair de 4%, 3,5% e voltar para 6%, 6,5%, é horrível e trava tudo. E, ainda assim, o juro real será alto. Aí é estagflação.

Eu acho que o Brasil, pelo aprendizado passado, tem pouco risco de voltar a ter inflação alta. A sociedade se incomoda e reage. Risco tem, evidentemente, mas acho que há pouca probabilidade de voltar uma inflação alta. O que existe é a probabilidade da combinação de juro alto com estagnação. E é horrível isso.

E como o próximo governo recebe as contas públicas? O governo fala em um superávit de 0,25% do PIB no ano que vem.

No próximo ano, eu acho que o cenário fiscal não vai ser muito pior do que o deste ano, porque o grosso (das medidas) está via crédito. O que tem de ruim é que a pressão em cima da dívida pública vai ser enorme, porque a conta de juros subiu muito, e vai continuar assim. De um jeito ou de outro, você vai virar esse Orçamento sem que ele derreta, digamos assim. Tem um certo controle. Resultado ruim, nada emocionante, e mais peso da dívida. A dívida vai subir mais e vai apontar que não dá. Eu não estou esperando nada muito diferente. Por que? Porque a arrecadação ainda está crescendo, com as diversas coisas que estão sendo feitas, e pelo fato de que o Brasil ainda cresce um pouco. E, aqui e ali, tem alguns controles de despesa. Não vejo que vá desandar a coisa. Mas também isso não melhora a situação se você olhar para frente.

O sr. falou de consenso, mas enxerga isso dentro do governo, por exemplo?

Não tenho certeza. Essa é a parte ruim. Talvez esteja disposto a fazer alguma coisa no primeiro ano (de um novo mandato), o que será o contrário do que foi feito agora, quando houve aquela expansão (com a PEC da Transição). Mas, francamente, eu não acredito que o Lula compre qualquer coisa de ajuste fiscal. Num cenário de reeleição, ele terá saído espetacularmente bem: quatro vezes presidente. É um recorde global, possivelmente. E nunca fez ajuste fiscal. Por que vai fazer agora?

Mas a conta não fica cara até 2030 se nada for feito?

Vai ficar caro, mas vai ficar caro para quem? Para o País, certamente. Eu não consigo ver, porque eu sei que ele (Lula) não acredita nisso. Ele nunca precisou. Francamente, eu tenho dúvidas. Agora, um ministro com o Haddad certamente tem essa percepção, mas eu não acredito que o presidente da República compre a ideia de fazer o ajuste fiscal. O que eu acho que ele fará, porque é inteligente, em caso de reeleição, é topar algum tipo de esforço no primeiro ano. Mas não vejo nada mais ambicioso nem mais organizado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/11/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

PÁTRIA, CASA DOS VENTOS E 'BIG TECH' ANUNCIAM DATA CENTER COM MAIS DE R\$ 50 BI DE INVESTIMENTOS EM PECÉM (CE)

A ByteDance, dona do TikTok, deverá ser cliente única do empreendimento, com capacidade de 200 MW de processamento de dados

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Rodrigo Abreu, presidente da Omnia — Foto: Foto: Divulgação

A Casa dos Ventos, a Omnia, plataforma de data center do Pátria, e uma grande “big tech” deverão fazer um investimento de mais de R\$ 50 bilhões para construir um data center em Pecém, no Ceará, com capacidade de 200 megawatts (MW) de processamento de dados.

Segundo fontes, o cliente exclusivo do empreendimento será a ByteDance, dona do TikTok. Procurado, o grupo não se manifestou até o fechamento deste texto. O

Pátria e a Casa dos Ventos não comentaram sobre o cliente.

“Este é o primeiro grande projeto do país voltado à exportação de processamento de dados, então ele tem o papel de abrir essa exportação em função do ‘powershoring’ [realocação de cadeias produtivas para locais com forte geração de energia limpa]”, afirmou Rodrigo Abreu, presidente da Omnia e sócio do Pátria.

O megaempreendimento acaba de ser formalizado, com a aprovação do conselho da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará, o que deverá garantir isenções tributárias.

“Com isso, o projeto entra imediatamente em fase de construção. A ideia é já iniciar em 2025. Vai depender de alguns passos burocráticos, de aprovações ambientais que estão em fase final”, disse o executivo. A operação do data center deverá iniciar no segundo semestre e 2027.

