



INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 173/2025
Data: 06/11/2025

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
NOVO PRÉDIO DA MARINHA SERÁ INAUGURADO NO PORTO DE SANTOS EM 2026; INVESTIMENTO PASSA DE R\$ 4 MILHÕES	4
PORTO DE SANTOS REDUZ ATRASOS EM ABASTECIMENTO DE NAVIOS, MAS DESAFIO AINDA CONTINUA	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	8
ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL SERÁ REVISADO PARA ATENDER MAIS PARÂMETROS DE ESG	8
ANTAQ REALIZA ESTUDO INÉDITO PARA FORTALECER A REGULAÇÃO E APRIMORAR A IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS	
PRIVADOS	9
ANTAQ ACOMPANHA OPERAÇÃO DE CRUZEIROS QUE SERVIRÃO DE HOSPEDAGEM DURANTE A COP30	10
ANTAQ LANÇA CARTILHA QUE EXPLICA COMO CONTRIBUIR PARA A CONSTRUÇÃO DAS NOVAS REGRAS DA NAVEGAÇÃO	
INTERIOR	10
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	12
PORTO DE SALVADOR DEVE DOBRAR CAPACIDADE COM FINANCIAMENTO DE R\$ 848 MILHÕES DO BNDES	12
OBRAS NO CANAL DE ACESSO DE PARANAGUÁ VÃO RETIRAR "QUEBRA-MOLAS" E FACILITAR ENTRADA DE NAVIOS	13
MPOR FIRMA ACORDO DE R\$ 1,5 BILHÃO COM GRUPO CHINÊS PARA EXPANSÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ.....	14
HIDROVIAS GARANTEM ACESSO A MEDICAMENTOS E SERVIÇOS MÉDICOS A COMUNIDADES RIBEIRINHAS NA AMAZÔNIA	
LEGAL	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	17
MESMO DA ESTRADA, RUMO À COP30, RENAN FILHO GARANTE PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO DA ROTA SERTANEJA	17
A CAMINHO DA COP30, RENAN FILHO PERCORRE O MARANHÃO NESTA SEXTA (7) E ANUNCIA R\$ 278 MILHÕES PARA O	
ESTADO	18
JABUTICABA E LOGÍSTICA: ROTA SERTANEJA, QUE VAI A LEILÃO NESTA QUINTA (6), MISTURA TURISMO E IMPORTANTES	
CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO	19
BE NEWS – BRASIL EXPORT	20
EDITORIAL – INVESTIMENTO INTERNACIONAL EM PARANAGUÁ	20
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA – DIREITO - TALENTO SÊNIOR EM ALTA: GUIA ANTIETARISMO NO MERCADO DE	
TRABALHO.....	21
NACIONAL - HUB – CURTAS - TCU APONTA IRREGULARIDADES EM CONTRATO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS	
TCU <i>questiona contrato da APS.....</i>	23
<i>Na gestão anterior</i>	23
<i>Funcionários já punidos</i>	23
<i>Críticas ao ministro</i>	23
<i>Em defesa dos cidadãos</i>	24
<i>Preocupação justificada</i>	24
POLÍTICA - COM CINCO VETOS, LULA SANCIONA LEI SOBRE DIREITOS DE USUÁRIOS DE SERVIÇOS FINANCEIROS	24
POLÍTICA - CÂMARA APROVA PROJETO QUE DIFÍCILTA DESAPROPRIAÇÃO DE TERRAS PARA REFORMA AGRÁRIA	25
POLÍTICA - POR UNANIMIDADE, SENADO APROVA ISENÇÃO DE IR PARA QUEM GANHA ATÉ R\$ 5 MIL POR MÊS	26
POLÍTICA - HADDAD DESTACA CARÁTER SOCIAL DO PROJETO E CELEBRA "MARCO NA HISTÓRIA DO BRASIL"	27
TRANSPORTE - RODOVIAS/FERROVIAS - GOVERNO INICIA ESTUDOS PARA FEDERALIZAR A TO-080 ENTRE PARAÍSO DO	
TOCANTINS E PALMAS	27
TRANSPORTES - PORTOS - MPOR FIRMA ACORDO DE R\$ 1,5 BI COM GRUPO CHINÊS PARA EXPANSÃO DO PORTO DE	
PARANAGUÁ	29
TRANSPORTES - PORTOS - PORTOS DO PARANÁ LANÇA CADerno PARA USO DE METODOLOGIA DIGITAL EM OBRAS	
PORTUÁRIAS.....	31
TRANSPORTES - PORTOS - CRUZEIROS CHEGAM A BELÉM PARA SERVIR COMO HOTÉIS FLUTUANTES DURANTE A COP30.	31
TRANSPORTES PORTOS - GOVERNO CANCELA LEILÃO DO STS08, TERMINAL DESTINADO A COMBUSTÍVEIS NO PORTO DE	
SANTOS	32
TRANSPORTES - OPINIÃO – DIREITO - EVOLUÇÃO DO PARADIGMA DE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS	
POR POLUIÇÃO POR ÓLEO: A TRANSIÇÃO DA CLC DE 1969 PARA O PROTOCOLO DE 1992	33
TRANSPORTES HIDROVIAS - DIAGNÓSTICO APONTA INVESTIMENTO DE R\$ 71,9 MILHÕES EM AÇÕES ESG NO SETOR	
HIDROVIÁRIO.....	36
TRANSPORTES - HIDROVIAS - GOVERNO AMPLIA AÇÕES PARA FORTALECER HIDROVIAS E LEVAR SERVIÇOS À AMAZÔNIA	
LEGAL	37
PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO FECHA EM QUEDA COM AUMENTO DE ESTOQUES NOS EUA E PREOCUPAÇÃO COM EXCESSO	
DE OFERTA	38
PETRÓLEO E GÁS - PREÇO DO ETANOL CAI EM 14 ESTADOS E NO DF, SOBE EM 8, E FICA ESTÁVEL EM 3, MOSTRA ANP	39

ENERGIA - ESPECIALISTAS DEFENDEM ATUAÇÃO GLOBAL DO BRASIL NA ECONOMIA DO HIDROGÊNIO	40
ENERGIA - APONTADO COMO CASE DE SUCESSO NO PAÍS, ETANOL VIRA OPÇÃO ATÉ PARA O MODAL MARÍTIMO	41
COMÉRCIO EXTERIOR - PARÁ INICIA NOVA FASE DE INDUSTRIALIZAÇÃO SUSTENTÁVEL NA ZPE DE BARCARENA	42
FINANÇAS - COM 11ª ALTA SEGUIDA, IBOVESPA VOLTA A BATER RECORDE E ULTRAPASSA OS 153 MIL PONTOS	43
FINANÇAS - DÓLAR APRESENTA QUEDA FIRME E FECHA EM R\$ 5,36, COM APETE POR DIVISAS EMERGENTES.....	44
FINANÇAS - COPOM MANTÉM SELIC EM 15% E REFORÇA CAUTELA DIANTE DE INFLAÇÃO ACIMA DA META	45
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO – ARTICULISTA - TALENTO SÊNIOR EM ALTA: GUIA ANTIETARISMO NO MERCADO DE TRABALHO.....	47
NACIONAL - VITAL DO RÉGO DEFENDE TRANSPARÊNCIA E COOPERAÇÃO EM DESPEDIDA DA INTOSAI.....	48
JUSTIÇA - TCU ESMA PREJUÍZO E COBRA MEDIDAS URGENTES PARA AMPLIAR OFERTA DE ÁREAS PARA PETRÓLEO E GÁS ...	50
JUSTIÇA - NO STF, DINO SUSPENDE AÇÕES QUE DISCUTEM VALIDADE DA MORATÓRIA DA SOJA NA JUSTIÇA	51
JORNAL O GLOBO - RJ.....	52
BC MANTÉM JUROS EM 15% E FALA EM 'PERÍODO BASTANTE PROLONGADO': VEJA COMO ANALISTAS LERAM O COMUNICADO	52
'EXCESSO' DE ENERGIA FORÇOU O CORTE DE 37% DA PRODUÇÃO DE EÓLICAS E SOLARES EM OUTUBRO E BATE NOVO RECORDE; ENTENDA	53
STF RECONHECE OMISSÃO DO CONGRESSO EM TAXAR GRANDES FORTUNAS, MAS NÃO IMPÔE PRAZO.....	54
APESAR DE QUEDA NAS EXPORTAÇÕES PARA OS EUA, VENDAS DO BRASIL PARA O EXTERIOR CRESCEM 9,1%	55
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	56
BRASKEM SINALIZA A CREDORES NO EXTERIOR QUE TERÁ PLANO DE REESTRUTURAÇÃO ATÉ JANEIRO	56
TARIFAÇO: EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA OS EUA DESABAM 38% EM OUTUBRO E SALTAM 33,4% PARA A CHINA.....	58
POR QUE A INDÚSTRIA DE CAMINHÕES ENFRENTA QUEDA NAS VENDAS? A RESPOSTA PODE ESTAR NO AGRONEGÓCIO.....	60
EQUINOR E USP LANÇAM PROJETO DE R\$ 10 MILHÕES PARA ARMAZENAR CO ₂ DE USINAS DE ETANOL	63
EUA FORMALIZAM SUSPENSÃO DE TARIFAS SOBRE IMPORTAÇÕES DA CHINA POR UM ANO APÓS ACORDO COM XI JINPING ...	64
VALOR ECONÔMICO (SP).....	65
KASSAB REFORÇA QUE RATINHO JR. É ALTERNATIVA DO PSD NA DISPUTA À PRESIDÊNCIA EM 2026.....	65
FT: EUA ADICIONAM CLÁUSULAS ESPECIAIS ANTI-CHINA EM ACORDOS COMERCIAIS NA ÁSIA.....	65
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	67
CMPORTE COMPROMETE A INVESTIR R\$ 1,5 BILHÃO PARA EXPANSÃO EM PARANAGUÁ.....	67
SANTOS BRASIL TEM LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 231,5 MILHÕES NO 3º TRIMESTRE.....	68
ABAC CONTESTA SUSPENSÃO DA 'TAXA SECA' NA AMAZÔNIA PELA ANTAQ.....	69
MAERSK APURA RECEITA DE US\$ 15,8 MILHÕES NO 3º TRIMESTRE.....	70
KAYO ZAIATS E RAFAEL STEIN	71
NORSUL CONCLUI COMPRA DA OPERAÇÃO DE CABOTAGEM DA HIDROVIAS DO BRASIL	71
PECÉM SUPERA EM 10 MESES VOLUME DE CONTÉINERES MOVIMENTADO EM 2024	72
ADIAMENTO SERVIRÁ PARA FUNDAMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DA ESTRUTURA NET ZERO, AVALIA SEC-IMO	72
EMBARCAÇÃO DE PESQUISA MOVIDA A HIDROGÊNIO SERÁ LANÇADA NA VÉSPERA DA COP 30	74
PARCERIA ENTRE ENTIDADES GLOBAIS VISA DESBLOQUEAR CRÉDITO PARA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA SUSTENTÁVEL	74
EXPEDIÇÃO EM BARCO-LABORATÓRIO LEVARÁ ANÁLISES DA ÁGUA DOS RIOS AMAZÔNICOS À COP30	76
NAVIO MOVIDO A AMÔNIA CHEGA A BELÉM PARA CONFERÊNCIA DO CLIMA.....	77
ORGANIZAÇÃO DESTACA POTENCIAL BRASILEIRO PARA EXPLORAÇÃO DE EÓLICAS OFFSHORE	78
ARTIGO - E A SAGA DO "NET ZERO FRAMEWORK" CONTINUA.....	78
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	81
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	81

a tribuna **DIGITAL**

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NOVO PRÉDIO DA MARINHA SERÁ INAUGURADO NO PORTO DE SANTOS EM 2026; INVESTIMENTO PASSA DE R\$ 4 MILHÕES

Estrutura abrigará a sede do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste
Por Nicollas Félix 6 de novembro de 2025



Edifício no cais santista terá três andares e custará R\$ 4,5 milhões; os recursos para a construção vieram de emendas parlamentares (Alexander Ferraz/AT)

O Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste terá uma nova sede no Porto de Santos a partir de maio de 2026, de acordo com previsão da Marinha do Brasil. As obras de construção no complexo militar começaram no mês passado, ao lado do prédio da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), no cais da Marinha, no Macuco. A atual sede funciona em uma

instalação provisória no local há sete anos.

Segundo o comandante do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste, capitão de fragata Igor Alves, o empreendimento custará R\$ 4,5 milhões e os recursos para a construção vieram de emendas parlamentares enviadas por deputados federais para proporcionar uma infraestrutura mais moderna aos militares. “A projeção é que as atividades iniciem logo após o término da obra, ainda no primeiro semestre de 2026”, conta o comandante.

A sede terá equipes todos os dias, por 24 horas. O projeto prevê instalações equipadas com tecnologia de última geração, projetadas para otimizar as operações de patrulha e monitoramento do litoral nos estados de São Paulo e Paraná. “O efetivo atual do Grupamento de Patrulha é de 51 militares. Entretanto, a nova sede será capaz de suportar a operação contínua e simultânea de até 100 militares e civis”, conta Alves.

O novo prédio terá um Centro de Comando e Controle Interagências, que permitirá maior sinergia com os órgãos de segurança pública e de fiscalização durante situações de gerenciamento de crise, como a Receita Federal (RF), Polícia Federal (PF), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) e a Autoridade Portuária de Santos (APS).

O imóvel ocupará mil metros quadrados (m²) e contará com o térreo e mais dois andares. “A nova sede é mais do que uma realização de engenharia. Ela representa um avanço estratégico no fortalecimento da soberania marítima, da presença operacional da Marinha do Brasil e da integração com outras agências”, destaca Alves.

Como parte da integração do novo prédio, a Marinha destaca o Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Embarcações (VTMIS, na sigla em inglês), viabilizado por um acordo de cooperação técnica firmado em 3 de junho com a APS, com equipamentos instalados na Ilha da Moela, em Guarujá.

“A implantação do sistema VTMIS permitirá um monitoramento de toda a área do Porto Organizado, sendo um investimento que compartilhará informações, permitindo maior eficiência nas operações, segurança na naveabilidade e apoio ao combate a ilícitos, como o tráfico de drogas, o contrabando e o descaminho”, destaca o capitão de fragata.



O novo prédio ocupará mil metros quadrados e terá um Centro de Comando e Controle Interagências (Alexander Ferraz/AT)

Além do impacto regional, a nova sede do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste afetará outros portos no Brasil. “A integração dos sistemas da Marinha do Brasil e demais agências permitirá um incremento significativo

no monitoramento e fiscalização, em tempo real, do tráfego de navios em uma área marítima de aproximadamente 730 mil quilômetros quadrados (km²), que representa três vezes a área terrestre do estado de São Paulo”, informa o comandante Alves.

De acordo com ele, o Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste é uma organização militar subordinada ao Comando do 8º Distrito Naval. O Grupamento é responsável pelas operações navais de socorro e salvamento, patrulha naval, e de defesa de Porto, incluídos terminais marítimos e plataformas na área dos estados de São Paulo e Paraná.

Mais um

Em setembro, a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) inaugurou um novo prédio para o Centro de Treinamento de Ensino Profissional Marítimo. O novo espaço fica no cais da Marinha, com acesso pela Avenida Perimetral. Segundo a CPSP, o espaço conta com uma estrutura ampla, possuindo salas de aula conversíveis em auditório, refeitório, banheiros acessíveis, simuladores de navegação e operação de equipamentos.

A estrutura também foi construída com recursos de emenda parlamentar, de R\$ 3,9 milhões, da deputada federal Rosana Valle (PL).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/11/2025

PORTO DE SANTOS REDUZ ATRASOS EM ABASTECIMENTO DE NAVIOS, MAS DESAFIO AINDA CONTINUA

Setor marítimo aponta melhora na comunicação entre os intervenientes, enquanto a Petrobras investe em novas barcaças para agilizar as operações

Por Bárbara Farias 6 de novembro de 2025



Segundo a Petrobras, três embarcações garantem combustível aos cargueiros com rapidez e eficiência (Carlos Nogueira/AT/Arquivo)

Os atrasos nas operações de bunker, abastecimento de navios com combustíveis, diminuíram este ano, em relação a 2024, mas ainda são um desafio no Porto de Santos, segundo o setor marítimo. No ano passado, os prejuízos foram estimados em R\$ 27 milhões por causa do problema.

“Ainda temos atrasos, mas não com a frequência que havia anteriormente. Isso é fruto de uma melhor comunicação entre os intervenientes”, afirmou o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque. Ele não estimou valores de prejuízos este ano.

Roque apontou que a temporada de cruzeiros, iniciada no último dia 26, e que se estenderá até o dia 19 de abril no complexo portuário santista, é um fator preocupante, porque os transatlânticos têm prioridade.

Ele disse ainda que os navios graneleiros são os mais afetados pelos atrasos. "Os navios 'tramps' (não regulares) que escalam Santos para recebimento de commodities dependem de berços e condições climáticas. Quando chove, as operações são suspensas, o que provoca o aumento de estadia da embarcação atracada, bem como aqueles que estão fundeados na barra permanecem por mais tempo aguardando a atracação."