Do valor total do investimento, a maior parte deverá vir da “big tech”, que vai implantar todos os equipamentos de armazenamento e processamento de dados — a estimativa é que sejam necessários de US\$ 7 bilhões a US\$ 8 bilhões (de R\$ 37,5 bilhões a R\$ 42,9 bilhões, na cotação atual).

A Omnia entrará com cerca de US\$ 2 bilhões (R\$ 10,7 bilhões na cotação atual), para construir a infraestrutura física e operar as instalações — os dois prédios, a refrigeração, conexões de energia, baterias, segurança e monitoramento.

Já a Casa dos Ventos vai fornecer toda a energia do empreendimento — em torno de 300 MWs serão necessários para abastecer a operação. Serão construídos novos parques de geração renovável dedicados ao empreendimento. A previsão é de R\$ 3,5 bilhões de investimentos para a construção das usinas, que estarão localizadas no Ceará e no Piauí, segundo Lucas Araripe, diretor-executivo da Casa dos Ventos.

“Pecém tem características para ser um dos grandes polos mundiais de data center. Por ter ZPE, oferta de energia renovável, por estar do lado de porto e próximo a cabos submarinos que fazem a conexão com outras regiões do mundo”, afirma o executivo da empresa de energia.

Segundo Abreu, houve também uma preocupação em reduzir o consumo de água do empreendimento, por meio de um circuito fechado de reúso. “O projeto como um todo vai consumir menos de 30 metros cúbicos de água por dia. É o equivalente a 70 casas.”

Esta é uma primeira fase do projeto, que prevê um total de quatro etapas — segundo Araripe, todas elas já foram alvo da aprovação do conselho da ZPE.

A fase 2 do projeto poderá avançar nos próximos meses, segundo o executivo. “A gente vislumbra um campus muito maior. A primeira fase tem 300 megas médios, 576 megas médios. Para as duas já temos conexão [de transmissão] assegurada”, disse. As outras duas etapas seriam de 300 megawatts cada uma, segundo ele, mas ainda será preciso reforçar a infraestrutura de transmissão de energia para que elas avancem.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/11/2025

BNDES APROVA FINANCIAMENTO PARA EXPANSÃO DE TERMINAL DA WILSON SONS EM SALVADOR

Os recursos serão destinados à ampliação do pátio de armazenagem, compra de novos equipamentos e obras de infraestrutura e modernização tecnológica, segundo comunicado do banco de fomento

Por Rodrigo Viga Gaier, Em Reuters — Rio



Terminal logístico da Wilson Sons em Salvador (BA) — Foto: Divulgação/ Wilson.Sons

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamento de R\$ 848 milhões para a Tecon Salvador, subsidiária da Wilson Sons, visando a expansão e modernização de terminal de contêineres do Porto de Salvador, informou o banco nesta segunda-feira (3).

Os recursos serão destinados à ampliação do pátio de armazenagem, compra de novos equipamentos e obras de infraestrutura e modernização tecnológica, segundo comunicado.

Com o projeto, o Tecon Salvador deve dobrar sua capacidade anual de movimentação, passando dos atuais 553 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner) para mais de 1 milhão de TEUs. O número de movimentos de carga no cais também deve subir de 70 para mais de 100 contêineres por hora.

“A expansão do terminal de Salvador contribuirá para reduzir gargalos logísticos, fortalecer a integração comercial entre Estados das Regiões Nordeste, Centro-Oeste e parte do Sudeste e do Norte — sobretudo Bahia, Minas Gerais, Goiás e Tocantins — e os mercados externos, além de ampliar a competitividade das exportações nacionais”, disse o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, em nota.

Segundo ele, a localização estratégica do terminal, equidistante do Canal do Panamá e do Cabo Horn, permite conexões eficientes com rotas marítimas para Europa, África, Ásia e América do Norte. “Essa iniciativa está alinhada à política comercial do governo federal e do presidente Lula, que busca estimular a exportação de produtos com maior valor agregado”, acrescentou.

O diretor financeiro da Wilson Sons, Michael Connell, afirmou que os investimentos vão gerar emprego e renda na Bahia e reforçar o compromisso da companhia com o desenvolvimento da região.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/11/2025

LULA DECRETA GLO EM BELÉM DURANTE A COP30

Além de Belém, a medida também contempla ações nos municípios de Altamira e Tucuruí

Por Sofia Aguiar, Valor — Brasília



Vista da cidade de Belém, no Pará — Foto: Rafa Neddermeyer/COP30 Brasil Amazônia/PR

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou nesta segunda-feira decreto que autoriza o emprego das Forças Armadas em operações de Garantia da Lei e da Ordem (GLO) entre 2 e 23 de novembro de 2025 em Belém (PA) em razão da realização da Reunião da Cúpula de Líderes e da 30ª Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30), que ocorrerão na capital paraense. A decisão foi publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira e antecipada no dia 31 de outubro pelo Valor.

O ato atende a um pedido do governador do Pará, Helder Barbalho (MDB). O decreto segue o mesmo procedimento adotado em outras operações de GLO envolvendo eventos internacionais, como as realizadas por ocasião da Cúpula do G20, em 2024, e da reunião do Brics, neste ano. Ambas ocorreram no Rio de Janeiro.

Além de Belém, a medida também contempla ações nos municípios de Altamira e Tucuruí, voltadas à proteção de infraestruturas críticas — como usinas hidrelétricas, portos, aeroportos, estações de tratamento de água e vias de acesso.

A GLO é uma operação prevista na Constituição Federal (regulamentada pela Lei Complementar nº 97/99), que autoriza o emprego das Forças Armadas em situações de urgência, em determinadas áreas que as polícias militares estaduais sozinhas não conseguem controlar. Desta forma, a GLO autoriza o Exército a atuar com poder de polícia, por um período determinado e em uma área específica. Assim, as Forças Armadas vão atuar em coordenação com os órgãos de segurança pública federais e estaduais, com o objetivo de garantir a segurança. Os eventos que ocorrerão no Pará incluem mais de 140 delegações estrangeiras, com mais de 50 chefes de Estado ou de governo.

Apenas o presidente da República pode decretar a Garantia da Lei e da Ordem, já que ele também exerce o cargo de comandante das Forças Armadas. Essa determinação pode partir de uma provocação, seja pelo Poder Legislativo, Judiciário, ou um governador estadual — o que foi o caso da COP30.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/11/2025

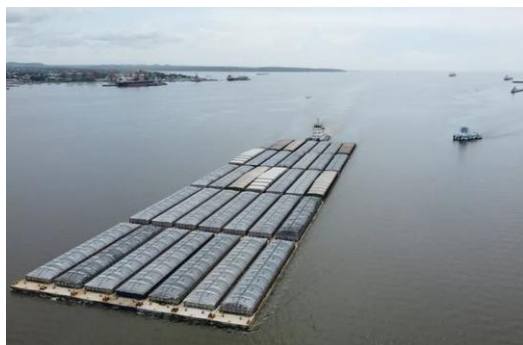
HIDROVIAS DO BRASIL FINALIZA VENDA DE OPERAÇÕES DE CABOTAGEM PARA A NORSUL

A operação, anunciada originalmente em fevereiro, é avaliada em R\$ 715 milhões

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo

A Hidrovias do Brasil finalizou a venda de suas operações de cabotagem para a companhia de navegação Norsul por R\$ 715 milhões.

Confira resultados e indicadores da Hidrovias Brasil e das demais companhias de capital aberto no portal Valor Empresas 360 A operação, anunciada originalmente em fevereiro, permite à companhia concentrar seu foco em negócios mais sinérgicos e complementares, além de reforçar sua posição financeira.



A operação, anunciada originalmente em fevereiro, permite à companhia concentrar seu foco em negócios mais sinérgicos e complementares, além de reforçar sua posição financeira — Foto: Divulgação

Os negócios de navegação costeira foram adquiridos pela Hidrovias do Brasil em 2016 para execução de contrato dedicado ao transporte de bauxita da mina de Porto Trombetas à refinaria de alumina do cliente, em Barcarena, com vencimento em 2034.

O pagamento foi realizado pela Norsul à vista, sendo R\$ 195 milhões referentes ao valor do patrimônio das operações e R\$ 521 milhões de saldo de dívida em dezembro de 2024.