Roque afirmou que o Sindamar chegou a propor operações ship to ship (de navio para navio), porque Santos não tem fundeadouro interno, área onde as embarcações podem ficar fundeadas (ancoradas) aguardando. "Dessa forma, o navio é abastecido em um fundeadouro, não ocupa o local de atracação e não prejudica outra embarcação. Todo atraso gera prejuízos, como escalas posteriores em outros portos e custos com o terminal porque o navio permanece atracado inoperante com reflexos na barra de Santos", explicou.

Petrobras

Segundo a Petrobras, três embarcações garantem fornecimento de combustível com rapidez e eficiência. Em nota, a estatal afirmou que "mantém o Sindamar informado sobre a programação e operação de bunker no Porto de Santos, em reuniões periódicas", e que não recebeu questionamentos formais recentes sobre atrasos do sindicato.

"Os desafios logísticos persistem, mas estão sendo tratados em conjunto pelas partes envolvidas", informou.

A Petrobras disse também que a frota conta, desde dezembro de 2024, com a barcaça SC-60, que tem capacidade de 3,5 mil toneladas e vazão de fornecimento de até 500 metros cúbicos (m³) por hora, "permitindo que os navios sejam abastecidos com mais rapidez, reduzindo o tempo de permanência no Porto".

A Petrobras destacou que outras duas barcaças, com capacidade superior a 3 mil toneladas, "possibilitam a realização de abastecimentos em lotes maiores".



Navios de cruzeiros têm prioridade para abastecimento até 19 de abril, quando termina a temporada (Alexander Ferraz/AT)

Área de fundeo

A estatal também avalia a possibilidade de realizar abastecimentos no fundeadouro externo, utilizando uma embarcação de maior porte, autopropelida (que possui propulsão própria), o que depende de licenças ambientais e da aprovação das normas da Marinha em vigor.

"O abastecimento de navios no Porto de Santos é realizado exclusivamente em embarcações atracadas nos terminais aquaviários, em conformidade com os regulamentos estabelecidos pelas autoridades portuárias, ambientais e marítimas", explica a Petrobras.

Segundo a companhia, a ampliação das operações para o fundeadouro externo "representa uma evolução estratégica, mas depende do cumprimento rigoroso das exigências legais e da aprovação dos órgãos responsáveis", ressaltou a Petrobras.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/11/2025

Porto de Santos firma contrato de R\$ 3,2 milhões sem licitação; entenda os motivos

APS contratou fundação espanhola para elaborar planos de descarbonização e energia limpa do cais santista

Por Maurício Martins 6 de novembro de 2025



Questionada sobre a falta de licitação diante do gasto público, APS disse que seguiu a legislação vigente (Divulgação/APS)

O contrato de R\$ 3,277 milhões assinado pela Autoridade Portuária de Santos (APS) com a Fundação Valenciaport, no mês passado, foi feito sem licitação (concorrência pública). O valor, que será repassado ao longo de 18 meses, servirá para a fundação fazer um Plano de Descarbonização e de um Plano Diretor Energético (PDE) para o Porto de Santos, diz a APS.

Questionada pela Reportagem sobre a falta de licitação diante do montante público gasto, a gestora do Porto justificou que a contratação ocorreu por inexigibilidade, conforme a Lei 13.303/2016. Segundo a APS, esse caminho é possível quando a administração reconhece notória especialização da contratada e a singularidade técnica do serviço que será apresentado.

“O processo de contratação obedece rigorosamente aos parâmetros da Lei 13.303/2016, além do regulamento interno de licitações da Autoridade Portuária de Santos e seus mecanismos de governança e compliance”, diz a APS, em nota.

Conforme a administradora do cais santista, o pagamento será feito pelos serviços executados e materiais efetivamente fornecidos, conforme cronograma físico-financeiro.

“Salientamos o histórico internacional da Fundação Valenciaport, com projetos em mais de 60 países e precedentes de trabalho com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e outras autoridades portuárias no Brasil”, complementa.

Ainda segundo a APS, o contrato busca estruturar a transição energética do Porto de Santos para uma matriz mais limpa, segura, eficiente e sustentável, com revisão da pegada de carbono, modelagem de demanda energética para navios, terminais, ferrovias e caminhões; avaliação de Onshore Power Supply (OPS); estudos sobre hidrogênio verde, solar, eólica, biomassa, energia das ondas e marés; armazenamento energético; e análise da rentabilidade econômica e social de projetos.

“O retorno esperado vai além da redução de emissões. O plano visa identificar projetos prioritários, apontar caminhos para eficiência e eletrificação e oferecer subsídios para políticas e decisões de investimento”.

Espanha

O desenvolvimento dos planos contratados pela Autoridade Portuária de Santos (APS) está a cargo da Fundação Valenciaport, um centro de pesquisas vinculado à Autoridade Portuária de Valência (APV) – que administra os portos de Valência, Gandia e Sagunto, no mar Mediterrâneo, Espanha. A Tribuna procurou a Valenciaport para se manifestar sobre o contrato, mas não houve resposta até o fechamento desta edição.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/11/2025



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL SERÁ REVISADO PARA ATENDER MAIS PARÂMETROS DE ESG

Modernização do IDA vai assegurar a produção de dados técnicos mais qualificados e alinhados com pautas atuais



Foto: Porto de Pecém (CE)

Brasília, 06/11/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, nesta quinta-feira (6), a celebração de Termo de Execução Descentralizada com a Universidade Federal Fluminense (UFF) para realizar a revisão e atualização do Índice de Desempenho Ambiental (IDA) de Portos Públicos e Terminais de Uso Privado (TUPs).

O objetivo é que a estrutura dos indicadores seja modernizada com base nas últimas publicações feitas pela Agência, como o Guia para a Condução de Levantamento de Risco Climático e Medidas de Adaptação para Infraestruturas Portuárias; o Guia de Enfrentamento ao Assédio no Setor Aquaviário; o estudo de Fortalecimento da Relação Porto-Cidade para Promoção de Resiliência Climática e Sustentabilidade; e o Diagnóstico de Descarbonização, Infraestrutura e a Aplicação do Hidrogênio nos Portos.

Os atributos de cada indicador vão passar por aperfeiçoamento e serão adicionados novos índices, que tratam de mudanças climáticas, descarbonização, resiliência climática e da área social.

“A reestruturação vai tornar o IDA ainda mais alinhado às atuais pautas socioambientais, por meio da incorporação dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU, dos princípios ESG e das diretrizes de descarbonização aplicáveis ao setor portuário”, declarou o diretor Frederico Dias, que relatou a matéria.

Ao final do Plano de Trabalho com a unidade, a Agência irá tratar da redistribuição dos pesos de avaliação do IDA, em conjunto com o Ministério de Portos e Aeroportos. Com a revisão, será publicado um manual com todas as novas informações do índice ambiental e serão realizados cursos de capacitação interna e externa.

Gestão ambiental

O IDA é um instrumento de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias. O índice permite quantificar e simplificar informações de forma a facilitar o entendimento do público e de tomadores de decisão acerca das questões ambientais portuárias.

Manter a metodologia do IDA continuamente atualizada e em consonância com os mais recentes conceitos de gestão socioambiental é fundamental para assegurar a produção de dados técnicos mais qualificados, capazes de subsidiar políticas públicas voltadas à sustentabilidade do setor portuário.

Entre os indicadores atuais do IDA, destacam-se os que avaliam a situação do licenciamento ambiental, a composição da equipe do setor de gestão ambiental, a prevenção de riscos e atendimento a emergências, auditoria ambiental, o gerenciamento de resíduos, a qualidade e eficiência no uso de energia, o monitoramento da qualidade ambiental e os planos de contingência de saúde.

O painel dinâmico de resultados das avaliações anteriores está disponível no portal da ANTAQ. Nele, é possível verificar informações sobre o ranking, análise por atributos, por instalações portuárias entre outras análises.

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: 06/11/2025

ANTAQ REALIZA ESTUDO INÉDITO PARA FORTALECER A REGULAÇÃO E APRIMORAR A IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS PRIVADOS

Análise demonstra o acompanhamento contínuo da ANTAQ e a disposição em promover soluções que conciliam segurança jurídica, sustentabilidade e eficiência



Brasília, 06/11/2025 - Com foco em aprimorar a regulação do setor portuário e garantir mais eficiência no processo de implantação de terminais privados, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) concluiu o estudo “Diagnóstico sobre a implantação de Terminais de Uso Privado (TUPs)”.

Aprovado em reunião de diretoria, nesta quinta-feira (6), a matéria inédita faz parte da Agenda Plurianual de Estudos 2021/2024. O documento com o diagnóstico completo será publicado no site da Agência em breve.

O estudo analisou o panorama dos TUPs com outorgas concedidas entre 2013 e 2019, oferecendo uma visão detalhada sobre o desenvolvimento desses empreendimentos e identificando os principais fatores que influenciam o não início das operações dentro do prazo estabelecido pelo Decreto nº 8.033/2013, de cinco anos. O levantamento servirá de base para aperfeiçoar normas e procedimentos, e ampliar a previsibilidade do setor.

Entre 2013 e 2019, a ANTAQ concedeu 70 autorizações para terminais privados em todo o país. O estudo mostra que mais de 53 desses empreendimentos já estão operacionais, o que representa 75,71%.

Dos 17 terminais ainda não operacionais (24,29%), as empresas que apontaram questões ambientais, financeiras e judiciais corresponderam a 55,17% dos motivos apontados para o não atendimento do prazo legal. Segundo a análise, 11 dos 17 terminais em fase de implantação já obtiveram prorrogação de prazo e outros 3 estão em processo de análise, o que demonstra o acompanhamento contínuo da ANTAQ e a disposição em promover soluções que conciliam segurança jurídica, sustentabilidade e eficiência.

Para os casos que ainda não iniciaram as operações, o diagnóstico oferece subsídios técnicos para aprimorar o ambiente regulatório, com destaque para o mapeamento de aspectos ambientais, financeiros e judiciais que impactam o andamento dos projetos.

A iniciativa reforça o compromisso da ANTAQ com a produção de conhecimento técnico e regulatório baseado em evidências, que orienta decisões estratégicas e contribui para o fortalecimento da infraestrutura portuária brasileira.

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: 06/11/2025

ANTAQ ACOMPANHA OPERAÇÃO DE CRUZEIROS QUE SERVIRÃO DE HOSPEDAGEM DURANTE A COP30



Agência vai garantir a segurança e eficiência da infraestrutura logística utilizada para o evento

Brasília, 05/11/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) está atuando de forma integrada à autoridade portuária e órgãos de fiscalização no apoio logístico à COP30, realizada em Belém (PA).

A equipe da Gerência Regional de Belém da Agência acompanha de perto a operação no

Terminal de Passageiros de Outeiro dos navios que funcionarão como hotéis flutuantes para os participantes do evento, que começa na próxima segunda-feira (10) e se estende até o dia 21 de novembro.

“Nosso papel é garantir que toda a infraestrutura aquaviária funcione com eficiência e segurança, contribuindo para o sucesso logístico da COP 30”, afirmou Cleydson Silva, gerente da Regional de Belém.

Desde a fase de planejamento, iniciada em março de 2025, a ANTAQ vem monitorando a concepção, construção e operação do Terminal de Passageiros de Outeiro; e a infraestrutura estratégica para o suporte à circulação de pessoas e bens durante a conferência. O terminal, extensão do Porto de Belém, passou por obras estruturais e de modernização que somam cerca de R\$ 233 milhões em investimentos.

A atuação da Agência abrange vistorias, fiscalizações conjuntas e acompanhamento técnico de toda a infraestrutura portuária envolvida, em parceria com a CESPORTOS, Receita Federal, Marinha do Brasil, Polícia Federal e Guarda Portuária.

Nesta terça-feira (4), a equipe da ANTAQ acompanhou a atracação dos dois transatlânticos no Terminal de Passageiros de Outeiro e hoje (5) conduziu a chegada dos participantes que estão hospedados nos navios. As duas operações transcorreram com total segurança e sem intercorrências, favorecida pelas boas condições climáticas e marítimas.

Durante o evento, os navios permanecerão atracados e estabilizados, funcionando exclusivamente como hotéis flutuantes. A movimentação dos hóspedes é realizada com o apoio de mais de 80 ônibus dedicados ao transporte entre o aeroporto e o terminal. No local, o deslocamento até os navios é feito com 35 micro-ônibus e vans, em um esquema coordenado para garantir fluidez e segurança.

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: 05/11/2025

ANTAQ LANÇA CARTILHA QUE EXPLICA COMO CONTRIBUIR PARA A CONSTRUÇÃO DAS NOVAS REGRAS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

A atualização vai garantir um conjunto de normas mais modernas e acessíveis à população

Brasília, 05/11/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) promove processo de revisão e simplificação das normas que tratam da navegação interior, por meio da Audiência Pública nº 06/2025, aberta até o dia 14 de novembro.



para os usuários que usufruem do serviço.

Para garantir que a sociedade participe ativamente da atualização regulatória, a Agência elaborou uma Cartilha de Participação Social para essa consulta pública. O material explica, de forma prática e acessível, como qualquer pessoa pode enviar contribuições e sugestões.

A iniciativa é de extrema importância para o país, em especial para a região Norte, e vai garantir um conjunto de normas mais modernas e acessíveis para as empresas reguladas e

Como contribuir:

1. Acesse o site da ANTAQ
2. Vá até a seção Participação Social
3. Clique em Audiências e Consultas Públicas
4. Depois, selecione Audiências Públicas em andamento
5. Encontre a Audiência Pública nº 06/2025
6. Escolha a minuta normativa sobre a qual deseja opinar
7. Clique em Contribuir, preencha seus dados e envie suas sugestões

Modernizar a regulação

Com a revisão, a Agência vai consolidar, revisar e modernizar o arcabouço normativo aplicável à navegação interior. A proposta não promove modificações de mérito na regulamentação da ANTAQ. O objetivo é aprimorar a técnica legislativa empregada, facilitando o acompanhamento e a compreensão por parte do mercado regulado e da sociedade.

Atualmente estão vigentes 11 resoluções que tratam do assunto. Com a revisão, que consta no Tema 1.1 da Agenda Regulatória ANTAQ 2025-2028, o objetivo é que a navegação interior seja disciplinada por seis normativos diferentes.

Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública do aprimoramento das propostas de normas estão disponíveis neste link.

O período para a realização das contribuições escritas se estende até as 23h59 do dia 14 de novembro de 2025, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia062025@antaq.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

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: 05/11/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PORTO DE SALVADOR DEVE DOBRAR CAPACIDADE COM FINANCIAMENTO DE R\$ 848 MILHÕES DO BNDES



Projeto autorizado pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM) amplia capacidade do porto e reforça política do governo federal para modernizar a infraestrutura portuária

Expansão do pátio de armazenagem, aquisição de novos equipamentos e obras de infraestrutura e modernização - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamento de R\$ 848 milhões para ampliar e modernizar o terminal de contêineres do Porto de Salvador, operado pela Tecon Salvador, subsidiária da empresa Wilson Sons. Os recursos são do Fundo da Marinha Mercante (FMM). O projeto havia sido autorizado em 2024, durante a 56ª reunião ordinária do Conselho Diretor do Fundo (CDFMM), vinculado ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

O financiamento permitirá a expansão do pátio de armazenagem, a aquisição de novos equipamentos e a execução de obras de infraestrutura e modernização tecnológica, reforçando a eficiência e a sustentabilidade das operações portuárias. Com as melhorias, o terminal terá capacidade dobrada de movimentação, passando dos atuais 553 mil para mais de 1 milhão de TEUs por ano (unidade equivalente a um contêiner padrão). O número de movimentos de carga no cais também deve crescer, saltando de 70 para mais de 100 contêineres por hora.



O porto terá o dobro da capacidade

Os investimentos consolidam o Porto de Salvador como um dos principais terminais de contêineres do Nordeste, com impacto direto na geração de emprego e renda na Bahia e no fortalecimento da competitividade do comércio exterior brasileiro.

Segundo o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, "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".

O empreendimento também reforça o papel estratégico do governo federal, por meio do MPor, na coordenação de políticas que conectam desenvolvimento regional, modernização portuária e sustentabilidade ambiental.

Fundo da Marinha Mercante

O projeto do Tecon Salvador foi priorizado pelo Conselho Diretor do FMM em 2024, o que garantiu à empresa o direito de buscar o financiamento no BNDES (instituição credenciada ao fundo). Após a

devida análise técnica e financeira das condições do projeto, o banco aprovou, em 2025, a operação de crédito.

Essa sequência, priorização e contratação do financiamento, é uma etapa essencial da política de fomento à indústria naval e portuária do FMM. Enquanto a priorização é um ato de reconhecimento técnico e estratégico, a aprovação pela instituição financeira representa o início efetivo da execução do investimento, com a liberação dos recursos previstos.

O Fundo da Marinha Mercante é um instrumento financeiro administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e operado por bancos públicos, como o BNDES. Tem como finalidade financiar a construção, modernização, ampliação e reparo de embarcações e estaleiros brasileiros, além de projetos logísticos e portuários que impulsionem o transporte aquaviário no país.

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

Data: 06/11/2025

OBRAS NO CANAL DE ACESSO DE PARANAGUÁ VÃO RETIRAR "QUEBRA-MOLAS" E FACILITAR ENTRADA DE NAVIOS

Projeto também inclui a adoção de práticas sustentáveis e medidas de descarbonização que serão adotadas pela nova concessionária após assumir o canal

O novo modelo de licitação de canal de acesso a portos públicos inaugurado no leilão do Porto de Paranaguá (PR) vai instituir um processo contínuo de dragagem e manutenção dos canais, fundamental para a estabilidade e segurança da operação portuária e do acesso dos navios. O projeto de concessão de canais de portos públicos, elaborado pelo Ministério de Portos e Aeroportos em conjunto com a Infra SA., foi pensado como alternativa para melhorar a eficiência do porto e garantir previsibilidade para a operação portuária.



O novo modelo de concessão já segue as diretrizes da Política de Sustentabilidade do MPor- Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

Pelo modelo de gestão do canal que vinha sendo adotado, a responsabilidade pela dragagem e outras obras no canal ficava a cargo da empresa pública que administra o porto na esfera administrativa do governo estadual. A partir da concessão, as obrigações já estão definidas no edital. A mesma proposta deverá ser adotada nos leilões dos canais de acesso dos portos de Santos (SP), Itajaí (SC), Salvador (BA) e Rio Grande (RS).

“Esse é um modelo pioneiro, que não existia no Brasil e em nenhum lugar do mundo. A concessionária passa a fazer a gestão do canal, realizar as obras da cesta de serviços da concessão e garantir os investimentos, que no caso de Paranaguá somam R\$ 1,23 bilhão”, afirmou o ministro do MPor, Silvio Costa Filho, lembrando que essas obras vão garantir que o canal esteja sempre preparado para receber grandes navios.

Com as obras, que vão ampliar o calado de 13,5 para 15,5 metros, haverá maior previsibilidade e segurança para as operações, atraindo uma nova classe de navios conteineiros e graneleiros. Assim, as manobras ocorrerão com maior margem de segurança no porto, alcançando embarcações de 366 metros A capacidade de carga, por sua vez, vai ser ampliada de 80 mil para 120 mil toneladas.

“A concessão vai possibilitar que Paranaguá se qualifique cada vez mais como corredor estratégico para o escoamento da produção, atendendo tanto o comércio com o Mercosul, quanto para

exportação para Europa e Ásia, pela localização no sul do Brasil", avalia o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila.

"Quebra-molas"

Uma das obras previstas é a retirada da pedra da Palangana, um maciço rochoso que está no meio do canal e dificulta a navegação de navios. A pedra tem funcionado como um "quebra-molas", que dependendo do nível das marés retarda a movimentação no canal.

A obra será feita em fases e tem previsão de ser concluída em cinco anos. A retirada do obstáculo vai ampliar a bacia de evolução, que hoje está restrita a outros pontos do canal. No ano passado, a pedra já passou por obras de derrocamento e já foi reduzida em 20%.

Sustentabilidade

O novo modelo de concessão já segue as diretrizes da Política de Sustentabilidade do MPor, que incentiva a adoção de práticas sustentáveis e de descarbonização. Além de passar por um processo ambiental exigente, considerando todos os licenciamentos e estudos ambientais, o projeto incluirá programas adicionais de sustentabilidade, com monitoramento da emissão de gases pelas embarcações e propostas de medidas de mitigação pela concessionária, a partir da assunção da área.

Também estão previstos no projeto monitoramento contínuo da qualidade da água, dos sedimentos e da fauna marinha, além de ações de compensação e recuperação de áreas impactadas. As intervenções, de acordo com a Portos do Paraná, seguirão o licenciamento ambiental federal e terão acompanhamento constante da companhia e dos órgãos ambientais, garantindo que o avanço da infraestrutura ocorra com responsabilidade ecológica.

Além das dragagens de manutenção, derrocagens, levantamentos hidrográficos, sinalização e balizamento náutico, também haverá adoção de um novo sistema de gerenciamento de tráfego dos navios, o VTMIS (Vessel Traffic Management and Information System). O sistema permite o monitoramento em tempo real da movimentação de navios, eleva a segurança da navegação e a proteção ambiental, ao mesmo tempo em que otimiza a eficiência das operações portuárias. Com o VTMIS, o processo de condução e atracação se torna mais ágil.

Etapas de execução

Segundo a Portos do Paraná, nos dois primeiros anos de contrato, a concessionária terá que realizar o mapeamento da topografia do fundo do canal e o levantamento hidrográfico, como os estudos ambientais, de engenharia e navegação. A partir do terceiro ano, com esses levantamentos, começam as atividades para o alargamento, aprofundamento e derrocagem, até que seja atingido o calado desejado.

Em paralelo, serão executadas as dragagens de manutenção para que a navegabilidade seja mantida com total segurança, assim como a implantação do sistema de sinalização.

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

Data: 05/11/2025

MPOR FIRMA ACORDO DE R\$ 1,5 BILHÃO COM GRUPO CHINÊS PARA EXPANSÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ

Na China, secretário Nacional de Portos, Alex Avila conheceu as operações logísticas e a tecnologia de ponta empregada nos portos do país

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) firmou, nesta quarta-feira (5), um acordo de investimento com o grupo chinês CMPort para a expansão do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), no Paraná. Representando a pasta em missão oficial na China, o secretário Nacional de Portos, Alex Avila, assinou o plano em Xangai, durante reunião com o CEO da CMPort, Xu Song. A CMPort é considerada uma das maiores empresas do setor portuário mundial.

A expansão prevê investimentos de mais de R\$ 1,5 bilhão, que serão implementados nos próximos anos com foco no aumento da capacidade de armazenagem e movimentação de cargas do terminal paranaense. "Com os investimentos, o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) se consolidará como um dos maiores e mais importantes terminais do Brasil", destacou o secretário Alex Avila.



O secretário Nacional de Portos, Alex Avila, cumpre missão oficial na China - Foto: Divulgação/MPor

Já o CEO da CMPort, Xu Song, reforçou a confiança no país, afirmando que a companhia chinesa está "com apetite para mais investimentos".

A assinatura fechou a agenda estratégica de três dias do secretário Alex Avila na China. Além do acordo, o objetivo dos técnicos do MPor foi conhecer de perto as operações logísticas e a tecnologia de ponta empregada nos portos do país.

Porto Seco de Shenzhen

Na primeira etapa da agenda, a comitiva visitou um terminal de reabastecimento (Porto Seco) em Shenzhen, pertencente ao grupo CMPort, que atua em 52 portos em 26 países. "Podemos entender como a logística chinesa funciona para receber e expedir produtos para vários lugares do mundo. O conglomerado, de mais de 420 mil metros quadrados, funciona como área de apoio logístico para atender o mercado local e também preparar produtos para serem exportados", explicou o secretário.

O centro logístico da CMPort em Shenzhen oferece uma gama completa de serviços de logística portuária integrada, o manuseio e armazenamento, serviços de armazém, gestão da cadeia de abastecimento, serviços aduaneiros, transporte Rodoviário e tecnologia Inteligente.

Porto de Xangai

O secretário também esteve no Porto de Xangai, o maior do mundo em movimentação de contêineres, e referência no comércio global por estar há 14 anos consecutivos como um dos mais movimentados do mundo. Ele também funciona como uma ponte vital que conecta a China aos mercados globais, sua escala afeta diretamente os custos de frete e a cadeia de suprimentos mundial. "Conhecemos as operações e observarmos boa parte do funcionamento local, sem operadores de equipamentos ou caminhões", contou Alex.

Em termos de volume, o porto quebrou recordes sucessivos, movimentando mais de 51 milhões de TEUs (unidades equivalentes a um contêiner de 20 pés) em 2023, e ultrapassando a marca de 50 milhões de TEUs em 2024. O volume de carga em contêineres que passa por Xangai supera a soma de todos os portos dos Estados Unidos juntos.

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

Data: 05/11/2025

HIDROVIAS GARANTEM ACESSO A MEDICAMENTOS E SERVIÇOS MÉDICOS A COMUNIDADES RIBEIRINHAS NA AMAZÔNIA LEGAL

Em parceria com o Ministério da Saúde, MPor investe em logística e obras fluviais para ampliar o atendimento médico e o transporte de insumos na região

O Brasil possui uma das maiores redes de rios navegáveis do mundo, e as hidrovias desempenham papel essencial na integração e no desenvolvimento do país. Na Amazônia Legal, área que abrange oito estados brasileiros (Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins e parte do Maranhão), onde o acesso terrestre é limitado, o Governo Federal tem ampliado

investimentos e políticas voltadas à navegação interior para garantir o transporte de medicamentos, insumos e serviços públicos às comunidades ribeirinhas.



Onde a estrada não chega, o rio Madeira garante acesso a medicamentos, políticas públicas e oportunidades. Foto: Divulgação

Além do papel social, a navegação interior se destaca pelo menor custo operacional, alta capacidade de carga e baixa emissão de carbono, contribuindo para uma logística mais sustentável e inclusiva, o que garante a presença do Estado, reduzindo custos logísticos e ampliando o alcance dos serviços públicos.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, o fortalecimento da navegação interior é uma prioridade do Governo Federal. “Investir nas hidrovias é investir em soberania, em integração e no direito de cada brasileiro de acessar serviços públicos, independentemente de onde vive. A navegação interior não é apenas um modal logístico, é um instrumento de cidadania, desenvolvimento regional e justiça social”, afirmou.

Para o secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, a navegação interior é também parte central da estratégia logística e ambiental do país. “Ela ocupa um papel central no desenvolvimento sustentável da Amazônia e do país. Ao modernizar e estruturar nossas hidrovias, fortalecemos a logística nacional, reduzimos impactos ambientais e ampliamos oportunidades nos territórios ribeirinhos. Os rios aproximam pessoas, serviços e mercados, promovendo inclusão e qualidade de vida. Esse é o caminho para uma infraestrutura eficiente, limpa e capaz de levar desenvolvimento a quem está na ponta”, concluiu.

Hidrovias e navegação

Para garantir navegabilidade durante todo o ano, e ampliar o alcance dos serviços públicos, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), está investindo em obras estruturantes nas principais hidrovias da região. O objetivo é consolidar o transporte fluvial como um dos modais mais eficientes, sustentáveis e estratégicos para o desenvolvimento nacional.

As ações incluem dragagem, sinalização e manutenção de canais em rios como Madeira, Tocantins, Tapajós e Solimões, contribuindo para a segurança da navegação, a eficiência do transporte fluvial e o fortalecimento do desenvolvimento socioeconômico das regiões atendidas.

Já as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) também desempenham papel essencial nesse esforço de integração. Também em parceria com o Dnit, o MPor tem expandido essas estruturas para melhorar o embarque e desembarque de passageiros, insumos e produtos nas comunidades ribeirinhas.

As IP4 funcionam como pontos de conexão entre o transporte fluvial e o atendimento público, garantindo maior regularidade na chegada de medicamentos, alimentos e equipes de saúde. Com infraestrutura adequada, essas unidades fortalecem a logística regional, reduzem o tempo de deslocamento e ampliam o acesso das populações isoladas a serviços essenciais.

Saúde pública ribeirinha

A política de fortalecimento das hidrovias também viabiliza o atendimento médico direto às comunidades ribeirinhas. As Unidades Básicas de Saúde Fluviais (UBSFs) funcionam como postos de saúde navegantes, equipados com consultórios, sala de vacina, espaço para insumos e equipes multiprofissionais.

Atualmente, o Ministério da Saúde opera 69 UBSFs cofinanciadas pelo Governo Federal, sendo 40 no Amazonas, 26 no Pará, uma no Acre, uma no Amapá e uma em Roraima. Entre setembro de 2024 e agosto de 2025, essas unidades realizaram, em média, 13 mil atendimentos mensais, incluindo consultas médicas, vacinação, exames, atendimento odontológico e distribuição de medicamentos.

Parcerias estratégicas fortalecem essa rede, como a cooperação com a Marinha do Brasil e os Navios de Assistência Hospitalar (NAsH), que ampliam o alcance do atendimento para áreas ainda mais distantes na Amazônia.

As hidrovias representam inclusão social, integração nacional e desenvolvimento humano. Onde a estrada não chega, o rio garante acesso a medicamentos, políticas públicas e oportunidades.

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

Data: 05/11/2025

gov.br Presidência da República Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MESMO DA ESTRADA, RUMO À COP30, RENAN FILHO GARANTE PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO DA ROTA SERTANEJA

Com desconto de 24,8% sobre a tarifa de pedágio, Way Concessões S.A. arremata as BRs-153/GO e 262/MG



Caravana Rota COP30, capitaneada pelo ministro Renan Filho, partiu de Brasília na última terça-feira rumo a Belém. - Foto: Felipe Brasil/MT

O futuro da infraestrutura rodoviária entre Goiás e Minas Gerais recebeu um impulso significativo com o leilão da Rota Sertaneja, realizado nesta quinta-feira (6), na B3, em São Paulo. O projeto de concessão é celebrado como um marco de desenvolvimento regional, com investimento de R\$10,4 bilhões e um grande estímulo à geração de empregos.

“Nós acabamos de acompanhar o leilão remotamente, isso porque nós estamos na Rota COP30, saímos de Brasília de caminhão e agora estamos no Tocantins. Vou ser bem sucinto, porque estou na estrada: gostaria de parabenizar a Way e dizer que esses mais de R\$10 bilhões são muito importantes para esse trecho, que é um dos mais movimentados do país”, afirmou o ministro Renan Filho, que participou do leilão diretamente da cidade de Araguaína, no Tocantins.

Com desconto de 24,8% sobre a tarifa básica de pedágio, a Way Concessões S.A arrematou o trecho que abrange cerca de 530 quilômetros das BRs-153/GO e 262/MG.

“Nossa carteira de concessões tem um volume muito relevante. Já são 10 mil quilômetros novos, administrados pelo setor privado, e a nossa previsão é chegar a 35 mil quilômetros até o final do ano que vem”, celebrou, na B3, o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro.

A vencedora do leilão, já administra um trecho de quase 440 quilômetros da BR-262 em Minas Gerais, entre Betim e Uberaba. O grupo também controla outras concessionárias, como a Way-112 e Way-306 no Mato Grosso do Sul, com investimentos bilionários.



“Este projeto é muito importante, tem 100% de sinergia operacional com a BR-262 e isso fortalece mais o nosso portfólio, mostra que a gente continua investindo e crescendo. Nós temos um compromisso grande com a infraestrutura e a ideia é perpetuar”, disse Giovanni Mott, representante da Way Concessões S.A.

A Rota Sertaneja corta 21 municípios, entre goianos e mineiros, que irão se beneficiar, entre outros fatores, com a criação de 82 mil vagas de trabalho ao longo do contrato, que tem duração de 30 anos.

“Esses ativos vão transformar Minas Gerais no epicentro do investimento em infraestrutura do Brasil nos próximos anos, trazendo mais desenvolvimento econômico e social”, declarou Pedro Bruno Barros, secretário de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias de Minas Gerais.

Tradição e tecnologia

A Rota Sertaneja destaca-se pelo número de criadores de gado e produtores de derivados, como o queijo. Trata-se de um elo entre as fazendas de cidades como Piracanjuba e os grandes centros consumidores, definindo a geografia econômica e cultural da região.

Um exemplo de cidade que será contemplada pelas melhorias da rodovia é Hidrolândia (GO), famosa por ser a capital da jabuticaba, com o maior pomar do mundo, e também um polo logístico consolidado com um amplo HUB de distribuição, devido à sua localização estratégica e ao cruzamento da BR-153.

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

Data: 06/11/2025

A CAMINHO DA COP30, RENAN FILHO PERCORRE O MARANHÃO NESTA SEXTA (7) E ANUNCIA R\$ 278 MILHÕES PARA O ESTADO

Ministro dos Transportes irá vistoriar as obras da ponte de Estreito e autorizar novas melhorias na travessia urbana de Imperatriz

A caminho de Belém (PA), como etapa preparatória para a participação do Ministério dos Transportes na COP30, Renan Filho chega ao Maranhão nesta sexta-feira (7).

No estado, Renan Filho irá vistoriar as obras da ponte que liga o Maranhão ao Tocantins, entre as cidades de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO).

As obras da nova ponte, que será entregue até o fim deste ano, já atingem 75% de execução. Com investimento de R\$171,1 milhões do Governo Federal, a estrutura de 630 metros de extensão vai restabelecer a ligação da BR-226 com a malha nacional.

Ainda no Maranhão, o ministro dos Transportes irá assinar a ordem de serviço para a segunda etapa de obras na travessia urbana de Imperatriz, na BR-010. O investimento, de R\$278 milhões, irá garantir a duplicação das vias e a construção de viadutos e pontes.

A primeira fase da obra, entregue em fevereiro deste ano, revitalizou 4,5 quilômetros da rodovia. Com o início da nova etapa, serão 9,9 quilômetros modernizados. A travessia é um acesso fundamental para destinos turísticos maranhenses, como a Chapada das Mesas e o Poço Azul.

O governador do Maranhão, Carlos Brandão, participará das agendas do ministro no estado.

A Rota COP30 saiu de Brasília na última terça-feira e chegará a Belém neste sábado.

Cobertura de imprensa

Não há necessidade de credenciamento prévio para jornalistas interessados na cobertura do evento.