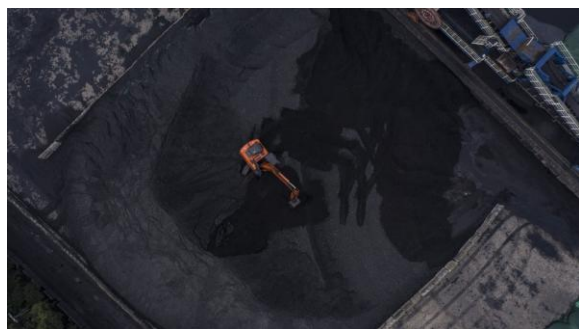
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/11/2025

MINÉRIO DE FERRO CAI 1,82% NA BOLSA DE DALIAN

Analistas do Nanhua Futures escreveram em relatório que os estoques nos portos chineses continuam altos com a oferta elevada do minério de ferro

Por Valor — São Paulo



Os contratos para janeiro, os mais negociados na Bolsa de Dalian, caíram 1,82%, a 782,5 yuans (US\$ 109,94) — Foto: Bloomberg

O minério de ferro caiu nesta segunda-feira (3), com investidores voltando a olhar os fundamentos do metal após precificar fatores positivos de curto prazo.

Os contratos para janeiro, os mais negociados na Bolsa de Dalian, caíram 1,82%, a 782,5 yuans (US\$ 109,94). Analistas do Nanhua Futures escreveram em relatório que os estoques nos portos chineses continuam altos com a oferta elevada do minério de ferro.

Se essas pressões de oferta continuarem, os analistas afirmam que o minério de ferro corre o risco de sofrer uma correção.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/11/2025

MRS INVESTE R\$ 1,5 BI E ENTRA EM HIDROVIAS

Operadora deverá construir terminais em São Simão (GO) e Pederneiras (SP)

Por Taís Hirata — De São Paulo



A MRS Logística, que administra uma malha ferroviária de 1.643 km entre São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, passará a ser também um operador hidroviário. O grupo acaba de iniciar um investimento de R\$ 1,5 bilhão, que deverá ser concluído em 2028, para construir dois terminais ao longo da Hidrovia Tietê-Paraná e adquirir barcaças e empurradores.

Raphael Steiman, diretor-executivo da nova divisão de hidrovias da MRS — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

O projeto começou a ser estruturado em 2016, segundo Raphael Steiman,



diretor comercial da MRS, que assume como diretor-executivo do braço de hidrovias. Naquele ano, a empresa comprou um terreno em Pederneiras (SP), onde agora será construído um terminal multimodal - com conexão com a hidrovia, rodovias e a malha ferroviária da Rumo, que se conecta à da MRS em Jundiaí (SP).

Outro terminal também será erguido em São Simão (GO). A empresa comprou uma unidade no local, que passará por adequações. As obras dos dois terminais devem ser concluídas em janeiro de 2027.

Além disso, já foram encomendadas 40 barcaças e 10 empurradores, junto a estaleiros da região da hidrovia. Os equipamentos deverão ser entregues ao longo de 2027 e 2028.

O plano é iniciar a operação em fevereiro de 2027, inicialmente com foco no transporte de grãos. “Essa data casa com o início da safra”, disse Steiman. No primeiro ano, a expectativa é movimentar 1,3 milhão de toneladas, volume que deverá avançar até a capacidade máxima anual de 2,3 milhões, em 2028.

O executivo afirma que, hoje, boa parte dos clientes que usam a malha ferroviária da MRS já transportam sua carga pela hidrovia, mas com outros operadores, e agora o grupo quer oferecer o serviço “de porta a porta”.

“Em 2021, a empresa instalou a primeira planta de clientes, da [fabricante de celulose] Bracell, em Pederneiras. O próximo passo natural foi partir para a hidrovia e oferecer a solução completa de logística”, explicou. A iniciativa foi aprovada em 2023, e, desde então, passou por estudos e análises do conselho. O grupo é controlado por CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), Vale, Gerdau e Usiminas.

A decisão, segundo ele, não foi motivada pela retomada das obras de derrocamento (remoção de material para aprofundamento do canal) do Pedral de Nova Avanhandava em 2023 - umas das obras mais aguardadas pelos usuários da hidrovia. A intervenção, porém, “deu tranquilidade e mais força” para a aprovação do projeto.

O derrocamento deverá dar mais segurança à navegação em momentos de seca, evitando a interrupção do tráfego. “Nos últimos 20 anos, houve dois anos de secas, nos quais, se tivesse essa obra [pronta], não teriam ocorrido problemas na hidrovia. Então, a MRS deverá começar a operar na era de ouro da Tietê-Paraná”, afirmou o executivo.