Serviço

Vistoria das obras da ponte de Estreito (MA) - Aguiarnópolis (TO)

Data: Sexta-feira, 7 de novembro

Horário: 10h

Local: Ponte de Estreito (MA)

Ordem de serviço da travessia urbana de Imperatriz

Data: Sexta-feira, 7 de novembro

Horário: 15h

Local: Panelódromo Acrízio Xavier da Costa - Praça Tiradentes - Centro - Imperatriz (MA)

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

Data: 06/11/2025

JABUTICABA E LOGÍSTICA: ROTA SERTANEJA, QUE VAI A LEILÃO NESTA QUINTA (6), MISTURA TURISMO E IMPORTANTES CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO

Pistas das BRs 153/262/GO/MG serão ampliadas, aumentando a segurança e a capacidade de fluxo; melhorias vão gerar novas oportunidades de emprego e renda na região



A BR-153 é um eixo logístico que liga diversas regiões do Brasil, beneficiando diretamente motoristas, caminhoneiros e viajantes a trabalho ou lazer. Foto: Cleber Carvalho/MT

Já imaginou uma plantação de 42 mil pés de jabuticaba? Pois esse pomar gigante - o maior dessa frutinha no mundo - fica em Hidrolândia, cidade goiana cortada pela chamada Rota Sertaneja, trecho que contempla as BRs 153/GO e 262/MG, e que vai a leilão nesta quinta-feira (6).

Localizada a poucos quilômetros da capital Goiânia, a cidade é berço da Fazenda Jabuticabal, que nasceu em 1947, após a Segunda Guerra. O pai do proprietário Paulo Antônio Silva levava frutas em carro de boi para vender em Goiânia e complementar a renda da família, entre elas a jabuticaba. Das colheitas, conseguiu dar início ao negócio que hoje representa o maior pomar da fruta no mundo, um status de recordista e atração única. No período da safra - de agosto a novembro - Hidrolândia chega a receber 150 mil turistas, de acordo com a secretaria de Turismo e Cultura da cidade.

Paulo Antônio destaca a importância da BR-153 para os negócios. "A rodovia é o nosso canal, por onde chegam os visitantes e por onde saem os produtos que fabricamos. Tendo uma estrada boa, a gente tem mais um fluxo de turismo. Esperamos que melhore ainda mais, porque nos liga também a grandes centros de consumo", afirma.

Na fazenda, onde também funciona uma vinícola, os visitantes podem degustar a jabuticaba diretamente do pé, tomar banho de rio, tirar um cochilo nas redes e provar os produtos à base da fruta produzidos ali, como vinhos e geleias.

“Há mais ou menos 14 anos toda minha família vem visitar a fazenda e, desde então, estamos aqui pelo umas dez vezes por ano. E levamos muita jabuticaba”, diverte-se o turista Wagner Diniz, que mora em Goiânia.

O negócio de Paulo é visto como referência para o agronegócio e o turismo goiano, ajudando a colocar Hidrolândia, a “capital da jabuticaba”, no mapa do turismo nacional.

Jabuticaba e logística

Mas nem só de jabuticaba vive a economia de Hidrolândia. Impulsionado por sua localização estratégica, o município tem atraído gigantes do varejo e da logística, gerando um ciclo virtuoso de desenvolvimento.

O grande fomentador desta revolução é o seu posicionamento geográfico: Hidrolândia fica no coração de Goiás, que é o coração do Brasil. A proximidade com a capital goiana e a infraestrutura viária tornam a cidade um local altamente atrativo para a instalação de Centros de Distribuição (CDs) logísticos.

Segundo o secretário de Turismo e Cultura da cidade, Silvio Quirino, para o sucesso dos negócios, serão fundamentais as melhorias previstas pelo novo contrato que será firmado entre o Ministério dos Transportes e a concessionária vencedora do certame para obras na BR-153.

“Empresas de grande porte, como a Shopee, o Amazon e indústrias farmacêuticas, por exemplo, já escolheram a cidade, validando o potencial de Hidrolândia como um hub estratégico para o escoamento de mercadorias em toda a região”, afirma Quirino.

A projeção de abertura de novas vagas tem impacto direto na vida da população, elevando a renda e o poder aquisitivo local.

Turismo corporativo

Aparecida de Goiânia, cidade vizinha à Hidrolândia, pega carona nesse crescimento e vem se firmando como importante destino para o turismo corporativo e de eventos. Situada a apenas 26 quilômetros de Goiânia, a cidade é margeada pela BR-153.

“Eu acredito que a melhoria no asfalto, na sinalização, viadutos e passarelas de pedestres já facilitaria bastante o acesso, tanto para quem tá entrando no hotel e quando para quem tá saindo”, afirmou André Guimarães, gerente de um hotel localizado próximo à rodovia e que cresce junto com o desenvolvimento da região.

“A gente já tem um plano para construir aqui ao lado do hotel um centro para eventos, um segundo hotel ou uma expansão deste mesmo”, detalhou.

Com a nova concessão da Rota Sertaneja, a região passa a se tornar uma potência logística e um modelo de desenvolvimento econômico e social no Centro-Oeste brasileiro.

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

Data: 06/11/2025

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INVESTIMENTO INTERNACIONAL EM PARANAGUÁ

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e o grupo chinês CMPort assinaram, em Xangai (China), um acordo de investimento para a modernização do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP),

controlado pela empresa asiática. O aporte de mais de R\$ 1,5 bilhão, que será implementado nos próximos anos, reforça a confiança de uma das maiores empresas portuárias do mundo no potencial logístico do Brasil.

O Terminal de Contêineres de Paranaguá, com a expansão, se consolidará como um dos mais importantes do País, um passo fundamental para o escoamento da crescente produção paranaense e do agronegócio do Centro-Oeste. O acordo foi firmado pelo secretário nacional de Portos, Alex Avila, que destacou que o objetivo é ampliar a capacidade de armazenagem e movimentação de cargas da instalação, garantindo a competitividade do complexo.

A importância do investimento no terminal de Paranaguá vai além do aporte financeiro. Ele sinaliza a confiança do capital internacional na estabilidade e na rentabilidade do setor portuário brasileiro. A CMPort, ao demonstrar “apetite para mais investimentos”, como disse seu CEO, Xu Song, valida o ambiente de negócios e o marco regulatório do País. Esse tipo de aporte é crucial para a modernização dos portos, que precisam de tecnologia de ponta e capacidade operacional para lidar com os navios de grande porte e o aumento do fluxo de contêineres.

É fundamental enfatizar a importância de o Ministério de Portos e Aeroportos atrair investimentos internacionais para os portos do Brasil. O MPor, ao realizar uma agenda estratégica na China para conhecer de perto as operações logísticas e a tecnologia empregada nos maiores portos do mundo, demonstra que a busca por capital e know-how estrangeiro é uma prioridade. A modernização dos portos brasileiros, que são a porta de entrada e saída do comércio exterior, é um fator determinante para a redução do Custo Brasil e para o crescimento econômico.

Essa modernização do TCP é um exemplo de como o modelo de parceria com a iniciativa privada, inclusive estrangeira, pode alavancar a infraestrutura. O investimento de R\$ 1,5 bilhão garantirá que o Terminal de Contêineres de Paranaguá esteja à altura dos desafios logísticos do futuro, auxiliando o Brasil a se consolidar como um player relevante no cenário marítimo global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA – DIREITO - TALENTO SÊNIOR EM ALTA: GUIA ANTIETARISMO NO MERCADO DE TRABALHO



RICARDO CALCINI
Sócio do Calcini Advogados
e professor de Direito
do Trabalho do Insper
opiniao@portalbenews.com.br



GUILHERME WÜNSCH
Consultor trabalhista do Calcini Advogados
e professor da Universidade do Vale do Rio
dos Sinos (UniSinos/RS) e da Universidade
Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

“Dados PNAD/IBGE e marcos legais mostram como a diversidade etária aumenta eficiência, reduz custos e impulsiona inovação no RH.”

A expectativa de vida do brasileiro subiu para 76,4 anos, segundo dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no final de 2024. Trata-se de uma população mais envelhecida, que tende a permanecer e a necessitar de inclusão no mercado de trabalho por mais tempo, em razão de reflexos socioeconômicos do país. Inserido nesse contexto, o cenário atual do mercado de trabalho para pessoas idosas no Brasil revela uma tendência crescente que merece atenção e políticas específicas.

Conforme dados da PNAD Contínua, o número de pessoas com 60 anos ou mais passou de 22,7 milhões para 35,2 milhões entre os quartos trimestres de 2012 e de 2024, o que representa um acréscimo de 12,5 milhões nesse grupo etário — 55,4% de crescimento em apenas 12 anos. Houve, assim, mudança na composição da População em Idade Ativa (PIA): a participação das pessoas com mais de 60 anos saltou de 15% para 20% no período.

De acordo com o Relatório Mundial sobre Idadismo, da Organização Mundial da Saúde (OMS), o idadismo se refere a estereótipos (como pensamos), preconceitos (como nos sentimos) e discriminação (como agimos) direcionados às pessoas com base na idade. O idadismo — ou etarismo — pode ser institucional, interpessoal ou contra si próprio. O idadismo institucional diz respeito a leis, regras, normas sociais, políticas e práticas que restringem injustamente oportunidades e prejudicam sistematicamente indivíduos em função da idade.

O etarismo, também denominado ageism, constitui forma de discriminação baseada na idade que impacta diretamente o mercado de trabalho. Robert N. Butler, responsável por cunhar o termo em 1969, definiu-o como “um processo de estereotipar e discriminar pessoas por serem velhas, da mesma forma como o racismo e o sexismo o fazem”. A análise desse fenômeno exige olhar interdisciplinar: a economia evidencia custos e perdas de produtividade, enquanto a sociologia investiga narrativas e práticas sociais que sustentam a exclusão de trabalhadores mais velhos.

O idadismo muitas vezes se cruza com outras formas de estereótipos, preconceitos e discriminações, incluindo capacitismo, sexismo e racismo. Esses preconceitos múltiplos agravam os efeitos do idadismo sobre a saúde e o bem-estar. Em escala mundial, uma em cada duas pessoas é idadista em relação às pessoas idosas. As consequências são graves e de longo alcance: menor expectativa de vida, pior saúde física e mental, recuperação mais lenta de incapacidades e declínio cognitivo. No que tange à discriminação, ela se relaciona a comportamentos — ações, práticas e políticas — dirigidos às pessoas com base na idade.

A proteção contra a discriminação por idade possui amplo lastro normativo, tanto internacional quanto nacional. Em âmbito pátrio, a Constituição Federal de 1988 destaca o princípio da igualdade — material e formal — como um de seus pilares, trazendo diversas disposições protetivas nos arts. 3º, 5º, 6º, 7º e 12, plenamente aplicáveis às relações privadas em razão da eficácia horizontal dos direitos fundamentais. Esses dispositivos visam promover o bem-estar de todos, sem preconceitos de idade, origem, raça, sexo, cor ou quaisquer outras formas de discriminação, vedando a diferença de salários, o exercício de funções e critérios de admissão por motivo de idade, sexo, cor ou estado civil, de modo a garantir, sem distinção, a máxima efetividade da dignidade da pessoa humana. Todavia, embora exista esse arcabouço legal, o etarismo figura entre os principais mecanismos violadores do direito humano ao trabalho.

A Constituição ainda eleva essa proteção a patamar de cláusula pétrea ao dispor que a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais, bem como ao estabelecer como direitos dos trabalhadores — urbanos e rurais — a proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critérios de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil.

No plano internacional, o Princípio 18 das Nações Unidas para Pessoas Idosas, aprovado pela Resolução nº 46/1991 da Assembleia Geral, estabelece que “os idosos devem ser tratados de forma justa, independentemente de sua idade, gênero, origem racial ou étnica, deficiência ou outra condição, e ser valorizados independentemente de sua contribuição econômica”. Na mesma linha, o art. 1º, “a”, da Convenção nº 111 da OIT, ratificada pelo Brasil, considera discriminatória a distinção ou exclusão fundada em critério estigmatizante (como a idade) que destrói ou altera a igualdade de tratamento em matéria de emprego.

Como referem Guilherme Blauth Loth e Nereida Silveira, “frente à pluralidade das causas do etarismo, este fenômeno não pode ser dissociado de outras formas de preconceito que, quando associadas, produzem novas formas ainda mais intensas de discriminação. Contudo, é preciso ressaltar a diferença entre os três ‘ismos’ ao considerarmos a definição mais abrangente: para sofrer o preconceito de uma raça, deve-se nascer com aquela raça — o que não ocorre com todas as pessoas. Do mesmo modo, no sexismo, verifica-se seletividade com o favorecimento à normatividade masculina. Já os alvos do etarismo podem ser quaisquer pessoas, bastando que estejam presentes estereótipos sobre qualquer idade.” Práticas etaristas podem configurar inclusive assédio moral. A psiquiatra francesa Marie-France Hirigoyen, referência internacional no tema, define o assédio moral como “qualquer conduta abusiva (gesto, palavra, comportamento, atitude) que

atente, por sua repetição ou sistematização, contra a dignidade ou integridade psíquica ou física de uma pessoa, ameaçando seu emprego ou degradando o clima de trabalho”.

Portanto, observa-se que o etarismo é um determinante social da saúde, que impacta dimensões físicas e mentais, com implicações econômicas significativas para os trabalhadores. A exclusão de profissionais experientes não apenas reduz produtividade, como também eleva custos com aposentadorias precoces e benefícios assistenciais — problema simultaneamente econômico e social. Sua persistência mina trajetórias profissionais, reduz a eficiência do mercado e reforça narrativas de exclusão. Ao mesmo tempo, a valorização de trabalhadores mais velhos pode ser ativo estratégico em sociedades que envelhecem rapidamente e um diferencial para empresas reconhecidas por não aderirem a estereótipos de idade na contratação e na manutenção de postos de trabalho.

Referências

BUTLER, Robert N. Ageism: another form of bigotry. *The Gerontologist*, v. 9, n. 4, p. 243–246, 1969.
HIRIGOYEN, Marie-France. Assédio moral: a violência perversa no cotidiano. 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. p. 65.

LOTH, Guilherme Blauth; **SILVEIRA**, Nereida. Etarismo nas Organizações: Um Estudo dos Estereótipos em Trabalhadores Envelhecentes. *Revista de Ciências da Administração*, v. 16, n. 39, p. 65-82, 2014. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5007/2175-8077.2014v16n39p65>.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Relatório mundial sobre o idadismo. Washington, D.C.: Organização Pan-Americana da Saúde, 2022. Licença: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. Disponível em: <https://doi.org/10.37774/9789275724453>.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - TCU APONTA IRREGULARIDADES EM CONTRATO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS

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

TCU QUESTIONA CONTRATO DA APS

O Tribunal de Contas da União (TCU) julgou irregulares as contas da Autoridade Portuária de Santos (APS) relativas a um contrato de 2016 para serviços de tecnologia da informação. O órgão de controle estima em mais de R\$ 15 milhões o prejuízo aos cofres públicos. A decisão foi oficializada nessa quarta-feira, dia 5. Em nota, a APS informou que aguarda a ciência formal da decisão da Corte. “O setor jurídico da APS, a partir da ciência formal da última decisão do TCU e análise do citado acórdão, adotará todas as medidas pertinentes com vistas ao resarcimento do erário”, informou a administração portuária.

NA GESTÃO ANTERIOR

O contrato em questão foi firmado com a empresa N2OTI durante gestão anterior, quando a APS era nomeada Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp). Para o TCU, houve compra de licenças desnecessárias de sistemas e pagamento indevido por serviços de manutenção e suporte.

FUNCIONÁRIOS JÁ PUNIDOS

“Trata-se de um contrato de gestão anterior, de 2016, e que foi rescindido em 2020. A Autoridade Portuária de Santos fez, à época, diligências internas e encaminhou tempestivamente todas as informações e documentos ao TCU e demais autoridades acerca do caso. Houve investigação interna e funcionários foram punidos inclusive com multas, atendendo determinação do TCU”, diz a APS.

CRÍTICAS AO MINISTRO

O presidente nacional do MDB, Baleia Rossi, criticou o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, nesta quarta-feira, dia 5. A reação veio após Silveira ironizar o prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes (MDB), e o governador Tarécio de Freitas (Republicanos), dizendo que eles “choram” sobre a concessão da Enel. Baleia Rossi argumentou que as declarações do ministro foram infelizes

e ressaltou que a verdadeira vítima na situação é a população paulistana, que enfrenta um serviço de energia de "péssima qualidade".

EM DEFESA DOS CIDADÃOS

Rossi explicou que tanto o prefeito quanto o governador estão agindo em defesa dos cidadãos. "Eles não estão defendendo nem A, nem B, nem C. Eles têm que defender a população de São Paulo, que sofre com um serviço de péssima qualidade da Enel", disse o presidente do MDB.

PREOCUPAÇÃO JUSTIFICADA

O comentário de Silveira ocorre em um momento de insegurança e frequentes interrupções no fornecimento de energia, principalmente após eventos climáticos. Rossi enfatizou que a preocupação dos cidadãos é justificada, e a falta de sensibilidade do ministro em relação aos problemas enfrentados é preocupante.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

POLÍTICA - COM CINCO VETOS, LULA SANCIONA LEI SOBRE DIREITOS DE USUÁRIOS DE SERVIÇOS FINANCEIROS

Dispositivo legal assegura, entre outros benefícios, a portabilidade salarial automática e a contratação de crédito especial com juros reduzidos

Por Estadão Conteúdo



O presidente vetou trechos que definiam como "conta-salário" qualquer conta em instituição depositária

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou, com cinco vetos, a lei aprovada pelo Congresso Nacional que dispõe sobre os direitos da pessoa natural usuária de serviços financeiros, incluindo a portabilidade salarial automática, o débito automático entre instituições, o direito à informação e à contratação de crédito em modalidade especial com juros reduzidos. O texto foi publicado no Diário Oficial da União.

Lula vetou os trechos que definiam como "conta-salário" qualquer conta em instituição depositária, inclusive conta de depósito ou de pagamento pré-paga, e estabeleceram como "instituição contratada" aquelas autorizadas a funcionar pelo Banco Central detentoras de conta-salário ou conta de depósito ou de pagamento com as mesmas funcionalidades de conta-salário.

"Os dispositivos contrariam o interesse público, uma vez que prejudicariam a agilidade, a eficiência e a efetividade da regulação da oferta de serviço de conta-salário no âmbito do Sistema Financeiro Nacional. Nos termos propostos, os dispositivos também prejudicariam a garantia de critérios necessários à oferta de serviços para beneficiários da Seguridade Social, que demanda normas complementares de segurança, verificação de identidade, proteção contra fraudes e atendimento diferenciado para atender às especificidades desse público", justificou o Planalto.

O presidente também vetou o artigo que previa que a portabilidade salarial automática poderia ser solicitada para todas as contas-salário do beneficiário existentes em determinada instituição contratada, sendo que nesse caso, não poderia haver recusa da portabilidade por ausência de informação ou por inconsistências nos dados da entidade contratante.

"O dispositivo contraria o interesse público ao preconizar condições de portabilidade salarial automática que comprometeriam a integridade e a segurança das informações e reduziria a proteção dos contribuintes contra fraudes", alegou Lula, no veto.

Prazo de portabilidade

Também foi vetado o trecho que obrigava as instituições financeiras a acatar a portabilidade salarial automática em no máximo dois dias úteis, contados da solicitação do beneficiário, mediante envio de confirmação eletrônica entre a instituição contratada e a instituição destinatária.

"O dispositivo contraria o interesse público ao estabelecer prazos rígidos para procedimentos de portabilidade salarial automática, o que aumentaria a exposição dos consumidores ao risco de fraudes, limitaria as condições de negociação de ofertas mais vantajosas dos serviços e esvaziaria a capacidade de regulação, o que acarretaria forte prejuízo ao usuário", argumentou o Planalto.

O último veto foi no trecho que estabelecia que prazo para a transferência dos recursos da conta-salário, para fins da portabilidade salarial automática, seria definido em regulamentação do BC e que, em caso de existência de cessão total ou parcial de créditos a receber do beneficiário, a portabilidade apenas seria efetivada a partir do dia subsequente à efetivação do pagamento à cessionária.

"Os parágrafos 1º e 2º do art. 6º atribuiriam ao Banco Central do Brasil competências relativas a matérias que caberiam ao Conselho Monetário Nacional, nos termos do disposto na Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, sem que houvesse, naqueles dispositivos, qualquer menção ao CMN. Haveria, assim, a modificação de competências administrativas por iniciativa parlamentar, o que violaria o disposto no art. 2º e no art. 61 da Constituição", explicou, no veto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

POLÍTICA - CÂMARA APROVA PROJETO QUE DIFICULTA DESAPROPRIAÇÃO DE TERRAS PARA REFORMA AGRÁRIA

Por Estadão Conteúdo

A Câmara dos Deputados aprovou, nesta quarta-feira, 5, projeto de lei que dificulta a desapropriação de terras brasileiras para a reforma agrária. O projeto vai ao Senado. O texto, que tem a autoria do presidente da Comissão de Agricultura, Rodolfo Nogueira (PL-MS), e do presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária, Pedro Lupion (Republicanos-PR), cria barreiras para a desapropriação.

O conteúdo altera uma lei de 1993 que trata da reforma agrária. Segundo o texto, o descumprimento da função social (requisito para a desapropriação) só ocorre se o proprietário rural descumprir ao mesmo tempo responsabilidades trabalhistas e do bem-estar do trabalhador, com o meio ambiente, de utilização dos recursos naturais disponíveis "respeitando a vocação natural da terra".

A atual legislação diz que a União pode desapropriar terras que não estejam cumprindo sua função social. O projeto diz que isso só pode ser feito em terras que também sejam improdutivas.

Para Lupion, o projeto "reafirma o mandamento constitucional ao garantir que propriedades que efetivamente produzem não sejam alvo de desapropriação, promovendo a estabilidade necessária ao setor produtivo rural brasileiro e assegurando proporcionalidade na aplicação do instituto expropriatório".

Esse projeto ainda diz que, no caso de descumprimento de relações de trabalho e de crime ambiental, o descumprimento da função social só se configura apenas no caso de condenação transitada em julgado.

Petistas são contra o projeto e dizem que o texto dificulta a punição para quem se beneficia do uso de trabalho escravo em terras rurais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

POLÍTICA - POR UNANIMIDADE, SENADO APROVA ISENÇÃO DE IR PARA QUEM GANHA ATÉ R\$ 5 MIL POR MÊS

Promessa de campanha de Lula, projeto conseguiu unir governistas e oposição em votação que garantiu isenção ou desconto para milhões de brasileiros

Por Agência Brasil



Senadores aplaudem o resultado final da votação no plenário. O projeto agora vai para a sanção do presidente Lula

O GOVERNO CALCULA QUE CERCA DE 25 MILHÕES DE BRASILEIROS VÃO PAGAR MENOS IMPOSTOS, ENQUANTO OUTROS 200 MIL CONTRIBUINTES TERÃO ALGUM AUMENTO NA TRIBUTAÇÃO

O plenário do Senado aprovou, por unanimidade, nesta quarta (5), o projeto

de lei 1087/2025 que isenta do Imposto de Renda (IR) quem ganha até R\$ 5 mil mensais e aumenta a taxação de altas rendas. O texto agora vai para a sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para valer já a partir de janeiro de 2026.

O governo calcula que cerca de 25 milhões de brasileiros vão pagar menos impostos, enquanto outros 200 mil contribuintes terão algum aumento na tributação. "É uma medida que dialoga com a vida real das pessoas", disse o presidente do Senado, Davi Alcolumbre.

Para compensar a perda de arrecadação, o projeto prevê uma alíquota extra progressiva de até 10% para aqueles que recebem mais de R\$ 600 mil por ano (R\$ 50 mil por mês). O texto também estabelece a tributação para lucros e dividendos remetidos para o exterior com alíquota de 10%.

O projeto foi encaminhado pelo governo em março ao Congresso e foi aprovado em outubro pela Câmara. O relator da proposta foi o senador Renan Calheiros (MDB-AL), que acatou apenas emendas dos senadores Eduardo Gomes (PL-TO) e Rogério Carvalho (PT-SE).

O relator do projeto no Senado, Renan Calheiros, defendeu a proposta e destacou que a decisão seria histórica para o país. "O projeto do imposto zero é um dos mais importantes e mais aguardados dos últimos anos".

Renan apontou que a proposta do Executivo corrige injustiças e contribui para o bem estar social "ao promover a justiça tributária, diminuir a carga de tributos que incide sobre a baixa renda e aumentar a carga incidente sobre os super ricos". De acordo com o senador, o "imposto zero" vai beneficiar perto de 25 milhões de trabalhadores e será compensado pelo aumento da carga sobre 200 mil super ricos. "Os trabalhadores terão um ganho médio de R\$ 3,5 mil por ano".

Ele destacou que, para quem tem rendimentos entre R\$ 5 mil e R\$ 7,35 mil, haverá uma redução proporcional do imposto.

Entenda o projeto

A nova legislação isentará, a partir de janeiro do ano que vem, o imposto de renda sobre rendimentos mensais de até R\$ 5 mil para pessoas físicas e reduzirá parcialmente o imposto pago por quem ganha entre R\$ 5.000,01 e R\$ 7.350.

Haverá uma alíquota mínima de IR para quem ganha a partir de R\$ 600 mil por ano. O texto prevê uma progressão, chegando a 10% para rendimentos acima de R\$ 1,2 milhão por ano, incluindo dividendos.

Outro ponto é que, a partir de janeiro de 2026, a entrega de lucros e dividendos de uma pessoa jurídica a uma mesma pessoa física residente no Brasil em valor total maior de R\$ 50 mil ao mês ficará sujeita à incidência do IRPF de 10% sobre o pagamento, vedadas quaisquer deduções na base de cálculo.

Ficam de fora da regra, segundo o projeto, os pagamentos de lucros e dividendos cuja distribuição tenha sido aprovada até 31 de dezembro de 2025, mesmo que o pagamento ocorra nos anos seguintes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

POLÍTICA - HADDAD DESTACA CARÁTER SOCIAL DO PROJETO E CELEBRA “MARCO NA HISTÓRIA DO BRASIL”

A aprovação pelo Congresso Nacional do aumento da faixa de isenção do Imposto de Renda Pessoa Física (IRPF) para quem ganha até R\$ 5 mil mensais representa um marco na história do Brasil, disse nesta quarta-feira (5) o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

“Um dia muito importante para o Brasil. Queria agradecer ao presidente (do Senado) Davi Alcolumbre e ao senador Renan Calheiros (relator do texto na Casa). Foi um dia muito importante para o país olhar para a desigualdade”, afirmou Haddad.

Mais cedo, Alcolumbre afirmou que o projeto foi encaminhado para sanção com a garantia de que o benefício entrará em vigor já em janeiro de 2026. Uma das principais promessas de campanha do presidente Lula, a ampliação da faixa de isenção, com a elevação do IR para o 0,1% mais rico da população, era uma das prioridades da equipe econômica para este ano.

Haddad destacou o caráter social da medida. “Na minha opinião, vai ser um marco na história do Brasil. O Ministério da Fazenda está olhando para todas as dimensões da economia: inflação, crescimento, emprego. Mas também está olhando para (o combate à) desigualdade. É uma agenda que precisava entrar de uma vez por todas no radar da sociedade”, declarou o ministro.

Haddad ressaltou que o aumento da isenção beneficiará especialmente as famílias de menor renda e terá impacto positivo no consumo e na atividade econômica.

Super-ricos

O ministro ressaltou que o projeto é neutro do ponto de vista fiscal, uma vez que a renúncia de arrecadação será compensada pela criação de um Imposto de Renda mínimo de 10% sobre rendas anuais acima de R\$ 1,2 milhão. “É um imposto neutro do ponto de vista fiscal. A economia que as famílias farão vai diminuir endividamento, reduzir a inadimplência e aumentar o poder de compra do salário”, explicou Haddad.

Segundo ele, a medida “vai fazer a economia andar mais” e permitirá que empresários planejem uma produção maior, com base em um mercado consumidor mais robusto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

TRANSPORTE - RODOVIAS/FERROVIAS - GOVERNO INICIA ESTUDOS PARA FEDERALIZAR A TO-080 ENTRE PARAÍSO DO TOCANTINS E PALMAS

Avaliação do Dnit vai definir o modelo de operação da rodovia, que liga a BR-010 à BR-153 e integra a agenda da Rota COP30

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A comitiva liderada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, visitou as obras de duplicação da BR-153/TO, em Talismã, que devem ser concluídas até o início de 2026

O ministro dos Transportes, Renan Filho, autorizou nesta quarta-feira (5) a elaboração dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a federalização da rodovia TO080, entre Paraíso do Tocantins e Palmas. Com a possível absorção da estrada, que faz o eixo logístico entre a BR-010 e a BR153, pela União, poderão ser priorizadas no futuro

melhorias e ampliação da capacidade do trecho de cerca de 80 quilômetros entre as duas cidades.

“ESSE É UM MARCO DE UMA REIVINDICAÇÃO ANTIGA E IMPORTANTE. A TO-080 É ESTRATÉGICA PARA O BRASIL E VAI GARANTIR MAIS DESENVOLVIMENTO AO TOCANTINS, UM DOS ESTADOS QUE MAIS CRESCEM NO PAÍS”

RENAN FILHO
ministro dos Transportes

“Esse é um marco de uma reivindicação antiga e importante. A TO-080 é estratégica para o Brasil e vai garantir mais desenvolvimento ao Tocantins, um dos estados que mais crescem no país”, destacou Renan Filho.

O ato fez parte das ações da Rota COP30, caravana do Ministério dos Transportes rumo a Belém (PA), onde a comitiva do órgão percorre as rodovias do país aliando infraestrutura e sustentabilidade em um trajeto que parte de Brasília (DF) até a porta de entrada da Floresta Amazônica, região em que será realizada a maior cúpula climática internacional da ONU.

“Nem mesmo o povo tocantinense sabe até onde o estado do Tocantins pode chegar. Nessa caminhada, o governo vai dar toda a contribuição possível”, completou o ministro dos Transportes.

Embora a TO-080 faça uma importante interligação entre dois canais de escoamento da produção nacional, atualmente é uma rodovia estadual de pista simples. A partir da liberação dos novos estudos, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) vai fazer a avaliação dos condicionantes viários para indicar a melhor opção de operação a ser implementada na estrada, de modo a aprimorar o fluxo de veículos leves e de carga ao longo do percurso, gerando mais segurança aos usuários e colocando o Tocantins como ponto de conexão estratégica na logística do país.

Escoamento da safra

A BR-010/TO conta com cerca de dois mil quilômetros de extensão e cruza quatro estados, passando por zonas pujantes do agronegócio no sudeste tocantinense, especialmente na produção de grãos, que vem crescendo nos últimos anos impulsionada pela expansão da infraestrutura. Já a BR-153/TO margeia áreas de pecuária e agricultura, conectando as culturas a pontos distantes do país, como o Pará e o Rio Grande do Sul. Assim, a federalização da TO080 vai fortalecer o desenvolvimento econômico regional a partir da modernização da integração entre essas duas rotas.

A safra 2024/2025 de grãos no Tocantins atingiu 9,17 milhões de toneladas, 28% a mais que no ciclo anterior, consolidando o estado como maior produtor da Região Norte.

Brasília-Belém

Pelo mesmo caminho percorrido em Goiás nesta terça-feira (4), a comitiva ministerial que compõe a Rota COP30 marcou presença na quarta em mais uma duplicação da BR-153, desta vez no Tocantins.

Operando a todo vapor, a Ecovias Araguaia, que já entregou 11,2 quilômetros de duas pistas em Gurupi e Aliança, com viadutos, retornos, passarelas e vias marginais, agora segue com obras em mais 19 quilômetros da BR-153/TO, em Talismã, que devem ser concluídas até o início do ano que vem. São mais de R\$ 500 milhões em investimentos nesta fase, que inclui também trechos duplicados em Goiás. Ao longo de todo o contrato de concessão, o montante previsto é de R\$ 9,3 bilhões em intervenções nos dois estados.

“Os recursos para as melhorias são garantidos pelo BNDES e pelo Banco da Amazônia, permitindo manter o contrato com obras de duplicação na BR-153, um anseio da sociedade que o Governo Federal conseguiu atender”, afirmou Renan Filho durante agenda em Talismã (TO).

A BR-153/GO/TO tem um fluxo de mais de 55 mil motoristas que trafegam diariamente pelo trecho e mais de 800 mil pessoas residentes nos municípios atendidos pela concessão. A duplicação da estrada, eixo estratégico de ligação entre o Meio-Norte e o Centro-Sul do país, promoverá ganhos significativos em segurança viária, redução do tempo de viagem e maior fluidez no transporte de cargas e passageiros, fomentando a geração de empregos, o escoamento da produção agrícola e industrial e o fortalecimento das economias locais.

Ferrovia Norte-Sul

No segundo dia de viagem, Renan Filho e sua equipe também estiveram em Gurupi (TO), para vistoriar o andamento do Terminal de Transbordo Ferroviário, operado pela Rumo em parceria com o Grupo Fazendão.

“Cada vagão que parte carregado e cada quilômetro de ferrovia significa menos caminhões na pista, mais segurança e mais eficiência para quem produz”, pontuou o ministro.

Localizado na Malha Central da Ferrovia Norte-Sul, o empreendimento conta com capacidade para movimentar 500 mil toneladas de farelo de soja por ano e conecta o polo produtor de Gurupi diretamente ao Porto de Santos (SP), maior da América Latina, criando um corredor logístico eficiente, seguro e de baixo carbono para o agronegócio nacional conseguir atingir mercados consumidores do mundo todo.

O governador do Tocantins, Laurez Moreira, que recebeu a comitiva no município, comentou sobre a redução de custos de transporte e o aumento da competitividade comercial a partir do terminal.

“Fortalece a nossa economia, garante ao empreendedor a segurança no transporte de seu produto e representa melhores preços para quem planta em nosso estado”, ressaltou Moreira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

TRANSPORTES - PORTOS - MPOR FIRMA ACORDO DE R\$ 1,5 BI COM GRUPO CHINÊS PARA EXPANSÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ

Na China, secretário Nacional de Portos, Alex Avila conheceu as operações logísticas e a tecnologia de ponta empregada nos portos do país

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

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) firmou, nesta quarta-feira (5), um acordo de investimento com o grupo chinês CMPort para a expansão do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), no Paraná. Representando a pasta em missão oficial na China, o secretário Nacional de Portos, Alex

Avila, assinou o plano em Xangai, durante reunião com o CEO da CMPort, Xu Song. A CMPort é considerada uma das maiores empresas do setor portuário mundial.