Esta é uma primeira fase do projeto hidroviário da MRS, mas já existe uma perspectiva de uma segunda etapa, em que a capacidade máxima saltaria de 2,3 milhões de toneladas transportadas por ano para 4 milhões.

Além disso, há um plano de expandir a operação de grãos para outras cargas, como madeira, celulose, açúcar e eventualmente contêineres - e, “quicá, expandir para outros rios”, disse Steiman. Porém, por enquanto, são apenas discussões internas, e o foco é nesta primeira fase, afirmou.

Na cadeia de grãos, a empresa já procurou potenciais clientes durante o período de análise de viabilidade do projeto, e todos formalizaram interesse no serviço, segundo o executivo. A política comercial ainda está sendo desenhada, mas a comercialização já deve ter início em 2026.

O plano de partir ao modal hidroviário caminha em paralelo às obras de ampliação da malha da MRS, firmadas junto ao governo federal com a renovação antecipada do contrato, que previu R\$ 11 bilhões em investimentos (em valores não atualizados). A companhia informa que R\$ 1,5 bilhão foram aportados até julho de 2025, nos três primeiros anos do novo contrato.

Segundo Steiman, o projeto também está alinhado com um plano da MRS de diversificar sua carga para além da mineração - setor dos sócios controladores da empresa. No passado, a mineração já chegou a representar 80% dos volumes transportados pela companhia. Ao fim de 2024 (os dados mais recentes divulgados), a participação da área já tinha caído para 61,2%.

Em relação ao financiamento, o executivo afirmou que a MRS tem feito captações de debêntures incentivadas para seus investimentos, e que o projeto hidroviário não deverá ter um peso grande no balanço. "É um projeto controlado e rentável, estamos bastante seguros."

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/11/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

AGEO ANUNCIA ACORDO PARA OPERAR TERMINAL NOVO REMANSO-AM

Da Redação Portos e logística 03/11/2025 - 18:49



A Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais (Grupo EBT), controladora dos Terminais Ageo, anunciou, na última sexta-feira (31/10), ter fechado acordo com o Grupo Simões para operar o Terminal Portuário de Novo Remanso (TPNR), em Itacoatiara, no Amazonas. Com a parceria, o Grupo Simões passaria a deter 20% de participação no EBT, que manterá a gestão operacional. A conclusão da transação depende ainda de aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

A proposta de parceria inclui o Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas (TGSA), construído com financiamento do Banco da Amazônia e que movimenta commodities como soja, milho e farelos. É o único do complexo TPNR já em operação e tem projetos para terminais de grãos líquidos e cargas gerais.

O diretor comercial e de novos negócios dos Terminais Ageo, Aquiles Dias, explicou que o objetivo é permitir a atuação da empresa na região amazônica a partir de um terminal que é considerado um dos mais eficientes do país. Ele recebe produtos agrícolas vindos Mato Grosso em caminhões até Porto Velho, onde, depois de ser descarregados em estações de transbordo, são colocados em barcaças que seguem pelo Rio Madeira até o Rio Amazonas e dele até o TGSA, onde são transferidos para navios que acessam o terminal via Oceano Atlântico.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/11/2025

GOVERNO ENTREGA OBRAS DO TERMINAL DE OUTEIRO, QUE RECEBERÁ PARTICIPANTES DA COP30

Da Redação Portos e logística 03/11/2025 - 17:25



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, entregaram no último sábado (1º) as obras de requalificação do Terminal Portuário de Outeiro, no Pará, após as obras que permitiram que seja usado para receber navios de passageiros com participantes da Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 (COP 30). Nas obras, foram investidos R\$ 260 milhões, e as embarcações poderão ser usadas também como hospedagem. Os trabalhos, patrocinados pela Itaipu Binacional e coordenados pelo Ministério de Portos e

Aeroportos (MPor) e pela Secretaria Extraordinária para a COP30 (Secop), além da modernização do complexo portuário, reforçaram a área de cais e a prancha de carga do porto, com geração de 450 empregos.