A expansão prevê investimentos de mais de R\$ 1,5 bilhão, que serão implementados nos próximos anos com foco no aumento da capacidade de armazenagem e movimentação de cargas do terminal paranaense. "Com os investimentos, o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) se consolidará como um dos maiores e mais importantes terminais do Brasil", destacou o secretário Alex Avila.

Já o CEO da CMPort, Xu Song, reforçou a confiança no país, afirmando que a companhia chinesa está "com apete para mais investimentos".

A assinatura fechou a agenda estratégica de três dias do secretário Alex Avila na China. Além do acordo, o objetivo dos técnicos do MPor foi conhecer de perto as operações logísticas e a tecnologia de ponta empregada nos portos do país.

Porto Seco de Shenzhen

Na primeira etapa da agenda, a comitiva visitou um terminal de retaguarda (Porto Seco) em Shenzhen, pertencente ao grupo CMPort, que atua em 52 portos em 26 países. "Podemos entender como a logística chinesa funciona para receber e expedir produtos para vários lugares do mundo. O conglomerado, de mais de 420 mil metros quadrados, funciona como área de apoio logístico para atender o mercado local e também preparar produtos para serem exportados", explicou o secretário.

O centro logístico da CMPort em Shenzhen oferece uma gama completa de serviços de logística portuária integrada, o manuseio e armazenamento, serviços de armazém, gestão da cadeia de abastecimento, serviços aduaneiros, transporte rodoviário e tecnologia Inteligente.



Representando a pasta em missão oficial na China, o secretário Nacional de Portos, Alex Avila, assinou o plano em Xangai, durante reunião com o CEO da CMPort, Xu Song

Porto de Xangai

O secretário também esteve no Porto de Xangai, o maior do mundo em movimentação de contêineres, e referência no comércio global por estar há 14 anos consecutivos como um dos mais movimentados do mundo. Ele também funciona como uma ponte vital que conecta a China aos mercados globais, sua escala afeta diretamente os custos de frete e a cadeia de suprimentos mundial. "Conhecemos as operações e observarmos boa parte do funcionamento local, sem operadores de equipamentos ou caminhões", contou Alex.

Em termos de volume, o porto quebrou recordes sucessivos, movimentando mais de 51 milhões de TEU (unidades equivalentes a um contêiner de 20 pés) em 2023, e ultrapassando a marca de 50 milhões de TEU em 2024. O volume de carga em contêineres que passa por Xangai supera a soma de todos os portos dos Estados Unidos juntos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

TRANSPORTES - PORTOS - PORTOS DO PARANÁ LANÇA CADERNO PARA USO DE METODOLOGIA DIGITAL EM OBRAS PORTUÁRIAS

Prometendo padronizar modelagens e reduzir incertezas, nova ferramenta já foi aplicada no Moegão, a maior obra pública do setor em execução no país.

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A divulgação ocorreu durante a Jornada BIM 3.0, realizada pela Secretaria de Infraestrutura e Logística, no Instituto de Engenharia do Paraná, nesta quarta-feira (4), em Curitiba

Após um ano de cursos, estudos técnicos e contato direto com a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SEIL), a Portos do Paraná lançou uma metodologia digital intitulada Caderno BIM (Modelagem de Informações da Construção) de infraestrutura portuária. A divulgação ocorreu durante a Jornada BIM 3.0, realizada pela SEIL, no Instituto de Engenharia do Paraná, nesta quarta-feira (4), em Curitiba.

No mesmo evento também foram lançados os Cadernos BIM para infraestrutura rodoviária (nova versão), urbana e de edificações.

“O caderno traz uma diretriz para elaboração de projetos de infraestrutura portuária em BIM. Antes, utilizávamos os cadernos BIM já publicados pela SEIL, mas que não refletiam 100% a realidade dos portos”, explicou a assessora especialista de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, Katlyn Eliege.

O BIM é uma forma de construir um modelo digital integrado de um empreendimento, reunindo não apenas a representação tridimensional, mas também as informações técnicas de cada componente do projeto. Dessa forma, com essa metodologia, é possível antecipar as dificuldades de execução, reduzir as incertezas, aumentar precisão nos quantitativos e consequentemente, reduzir a necessidade de aditivos, promovendo maior transparência na gestão de contratações.

A modelagem criada pela Portos do Paraná já foi aplicada no projeto Moegão, a maior obra portuária pública em execução no Brasil. O complexo irá centralizar o descarregamento ferroviário de granéis sólidos, conectando 11 terminais por um sistema de correias. A metodologia digital permitiu compatibilizar os projetos das áreas civil, mecânica e elétrica para uma construção mais precisa, rápida e fiel à realidade.

A 1ª edição do Caderno BIM para Infraestrutura Portuária – Portos do Paraná está disponível on-line e aberta para consulta e avaliação pública até 5 de dezembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

TRANSPORTES - PORTOS - CRUZEIROS CHEGAM A BELÉM PARA SERVIR COMO HOTÉIS FLUTUANTES DURANTE A COP30

Navios MSC Seaview e Costa Diadema oferecem 6 mil leitos e reforçam estrutura de hospedagem da capital paraense

Por Aline Beckey

Os dois navios de cruzeiro que funcionarão como hotéis flutuantes durante a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças do Clima (COP30) já estão atracados no Porto de Outeiro, em Belém. As embarcações MSC Seaview e Costa Diadema oferecerão, juntas, cerca de seis mil leitos. O check-in para os hóspedes começou nesta quarta-feira (5).



A contratação dos transatlânticos faz parte da estratégia do Governo para ampliar a oferta de hospedagem durante a COP30, garantindo condições adequadas e acessíveis

A contratação dos transatlânticos faz parte da estratégia do Governo Federal para ampliar a oferta de hospedagem durante a conferência, garantindo condições adequadas e acessíveis aos participantes. A medida reforça o compromisso do Brasil com uma COP inclusiva, sustentável e bem-sucedida. “Eu marquei no cronômetro: saindo do

local da COP até o Porto de Outeiro, hoje foram 33 minutos e 27 segundos, até o desembarque no centro de recepção. Nos dias da COP será ainda mais rápido, porque a Via Expressa, a Via do BRT, ficará exclusiva para os ônibus que trafegarão até o Parque da Cidade”, afirmou o ministro da Casa Civil, Rui Costa.

O trajeto entre os navios e o Parque da Cidade, onde será realizada a conferência, leva cerca de 30 minutos. O deslocamento será feito por ônibus oficiais, com operação continua e gratuita. A nova ponte de acesso rápido, inaugurada em outubro, reduziu o tempo de viagem pela metade, facilitando o transporte das delegações e participantes.

Para receber os dois transatlânticos, o Terminal Portuário de Outeiro passou por uma ampla reforma, com investimento de R\$ 233 milhões da Itaipu Binacional. As obras, executadas pela Companhia Docas do Pará (CDP), ampliaram o píer de 261 para 716 metros e dobraram a capacidade de deslocamento de carga para 80 mil toneladas.

O novo terminal foi concluído em apenas seis meses, com frentes de trabalho simultâneas e operação 24 horas por dia. Além da infraestrutura de atracação, o porto ganhou um moderno centro de recepção, com áreas de embarque, desembarque e atendimento aos passageiros.

“São muitas obras que ficam para a população e que marcam o legado da COP30. São investimentos que fortalecem a infraestrutura de Belém e trazem benefícios duradouros para a cidade”, destacou Rui Costa.

A expectativa é de que o Terminal de Outeiro passe a integrar rotas regulares de turismo marítimo, impulsionando os setores de hotelaria, gastronomia, transporte e comércio local após o evento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

TRANSPORTES | PORTOS - GOVERNO CANCELA LEILÃO DO STS08, TERMINAL DESTINADO A COMBUSTÍVEIS NO PORTO DE SANTOS

Decisão atende ao pedido da Petrobras de adensamento da área, localizada na margem direita do complexo portuário

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Governo Federal cancelou a realização do leilão do STS08, área destinada para um novo terminal de combustíveis na margem direita do Porto de Santos (SP). A Petrobras, que administra o terminal ao lado, o STS08A, apresentou um pedido de adensamento da área junto à Secretaria Nacional de Portos, e foi atendida pelo Governo Federal.

A informação foi dada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, na terça-feira (4), durante participação no programa ‘Bom dia, ministro’, do Governo Federal. O STS08 está localizado no bairro da Alemao e corresponde a uma área de 152.324 metros quadrados. O edital do

arrendamento prevê quatro novos berços e tanques de armazenagem, além de conexões com dutovias, rodovias e píeres na margem direita.



Com o pedido de adensamento da área, a Petrobrás agora deve apresentar um plano de investimentos para operacionalização da área

Segundo Costa Filho, a decisão de atender ao pedido da Petrobras para adensamento da área partiu da Casa Civil.

“A gente sabe a importância daquele terminal para operações de combustíveis para o Porto de Santos. O presidente Lula e a Casa Civil tomaram a decisão, acompanhada da posição do nosso ministério, da gente assumir a gestão do STS08 e poder atender à Petrobras com o adensamento da área”, explicou.

Costa Filho também disse que a “Petrobras vai apresentar um plano de investimentos para que a gente possa ter um conjunto de investimentos através desse terminal. Dessa forma, queremos dar mais segurança, fortalecer as operações da Petrobras, e o Porto de Santos passa a ganhar investimentos efetivos já a partir de 2026. Nossa decisão foi suspender o STS08, que partiu do presidente Lula e da Casa Civil para atender a Petrobras e operacionalizar mais fácil o fortalecimento das operações de granéis líquidos no Porto de Santos”, disse.

A estatal deverá apresentar junto ao Ministério um novo plano de investimentos para operacionalização da área.

Edital

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, já havia afirmado que o edital seria lançado neste mês de dezembro. Recentemente, o Tribunal de Contas da União (TCU) recomendou à companhia que administra o Porto de Santos uma série de ajustes e recomendações para aprimorar o documento antes de lançar ao mercado.

O processo do edital, que estava sendo conduzido pela APS, previa investimento de cerca de R\$ 500 milhões, com contrato de arrendamento de 25 anos. A área do STS08 chegou a ser ofertada em leilão em novembro de 2021, mas não atraiu interessados na ocasião.

A Petrobras arrematou a área STS08A em 2021, para movimentação e armazenagem de granéis líquidos. O contrato de arrendamento é de 25 anos e tem investimento obrigatório de R\$ 678 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

TRANSPORTES - OPINIÃO - DIREITO - EVOLUÇÃO DO PARADIGMA DE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO: A TRANSIÇÃO DA CLC DE 1969 PARA O PROTOCOLO DE 1992



ANDRESSA CARVALHO

Advogada no escritório Sammarco Advogados, com atuação em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório. Pós-graduada em Direito Digital pela Escola Brasileira de Direito. opiniao@portalbenews.com.br

No início do mês de outubro, observamos um importante avanço em prol da harmonização da legislação brasileira que norteia o transporte marítimo aos padrões globais. Em Reunião Deliberativa

Ordinária realizada em 01 de outubro, a Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) da Câmara Federal aprovou o relatório do Deputado Nilto Tao ao Projeto de Decreto Legislativo Nº 167/2025, que institui o Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (Protocolo de 1992). Na sequência, o Projeto foi encaminhado à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), sendo designado como relator o Deputado Alencar Santana, integrante da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA). Uma vez aprovada na CCJC, seguirá para aprovação em plenário.

A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969 (Convenção CLC de 1969), ratificada e promulgada pelo Brasil por meio do Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977, surgiu como resposta aos riscos de poluição inerentes ao transporte marítimo internacional de óleo a granel, com o objetivo de estabelecer regras e procedimentos uniformes para a determinação da responsabilidade e compensação de danos. Este regime inicial baseava-se na responsabilidade estrita do proprietário do navio e restava sujeito a limitações financeiras.

Contudo, grandes incidentes de poluição revelaram desafios ambientais e econômicos globais até então ignotos, que, por sua vez, escancararam a insuficiência dos limites de compensação e ineficácia da restrição geográfica previstos na Convenção CLC de 1969, restando inconteste a crucialidade de adaptação dos mecanismos de responsabilidade. Como consequência desse cenário, temos a adoção do Protocolo de 1992 à Convenção CLC de 1969, engendrado como um instrumento para harmonizar e elevar os padrões de proteção, com vistas a assegurar a viabilidade do sistema internacional de responsabilidade e compensação por poluição por óleo. Sua entrada em vigor no âmbito internacional ocorreu em 30 de maio de 1996, e, conquanto a comunidade internacional há muito tempo tenha aderido ao Protocolo de 1992, posto que foi ratificado por mais de 140 países, cinco países ainda permanecem sob a égide da defasada Convenção CLC de 1969, sendo: São Tomé e Príncipe, Cazaquistão, Guiné Equatorial, Líbia e Brasil.

Dentre as alterações mais significativas introduzidas pelo Protocolo de 1992, encontra-se a expansão do âmbito geográfico no qual a Convenção se aplica e onde os danos são passíveis de compensação, que passou a compreender danos por poluição na zona econômica exclusiva (ZEE) ou em uma área adjacente de um Estado signatário, além da compensação de medidas preventivas onde quer que forem tomadas, desde que adotadas com o objetivo de impedir ou minimizar danos na área de aplicação expandida.

Notadamente, essa mudança reconhece o direito soberano dos Estados Costeiros sobre a proteção ambiental e dos recursos em sua ZEE e os incentiva a agirem proativamente em águas internacionais próximas para promover a proteção de seu litoral.

Do mesmo modo se mostra relevante a revisão de definições fundamentais promovida pelo Protocolo de 1992, que, além de modernizar e ampliar a cobertura de responsabilidade da Convenção, oferece clareza legal para os Estados acerca do que é compensável em termos de prejuízo ecológico, evitando demandas especulativas por danos ambientais não reparáveis.

Exemplificativamente, o Protocolo de 1992 expandiu o conceito de "incidente" passando a abranger, além do fato que resulte efetivamente em dano, aquele que crie uma grave e iminente ameaça de causar dano por poluição, permitindo que despesas incorridas com medidas preventivas sejam recuperadas mesmo quando não houver derramamento de óleo. No mais, com a redefinição de "navio", a Convenção passou a abranger derramamentos de embarcações marítimas construídas ou adaptadas para transportar petróleo a granel como carga, aplicando-se tanto a petroleiros carregados quanto vazios.

Não obstante, a definição mais clara de "dano por poluição", embora mantenha a compensação por perda ou dano, passou a limitar a compensação pela deterioração ambiental, além da perda de lucros, aos custos das medidas razoáveis que tenham sido ou venham a ser executadas para restabelecer o ambiente contaminado.

Para além das alterações mencionadas, o Protocolo de 1992 estabeleceu limites monetários de responsabilidade mais elevados, garantindo uma compensação mais adequada ao contexto, fator crítico para a substituição da Convenção CLC de 1969. Para melhor contextualização, enquanto a Convenção CLC de 1969 estabelecia um limite máximo de 210 milhões de francos, equivalente a 14 milhões de Direitos Especiais de Saque (DES), o Protocolo de 1992 elevou o limite máximo para 59,7 milhões de DES, posteriormente majorado por emenda para 89,77 milhões de DES.

Em contrapartida, o Protocolo de 1992 aumentou a rigorosidade da prova para a perda do direito de limitação pelo proprietário do navio, bem como flexibilizou o processo de certificação para garantir que mais navios que transportam óleo a granel como carga sejam cobertos pelo seguro obrigatório.

Nesse contexto, resta notório que o Protocolo de 1992 consolida um regime normativo robusto, adaptável e vital para o direito marítimo internacional contemporâneo. Logo, sua ratificação representa a modernização do regime jurídico brasileiro e sua adequação aos padrões internacionais, promovendo segurança jurídica tanto para o Estado como para as empresas de transporte marítimo de óleo que operam no Brasil.

Por fim, importante destacar que, conquanto o processo de adesão ao Protocolo de 1992 pelo Brasil tenha se iniciado tarde, dado que a proposição apresentada à consideração do Congresso Nacional ocorreu somente em 10 de setembro de 2024, 28 anos após sua entrada em vigor no âmbito internacional, a Marinha do Brasil, a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA), o Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) e a Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) têm empreendido esforços e cooperado junto ao Congresso em prol da ratificação da Convenção, promovendo engajamento e reforçando a importância da adequação do Brasil às convenções internacionais que norteiam a atividade marítima.

Referências

BERLINGIERI, Francesco. Conversion of the Gold Monetary Unit into Money of Payment. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, ISSN: 0306-2945, pag. 97, Nações Unidas. Disponível em: [hps://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=367517](http://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=367517).

BRASIL. Decreto nº 79.437, de 4 de março de 1977. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Anexo. Disponível em: [hps://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm).

BRASIL. Marinha do Brasil. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. Disponível em: [hps://www.marinha.mil.br/ccaimo/clc](http://www.marinha.mil.br/ccaimo/clc).

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Decreto Legislativo de Acordos, tratados ou atos internacionais 167/2025. Aprova os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo

(CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução

LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000. Disponível em:
[hps://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2500526](http://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2500526).

PROTOCOLO de 1992 que emenda a Convenção Internacional Sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição Por Óleo, 1969. Disponível em:
[hps://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010_0.pdf](http://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010_0.pdf).

IMO (International Maritime Organization). International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC). Disponível em: [hps://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-\(clc\).aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-(clc).aspx).

IMO (International Maritime Organization). International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage

(FUND). Disponível em: [https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage-\(fund\).aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-the-establishment-of-an-international-fund-for-compensation-for-oil-pollution-damage-(fund).aspx).

IMO (International Maritime Organization). Status of Conventions - Ratifications by State. Disponível em: <https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/statusofconventions.aspx>.

GRANDES INCIDENTES DE POLUIÇÃO REVELARAM DESAFIOS AMBIENTAIS E ECONÔMICOS GLOBAIS ATÉ ENTÃO IGNOTOS, QUE, POR SUA VEZ, ESCANCARARAM A INSUFICIÊNCIA DOS LIMITES DE COMPENSAÇÃO E INEFICÁCIA DA RESTRIÇÃO GEOGRÁFICA PREVISTOS NA CONVENÇÃO CLC DE 1969, RESTANDO INCONTESTE A CRUCIALIDADE DA ADAPTAÇÃO DOS MECANISMOS DE RESPONSABILIDADE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

TRANSPORTES | HIDROVIAS - DIAGNÓSTICO APONTA INVESTIMENTO DE R\$ 71,9 MILHÕES EM AÇÕES ESG NO SETOR HIDROVIÁRIO

Estudo do MPor e da ATP indica maior concentração de projetos em governança e avanço das iniciativas ambientais e sociais entre 2023 e 2024

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O levantamento feito com 20 empresas do setor mostrou que foram aplicados R\$ 40 milhões na criação de setores de compliance, auditorias externas e transparência

O setor hidroviário brasileiro vem ampliando seu compromisso com a sustentabilidade e as áreas sociais. É o que aponta o Diagnóstico de Sustentabilidade, divulgado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, em parceria com a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). O

levantamento, feito com 20 empresas do setor, mostra que as empresas de navegação marítima e interior investiram R\$ 71,9 milhões em ações ESG (ambientais, sociais e de governança) entre os anos de 2023 e 2024.

De acordo com o estudo, a área de governança concentrou o maior volume de recursos, com cerca de R\$ 40 milhões, destinados à criação de setores de compliance, realização de auditorias externas e adoção de políticas corporativas de transparência.

No eixo ambiental, foram investidos R\$ 17,8 milhões, voltados à mitigação de impactos, uso de biocombustíveis e controle de efluentes. Já a área social somou R\$ 14,1 milhões, com ações de capacitação profissional, diversidade e apoio a comunidades ribeirinhas.

O levantamento também indica que o setor apresentou taxa média de 56,4% de adesão aos indicadores ambientais, resultado considerado positivo e com tendência de crescimento diante das novas diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO), que estabelecem metas progressivas de descarbonização global até 2050.

Segundo o documento, a incorporação de tecnologias mais limpas e a substituição gradual de combustíveis fósseis deverão ampliar o potencial de sustentabilidade da navegação brasileira nos próximos anos.

Avanço

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o diagnóstico evidencia o avanço da transição ecológica no setor hidroviário e reforça o papel do modal na redução de emissões e na integração logística do país. "O transporte hidroviário é um avo estratégico para o Brasil e uma das bases da nossa economia verde. Esse diagnóstico mostra que estamos avançando na direção certa, com mais inovação, sustentabilidade e eficiência na movimentação de cargas e passageiros" destacou o ministro.

O Diagnóstico de Sustentabilidade faz parte do conjunto de ações conduzidas pelo MPor para consolidar a agenda ESG na infraestrutura nacional. A iniciativa segue as diretrizes da Política Nacional de Sustentabilidade e do Pacto pela Sustentabilidade, lançados em 2024, que estabelecem metas e incentivos para ampliar o engajamento de empresas públicas e privadas com práticas ambientais, sociais e de governança.

Durante a COP30, em Belém (PA), o Ministério de Portos e Aeroportos concederá os primeiros selos de reconhecimento às empresas e entidades que aderiram ao Pacto pela Sustentabilidade, valorizando as boas práticas já implementadas e esmulando novas ações no setor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

TRANSPORTES - HIDROVIAS - GOVERNO AMPLIA AÇÕES PARA FORTALECER HIDROVIAS E LEVAR SERVIÇOS À AMAZÔNIA LEGAL

Investimentos em dragagem, sinalização e IP4 reforçam a navegação interior e garantem atendimento a comunidades ribeirinhas por meio de unidades de saúde fluviais

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Para garantir naveabilidade e ampliar o alcance dos serviços públicos, o MPor, em parceria com o Dnit, está investindo em obras estruturantes nas principais hidrovias da região

O Brasil possui uma das maiores redes de rios navegáveis do mundo, e as hidrovias desempenham papel essencial na integração e no desenvolvimento do país. Na Amazônia Legal, área que abrange oito estados brasileiros (Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins e parte do Maranhão), onde o acesso terrestre é limitado, o Governo Federal tem ampliado investimentos e políticas voltadas à navegação interior para garantir o transporte de medicamentos, insumos e serviços públicos às comunidades ribeirinhas.

Além do papel social, a navegação interior se destaca pelo menor custo operacional, alta capacidade de carga e baixa emissão de carbono, contribuindo para uma logística mais sustentável e inclusiva, o que garante a presença do Estado, reduzindo custos logísticos e ampliando o alcance dos serviços públicos.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, o fortalecimento da navegação interior é uma prioridade do Governo Federal. "Investir nas hidrovias é investir em soberania, em integração e no direito de cada brasileiro de acessar serviços públicos, independentemente de onde vive. A navegação interior não é apenas um modal logístico, é um instrumento de cidadania, desenvolvimento regional e justiça social", afirmou.

Para o secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, O Burlier, a navegação interior é também parte central da estratégia logística e ambiental do país. "Ela ocupa um papel central no desenvolvimento sustentável da Amazônia e do país. Ao modernizar e estruturar nossas hidrovias, fortalecemos a logística nacional, reduzimos impactos ambientais e ampliamos oportunidades nos territórios ribeirinhos. Os rios aproximam pessoas, serviços e mercados, promovendo inclusão e

qualidade de vida. Esse é o caminho para uma infraestrutura eficiente, limpa e capaz de levar desenvolvimento a quem está na ponta", concluiu.

Hidrovias e navegação

Para garantir navegabilidade durante todo o ano, e ampliar o alcance dos serviços públicos, o Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), está investindo em obras estruturantes nas principais hidrovias da região. O objetivo é consolidar o transporte fluvial como um dos modais mais eficientes, sustentáveis e estratégicos para o desenvolvimento nacional.

As ações incluem dragagem, sinalização e manutenção de canais em rios como Madeira, Tocantins, Tapajós e Solimões, contribuindo para a segurança da navegação, a eficiência do transporte fluvial e o fortalecimento do desenvolvimento socioeconômico das regiões atendidas.

Já as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) também desempenham papel essencial nesse esforço de integração. Também em parceria com o Dnit, o MPor tem expandido essas estruturas para melhorar o embarque e desembarque de passageiros, insumos e produtos nas comunidades ribeirinhas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO FECHA EM QUEDA COM AUMENTO DE ESTOQUES NOS EUA E PREOCUPAÇÃO COM EXCESSO DE OFERTA

Recuo aconteceu após aumento nos estoques da commodity e preocupações sobre um possível excesso de oferta

Por Estadão Conteúdo



O Departamento de Energia (DoE) norte-americano informou que os estoques de petróleo subiram 5,202 milhões de barris

Os contratos futuros do petróleo fecharam em queda nesta quarta-feira, 5, e estenderam as perdas da última sessão, após aumento nos estoques da commodity nos EUA e persistência de preocupações sobre um possível excesso de oferta.

O petróleo WTI para dezembro, negociado na New York Mercantile Exchange (Nymex), fechou em queda de 1,59% (US\$ 0,96), a US\$ 59,60 o barril. Já o Brent para janeiro, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE), recuou 1,43% (US\$ 0,92), a US\$ 63,52 o barril.

Nesta quarta, o Departamento de Energia (DoE) norte-americano informou que os estoques de petróleo subiram 5,202 milhões de barris, contrariando as expectativas de queda dos analistas consultados pelo The Wall Street Journal. O dado também mostrou recuo nos estoques de gasolina, destilados e taxa de utilização de refinarias, levando os preços da commodity a reduzirem perdas brevemente, antes de retomarem queda forte.

Os estoques de gasolina cederam 4,729 milhões de barris, a 206,009 milhões de barris, recuo mais intenso que o projetado, de 1,3 milhão de barris. Já os estoques de destilados caíram 643 mil barris, a 111,546 milhões de barris, menos que a queda esperada de 1,6 milhão de barris. A taxa de utilização da capacidade das refinarias caiu de 86,6% a 86%, ante expectativa de alta a 87,4%.

Os estoques de petróleo no centro de distribuição de Cushing tiveram subida de 300 mil barris, a 22,865 milhões de barris. A produção média diária de petróleo subiu para 13,651 milhões de barris na semana.

Já os estoques das Reservas Estratégicas do governo (SPR, em inglês) subiram 498 mil barris na semana, a 409,595 milhões.

Guerra da Ucrânia

De acordo com o ING, o petróleo teve um desempenho "relativamente bom em comparação a outros avos" na terça, embora as preocupações com o excesso de oferta e demanda incerta afetem o sentimento do mercado. Por outro lado, os preços recebem certo suporte dos riscos de interrupção no fluxo de petróleo russo devido à guerra na Ucrânia e às sanções dos EUA.

Durante a madrugada de terça, uma refinaria da Lukoil, em Nizhny Novgorod, na Rússia, foi atingida por drones da Ucrânia, segundo informações do The Kyiv Independent. A ofensiva aconteceu enquanto o local passava por reparações em suas estruturas de processamento primário de petróleo.

O Ritterbusch avalia que balanços globais de petróleo cada vez mais negativos estão sendo observados, mas que são contrabalançados pela necessidade de manter um prêmio de medo relacionado à guerra entre Ucrânia e Rússia, "onde permanece a possibilidade de novos ataques ucranianos à infraestrutura petrolífera russa".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

PETRÓLEO E GÁS - PREÇO DO ETANOL CAI EM 14 ESTADOS E NO DF, SOBE EM 8, E FICA ESTÁVEL EM 3, MOSTRA ANP

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O etanol é mais competitivo em relação à gasolina nos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo, além do Distrito Federal

Os preços médios do etanol hidratado caíram em 14 Estados e no Distrito Federal, subiram em outros 8 e ficaram estáveis em 3 na semana de 26 a 31 de outubro. No Amapá não houve coleta. Os dados são da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Nos postos pesquisados pela ANP em todo o País, o preço médio do etanol caiu 0,23% na comparação com a semana anterior, a R\$ 4,27 o litro.

Em São Paulo, principal Estado produtor, consumidor e com mais postos avaliados, o preço subiu 0,25% na comparação semanal, a R\$ 4,08 o litro.

A maior alta porcentual na semana, de 1,03%, foi registrada em Mato Grosso do Sul, a R\$ 3,91 o litro. A maior queda, de 8,08%, ocorreu no Distrito Federal, para R\$ 4,21 o litro.

O preço mínimo registrado na semana para o etanol em um posto foi de R\$ 3,39 o litro, em São Paulo. O maior preço, de R\$ 6,49, foi observado em Pernambuco.

Já o menor preço médio estadual, de R\$ 3,91, foi registrado em Mato Grosso do Sul, enquanto o maior preço médio foi verificado no Amazonas, de R\$ 5,49 o litro.

Competitividade

O etanol mostrou-se mais competitivo em relação à gasolina em quatro Estados e no Distrito Federal na semana entre os dias 26 a 31 de outubro. Na média dos postos pesquisados no País, o etanol tinha paridade de 69,21% ante a gasolina no período, portanto favorável em comparação com o derivado do petróleo, conforme o levantamento da ANP.

Executivos do setor observam que o etanol pode ser competitivo mesmo com paridade maior do que 70%, a depender do veículo em que o biocombustível é utilizado.

O etanol é mais competitivo em relação à gasolina nos seguintes Estados: Mato Grosso (69,17%); Mato Grosso do Sul (65,94%); Paraná (68,16%), e São Paulo (67,66%), além do Distrito Federal (69,59%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

ENERGIA - ESPECIALISTAS DEFENDEM ATUAÇÃO GLOBAL DO BRASIL NA ECONOMIA DO HIDROGÊNIO

Painel do Summit Agenda SP + Verde, realizado na capital paulista, mostra que país precisa de políticas integradas para aproveitar o potencial renovável

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Durante o painel “Hidrogênio de Baixo Carbono e Cooperação Internacional”, especialistas debateram sobre o mercado de hidrogênio, que pode chegar a US\$ 1 trilhão até 2050

No segundo dia do Summit Agenda SP + Verde, realizado no Parque Villa-Lobos, em São Paulo, o painel “Hidrogênio de Baixo Carbono e Cooperação Internacional” foi um dos principais momentos. As discussões focaram em como as empresas podem avançar na descarbonização.

Além de buscar alternativas para enfrentar os desafios já existentes, o debate abordou formas para o Brasil estruturar uma estratégia integrada para o hidrogênio de emissões reduzidas, aproveitando seu potencial energético renovável e suas parcerias com países e organizações multilaterais.

Embora o potencial de mercado ainda não tenha números definitivos, Rosana Teixeira, diretora executiva do Instituto E+ Transição Energética, afirmou que o mais importante é avaliar a capacidade do Brasil de atender essa demanda. “Temos uma tendência de focar no mercado doméstico, mas isso não será suficiente para sustentar a economia do hidrogênio. Para atuar internacionalmente, é essencial oferecer produtos diferenciados”, afirmou.

Rosana destacou também que a transição energética não é apenas um fim, mas uma jornada que exige ações concretas para curto, médio e longo prazo. “Precisamos de uma transição justa, que seja o pilar de toda essa mudança”, concluiu.

Com mais décadas de experiência na produção e uso de hidrogênio, Guilherme Ricci, diretor de negócios da White Martins, explicou que a empresa utiliza a reforma de gases de seus clientes e investe na utilização de biometano para reduzir o impacto ambiental, inclusive com certificações nesse processo. “A captura do CO2 e sua destinação, seja por formação geológica ou fixação química, também fazem parte das possibilidades que estamos explorando”, destacou.

Giovani Machado, fundador da Episteme, trouxe insights sobre a dimensão internacional da transição energética. “O mercado global de hidrogênio é enorme, avaliado em US\$ 100 bilhões, com previsão de chegar a US\$ 1 trilhão até 2050, considerando toda a cadeia de valor e ecossistema. Para que essa transição seja bem-sucedida, é fundamental uma política de cooperação internacional ampla, promovendo união mundial para superar os desafios”, afirmou.

Luiz Novais, diretor da UTIS, destacou o compromisso da companhia na descarbonização de processos por meio de tecnologias patenteadas. “Nosso objetivo é contribuir para um mundo mais verde, reduzindo nossa pegada de carbono e atingindo o net zero”, afirmou.

Sobre o evento O Summit Agenda SP + Verde é um evento internacional pré COP promovido pelo Governo de São Paulo, Prefeitura de São Paulo e USP. O encontro reúne especialistas, lideranças e representantes da sociedade para debater desenvolvimento sustentável e economia verde. A estrutura montada no Parque Villa-Lobos conta com cinco palcos, rodada de negócios, área de inovação, Casa da Circularidade, espaço gastronômico e atrações culturais.

Os debates estão organizados em quatro eixos temáticos: Finanças Verdes, Resiliência e o Futuro das Cidades, Justiça Climática e Sociobiodiversidade e Transição Energética e Descarbonização. Uma trilha de economia circular também conecta todos os palcos e se estende à Casa da Economia Circular, com vivências e workshops sob curadoria do Movimento Circular.

Na área de inovação, universidades e institutos tecnológicos discutem o papel da pesquisa e da tecnologia na transformação climática de São Paulo. No palco principal, a economia verde é o centro das discussões, com presença de lideranças políticas e convidados nacionais e internacionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

ENERGIA - APONTADO COMO CASE DE SUCESSO NO PAÍS, ETANOL VIRA OPÇÃO ATÉ PARA O MODAL MARÍTIMO

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O painel “Etanol: Solução Pronta Para a Descarbonização do Setor de Transportes” abordou o uso do combustível em diferentes modais

Realizado no Palco Justiça Climática durante o Summit Agenda SP+Verde, o painel “Etanol: Solução Pronta Para a Descarbonização do Setor de Transportes” colocou o uso do etanol de cana-de-açúcar no centro das discussões sobre sustentabilidade e inovação.

O debate destacou os avanços do setor sucroenergético brasileiro, seus padrões de produção e o protagonismo do etanol na transição para uma economia de baixo carbono. Participaram do painel André Valente, Diretor de Sustentabilidade da Raízen, e Danilo de Moraes Veras, Public Affairs LAM da A.P. Moller Maersk, que discutiram desafios e soluções para ampliar o uso do etanol em diferentes modais de transporte, especialmente o marítimo. Eles ressaltaram que a descarbonização do setor depende não apenas do combustível limpo, mas também de planejamento e infraestrutura integrada, com investimentos em portos, dutos e logística — um verdadeiro ecossistema portuário sustentável.