Ao comentar a obra, Lula classificou a modernização do porto como símbolo da bioeconomia do Brasil e disse que o país vai poder mostrar à parte do mundo que está preocupado com a manutenção do clima. Ele afirmou ainda que o Pará pode ser a porta de entrada desse novo modelo de desenvolvimento. “Esse porto significa isso. Quem imaginaria que um transatlântico, que carrega 6.000 pessoas, poderia parar aqui? E a gente está mostrando que isso é possível”, ressaltou.

Costa Filho explicou que as melhorias no terminal de Outeiro, além de serem reforço para receber navios de cruzeiros durante a COP30, incluíram a instalação de equipamentos, como estações de raio X para controle de entrada e saída de quem passa pelo porto. Segundo o ministro, esses investimentos darão mais conforto e segurança às delegações que participarão da Conferência. “Isso dialoga com a agenda ambiental, com a sustentabilidade, com a transição energética. A pauta de sustentabilidade dialoga com o crescimento econômico do Brasil”, disse.

De acordo com o MPor, o terminal pode receber dois navios como hotéis flutuantes durante a COP30, adicionando seis mil leitos à rede hoteleira de Belém e desfogando a demanda por hospedagem. No futuro, será parte de rotas regulares de turismo marítimo, com expectativa de ganhos para os setores de hotelaria, gastronomia e transporte. De acordo com a pasta, Outeiro vai favorecer ainda as exportações do estado e atrair novas rotas marítimas e ser uma nova alternativa no Arco Norte.

O projeto do novo Terminal de Outeiro foi iniciado em 17 de abril. Durante seis meses, as obras mobilizaram frentes de trabalho simultâneas, 24 horas por dia, em três turnos de trabalho com equipes diferentes. Foram construídos 11 dolphins, instaladas 10 pontes metálicas, e o píer, ampliado de 261 metros para 716 metros, com capacidade de deslocamento de 80 mil toneladas, o dobro da anterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/11/2025

APS PRETENDE VOLTAR A APLICAR NORMA LOCAL DE FISCALIZAÇÃO DA ÁGUA DE LASTRO

Por Danilo Oliveira Portos e logística 31/10/2025 - 21:05



Autoridade portuária se baseia em decisão no STJ, mas armadores entendem que liminar não é suficiente para exigências adicionais da gestora do Porto de Santos. Superintendente disse que não haverá cobrança até adequação das empresas

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou, nesta sexta-feira (31), que voltará a aplicar a norma local de fiscalização do descarte de água de lastro por navios que acessam o complexo portuário santista (NAP.SUMAS.OPR.023.2024). O entendimento da APS se deu após liminar do ministro relator Teodoro Silva Santos, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em favor da APS, que reconheceu a competência legal do juiz Diego Câmara, da 17ª Vara Federal de Brasília, para abordagem da matéria.

O magistrado havia concedido segurança ao mandado impetrado pela APS contra decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que declarou nula a norma, que condiciona a apresentação de atestado de cumprimento das regras internacionais de fiscalização do descarte da água de lastro à atracação de navios. De acordo com a autoridade portuária, a fiscalização assegura



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 170/2025
Página 78 de 78
Data: 03/11/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

o cumprimento de convenção internacional sobre o descarte irregular de água de lastro nos oceanos, inclusive no estuário, enseadas e baías da Baixada Santista.

“A fiscalização previne danos ambientais por espécies exóticas e nocivas à vida marinha e ao meio ambiente. Por enquanto, não haverá aplicação de multas para que os armadores possam se adequar à norma vigente”, afirmou Sidnei Aranha, superintendente de meio ambiente da APS, em nota.

Armadores de longo curso e de cabotagem alegaram nos autos que a certificação e o gerenciamento do sistema de tratamento de água de lastro devem ser feitos pela autoridade marítima, no caso de Santos, a Capitania dos Portos. Além de invasão da competência da Marinha do Brasil, com base na Normam-401/DPC, as defesas apontaram a ausência de uma efetiva prestação do serviço, pois, na prática, haveria 'mera reanálise dos documentos apresentados junto à autoridade marítima'. De acordo com as empresas, o certificado custa aproximadamente US\$ 1.500 dólares.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) informou que vai notificar a APS de que, no seu entendimento, a decisão do STJ não é suficiente para a norma voltar a ser aplicada, já que existe outra decisão na Justiça de Santos, que impede que a norma esteja válida. “Estamos oficiando a autoridade portuária porque, na nossa interpretação, não está decidido”, comentou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/11/2025



MERCOS 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: 03/11/2025