O modelo brasileiro de produção de etanol foi apontado como um case de sucesso. A combinação entre inovação e tecnologia foi apresentada como chave para uma transição energética eficaz e de baixo carbono.

André Valente destacou a importância da produção sustentável e do papel das políticas públicas no fortalecimento da matriz energética limpa. “O Brasil tem um modelo robusto de produção de etanol que alia produtividade, inovação e sustentabilidade. O desafio agora é ampliar a aplicação dessa solução em diferentes setores, consolidando o etanol como vetor estratégico da transição energética nacional.”

Para Danilo de Moraes Veras, o uso do etanol em embarcações representa um novo horizonte para o transporte sustentável. "O etanol é uma solução pronta e comprovada para a descarbonização do setor de transportes. Seu uso em diferentes modalidades, incluindo a marítima, está em estudo e pode demonstrar como tecnologia e inovação podem gerar impactos ambientais significativos e impulsionar o desenvolvimento sustentável. É preciso pensar verde para que a economia dos recursos não se sobreponha ao compromisso ambiental."

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

COMÉRCIO EXTERIOR - PARÁ INICIA NOVA FASE DE INDUSTRIALIZAÇÃO SUSTENTÁVEL NA ZPE DE BARCARENA

Bravo Metals será a primeira empresa a se instalar no complexo; zoneamento priorizará bioindústria, biotecnologia e data centers

Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@redebenews.com.br



A Bravo Metals será a primeira empresa instalada na ZPE, voltada à produção de metais estratégicos e tecnologias de alta complexidade, com uso integral de energia renovável

O Governo do Pará obteve, nesta semana, a aprovação oficial do Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE) para a criação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Barcarena, na Região Metropolitana de Belém. A decisão também autoriza a implantação da primeira indústria-

âncora do complexo, a Bravo Metals, marcando o início de um novo ciclo de industrialização sustentável no Estado.

"A aprovação da ZPE Barcarena confirma um novo tempo para o Pará. Estamos fortalecendo nossa base industrial, gerando empregos, atraindo investimentos e posicionando o Estado como referência em desenvolvimento sustentável e inovação produtiva. É um passo decisivo para a nova economia da Amazônia", afirma o presidente da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará (Codec), Lula Bitar.

Localizada em uma área superior a 3,5 milhões de metros quadrados, no Distrito Industrial de Barcarena, a ZPE contará com 2,2 milhões de metros quadrados de área alfandegada, armazéns, pátios para contêineres, sistemas de vigilância 24 horas, balanças de alta precisão e instalações administrativas da Receita Federal e de autoridades sanitárias.

Com integração logística entre operações portuárias, rodoviárias e fluviais, o complexo será conectado futuramente à Ferrovia do Pará, garantindo eficiência e competitividade às empresas exportadoras.

O zoneamento econômico da ZPE priorizará indústrias de transformação mineral, bioindústria, biotecnologia, logística, eletroeletrônicos, química fina, alimentos, embalagens e data centers, com destaque para as cadeias produtivas ligadas à biodiversidade amazônica.

Indústria-âncora da ZPE

A Bravo Metals será a primeira empresa instalada na ZPE, voltada à produção de metais estratégicos e tecnologias de alta complexidade, com uso integral de energia renovável. A companhia promete agregar valor à produção mineral dentro do próprio Estado, fortalecendo as cadeias locais e ampliando o impacto econômico regional.

Segundo o diretor de Estratégia e Relações Institucionais da Codec e coordenador do projeto, Pádua Rodrigues, o modelo foi construído com visão de longo prazo e integração entre governo, setor produtivo e municípios.

“Este é um projeto construído com visão estratégica, trabalho técnico e diálogo institucional entre o governo estadual, o município de Barcarena, a Fiepa, a ACP e a Bravo Metals. A ZPE de Barcarena representa desenvolvimento real para os paraenses, com mais inovação, emprego e competitividade internacional”, diz.

Com a aprovação federal, o Pará inicia as etapas de implantação da infraestrutura operacional, licenciamento ambiental e alfandegamento, que antecedem o início das atividades industriais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

FINANÇAS - COM 11ª ALTA SEGUIDA, IBOVESPA VOLTA A BATER RECORDE E ULTRAPASSA OS 153 MIL PONTOS

Com o resultado, o índice da B3 iguala sequência positiva registrada na primeira quinzena de julho de 2024

Do Estadão Conteúdo



O Ibovespa acumula ganho de 27,44% em 2025; segunda especialista, isso é reflexo da entrada expressiva de capital estrangeiro

O Ibovespa deu sequência nesta quarta-feira, 5, a novos patamares históricos, saltando dois degraus em relação aos encerramentos anteriores, de segunda e terça-feira, quando havia fechado pela primeira vez na casa de 150 mil pontos. No melhor momento da sessão, o índice da B3 foi alçado aos

153.583,19 pontos (+1,91%), novo recorde intradia, e concluiu esta quarta aos 153.294,44 pontos, em alta de 1,72%.

O índice havia iniciado a sessão aos 150.709,20 pontos e, na mínima do dia, desceu aos 150.296,28. O giro foi a R\$ 26,3 bilhões. Na semana, o Ibovespa agrava 2,51% e, no ano, acumula ganho de 27,44% - se 2025 terminasse nesta quarta, seria o maior avanço desde 2019, quando o índice da B3 subiu 31,58%.

Para Gabriel Mollo, analista da Daycoval Corretora, a ultrapassagem dos 150 mil pontos pelo Ibovespa para novos níveis sem precedentes reflete, em especial, a boa temporada de balanços trimestrais, que têm em geral superado as previsões, e também a expectativa pelo Copom, que mais tarde manteve a taxa Selic a 15%.

“É euforia, com a temporada de resultados impulsionando. E muitos investidores migrando das bolsas americanas - que podem estar esticadas no momento em que se debate se há uma bolha”, diz Felipe Sant’Anna, especialista em ações da Axia Investing.

Segundo ele, além do estrangeiro, há também muito investidor de varejo e institucional entrando na Bolsa brasileira, além de stop de vendido - ou seja, interrupção de ordens de venda entre investidores que estavam posicionados para queda das ações na B3. “Muitos acreditavam que já havia chegado um ponto muito alto para o Ibovespa”, acrescenta.

Máximas históricas

A quarta-feira de novas máximas históricas foi também de avanço para as ações de primeira linha, inclusive Itaú (PN +0,43%), que divulgou na terça balanço trimestral com ganho recorde - uma temporada de números muito bons para o banco, que já haviam sido antecipados pelo mercado e embutidos no preço do papel, que tendia a realizar lucros até quase o fechamento da sessão.

Principal ação do Ibovespa, Vale ON subiu nesta quarta 1,72%, enquanto Petrobras mostrou avanço de 1,81% na ON e de 1,98% na PN, e os altas nas ações das maiores instituições financeiras chegaram a 2,75%, em Unit do Santander, no fechamento. Destaque também para Bradesco PN, com avanço de 2,12% na sessão.

Na ponta vencedora do Ibovespa, Vamos (+8,66%), C&A (+8,51%) e Assaí (+5,54%). No lado oposto, CSN (-4,60%), Yduqs (-2,37%) e Mova (- 1,35%).

Recorde

Com o avanço do índice da B3 nesta quarta-feira a série ganhadora chegou a 11 sessões, igualando sequência vista na primeira quinzena de julho de 2024. E foi também a oitava renovação consecutiva de recorde de fechamento.

"O principal motor da retomada do Ibovespa em 2025 tem sido a entrada expressiva de capital estrangeiro, que hoje representa mais de 50% do volume negociado no mercado à vista de ações no Brasil", observa Bruna Sene, analista de renda variável da Rico.

Segundo ela, na medida em que os investidores antecipam também um ponto de virada para os juros no Brasil, segmentos mais cíclicos, como varejo e construção civil, voltam a ganhar protagonismo.

"Além disso, outros setores têm demonstrado resiliência e capacidade de se destacar em diferentes cenários, como os de utilidade pública e financeiro. Esses setores têm oscilado em tendência de alta, contribuindo significativamente para a valorização do índice da B3", acrescenta a analista.

"Dia foi de entrada de recursos de fora na Bolsa, com efeito também no câmbio, em meio a uma busca por opções em emergentes que favorece ações como Vale e Petrobras", diz Daniel Teles, especialista da Valor Investimentos, referindo-se também ao momento de rotação de avos a partir de mercados centrais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

FINANÇAS - DÓLAR APRESENTA QUEDA FIRME E FECHA EM R\$ 5,36, COM APETE POR DIVISAS EMERGENTES

Moeda norte-americana encerrou o dia com recuo de 0,69%; operadores relatam eventual entrada de recursos externos

Do Estadão Conteúdo

O dólar exibiu queda firme no mercado local nesta quarta-feira, 5, em meio a forte apete ao risco no exterior. Além da redução dos temores de uma correção mais forte das bolsas americanas, que assustou na terça os investidores, divisas emergentes se beneficiaram da menor tensão comercial após a China anunciar a suspensão de tarifas aos Estados Unidos, incluindo taxas adicionais sobre produtos agrícolas.

Operadores relatam eventual entrada de recursos externos para ações e renda fixa domésticas. O Ibovespa renovou novo recorde, ultrapassando pela primeira vez na história a marca dos 153 mil pontos. O real exibiu um dos melhores desempenhos entre divisas emergentes, ao lado do peso colombiano e do rand sul-africano.

Com máxima de R\$ 5,4060 e mínima de R\$ 5,3540, o dólar à vista encerrou o dia em queda de 0,69% cotado a R\$ 5,3614. Depois de ganhos de 1,08% em setembro, a moeda recua 0,35% nos três primeiros pregões de outubro, com duas sessões de baixa e uma de alta. No ano, as perdas são de 13,25%, o que faz o real liderar os ganhos entre divisas lano-americanas no período.

O economista-chefe da corretora Monte Bravo, Lucia no Costa, afirma que o mercado operou em modo "risk-on" nesta quarta, com o anúncio da diminuição das tarifas chinesas aos EUA e recuperação das bolsas em Nova York, que terça sofreram diante de alertas de possível correção mais forte dos preços das ações de bit techs.

"Ontem (terça), o dólar fechou perto de R\$ 5,40 e hoje (quarta) está caindo como reflexo dessa melhora da percepção de risco. Temos também a bolsa na máxima histórica e um apete por prefixados na renda fixa", afirma Costa, acrescentando que, do lado interno, a grande expectativa era pelo tom do comunicado do Copom - que anunciou a manutenção da taxa Selic em 15%.

No ano, até o mês passado, o fluxo cambial está negativo em US\$ 12,558 bilhões. Houve no período a entrada US\$41,715 bilhões pelo comércio exterior, ao passo que o segmento financeiro apresentou saídas de US\$ 54,274 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

FINANÇAS - COPOM MANTÉM SELIC EM 15% E REFORÇA CAUTELA DIANTE DE INFLAÇÃO ACIMA DA META

Banco Central vê ambiente externo incerto e indica que juros altos devem persistir por período prolongado

Do Estadão Conteúdo



O Banco Central tenta ajudar a conter a inflação com a taxa Selic, ao passo em que juros mais altos encarecem o crédito e desestimulam a produção e o consumo

O recuo da inflação e a desaceleração da economia fizeram o Banco Central (BC) não mexer nos juros. Por unanimidade, o Comitê de Política Monetária (Copom) manteve a Taxa Selic, juros básicos da economia, em 15% ao ano. A decisão era esperada pelo mercado financeiro.

EM NOTA, O BC INFORMOU QUE O AMBIENTE EXTERNO SE MANTÉM INCERTO POR CAUSA DA CONJUNTURA E DA POLÍTICA ECONÔMICA NOS ESTADOS UNIDOS, COM REFLEXOS NAS CONDIÇÕES FINANCEIRAS

Em nota, o BC informou que o ambiente externo se mantém incerto por causa da conjuntura e da política econômica nos Estados Unidos, com reflexos nas condições financeiras globais. No Brasil, destacou o comunicado, a inflação continua acima da meta, apesar da desaceleração da atividade econômica, o que indica que os juros continuarão altos por bastante tempo.

"O cenário atual, marcado por elevada incerteza, exige cautela na condução da política monetária. O comitê avalia que a estratégia de manutenção do nível corrente da taxa de juros por período bastante prolongado é suficiente para assegurar a convergência da inflação à meta", destacou o BC.

O Copom não descartou a possibilidade de voltar a elevar os juros "caso julgue apropriado".

Essa é a terceira reunião seguida em que o Copom mantém os juros básicos. A taxa está no maior nível desde julho de 2006, quando estava em 15,25% ao ano.

Após chegar a 10,5% ao ano em maio do ano passado, a taxa começou a ser elevada em setembro de 2024. A Selic chegou a 15% ao ano na reunião de julho, sendo mantida nesse nível desde então.

IPCA

A Selic é o principal instrumento do Banco Central para manter sob controle a inflação oficial, medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Em setembro, o IPCA acelerou para 0,48%, influenciada pela conta de energia. Com o resultado, o indicador acumula alta de 5,17% em 12 meses, acima do teto da meta continua de inflação.

No entanto, o IPCA-15 de outubro, que funciona como uma prévia da inflação oficial, veio abaixo das expectativas. O indicador desacelerou por causa dos preços dos alimentos que caíram pelo quinto mês seguido.

Pelo novo sistema de meta continua, em vigor desde janeiro, a meta de inflação que deve ser perseguida pelo BC, definida pelo Conselho Monetário Nacional, é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é 1,5% e o superior é 4,5%.

Meta continua

No modelo de meta continua, a meta passa ser apurada mês a mês, considerando a inflação acumulada em 12 meses. Em novembro de 2025, a inflação desde dezembro de 2024 é comparada com a meta e o intervalo de tolerância. Em dezembro, o procedimento se repete, com apuração a partir de janeiro de 2025. Dessa forma, a verificação se desloca ao longo do tempo, não ficando mais restrita ao índice fechado de dezembro de cada ano.

No último Relatório de Política Monetária, divulgado no fim de setembro pelo Banco Central, a autoridade monetária diminuiu para 4,8% a previsão do IPCA para 2025, mas a estimativa pode ser revista, dependendo do comportamento do dólar e da inflação. A próxima edição do documento, que substituiu o antigo Relatório de Inflação, será divulgada no fim de dezembro.

As previsões do mercado estão mais otimistas. De acordo com o boletim Focus, pesquisa semanal com instituições financeiras divulgada pelo BC, a inflação oficial deverá fechar o ano em 4,55%, levemente acima do teto da meta. Há um mês, as estimativas do mercado estavam em 4,8%.

Crédito mais caro

O aumento da taxa Selic ajuda a conter a inflação. Isso porque juros mais altos encarecem o crédito e desestimulam a produção e o consumo. Por outro lado, taxas maiores dificultam o crescimento econômico. No último Relatório de Política Monetária, o Banco Central diminuiu de 2,1% para 2% a projeção de crescimento para a economia em 2025.

O mercado projeta crescimento um pouco melhor. Segundo a última edição do boletim Focus, os analistas econômicos preveem expansão de 2,16% do PIB em 2025.

A taxa básica de juros é usada nas negociações de títulos públicos no Sistema Especial de Liquidação e Custódia (Selic) e serve de referência para as demais taxas de juros da economia. Ao reajustá-la para cima, o Banco Central segura o excesso de demanda que pressiona os preços, porque juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança.

Ao reduzir os juros básicos, o Copom barateia o crédito e incentiva a produção e o consumo, mas enfraquece o controle da inflação. Para cortar a Selic, a autoridade monetária precisa estar segura de que os preços estão sob controle e não correm risco de subir.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO – ARTICULISTA - TALENTO SÊNIOR EM ALTA: GUIA ANTIETARISMO NO MERCADO DE TRABALHO



JOÃO FORTUNATO

Consultor especialista em Media Training
e Gestão de Crise e professor universitário

opiniao@portalbenews.com.br

A operação policial no Rio de Janeiro revelou a completa ausência de preparo e coordenação comunicacional do governo fluminense — um caso emblemático de como a falta de estratégia e empatia pode transformar uma crise de segurança em um colapso político e reputacional.

A tragédia que se abateu sobre o Rio de Janeiro — com centenas de mortos após uma operação policial nas comunidades da Penha e do Alemão — tornou-se não apenas um episódio de violência extrema, mas um caso emblemático de falência da gestão de crise e da comunicação pública. O que começou como uma ação de segurança terminou como um desastre político, institucional e humano.

Em meio ao caos, o governador Cláudio Castro assumiu o papel de porta-voz das ações policiais, visivelmente sem preparo técnico ou orientação estratégica. Sua fala, marcada por contradições, imprecisões e falta de empatia, ampliou a indignação pública e aprofundou a percepção de desgoverno.

Em qualquer crise — pública ou corporativa — o primeiro passo é estabelecer um comitê de crise funcional, com papéis claramente definidos e um único centro de decisão. No caso fluminense, isso aconteceu tarde demais. O chamado “Escritório Emergencial” foi criado apenas após a escalada da tragédia e da repercussão negativa, o que demonstra ausência de planejamento prévio e de protocolo de resposta.

Além disso, a decisão de o próprio governador assumir a função de porta-voz mostrou-se equivocada. Em situações críticas, o porta-voz deve ser alguém treinado para lidar com a imprensa, capaz de transmitir informações verificadas e mensagens de empatia, sem improvisos nem contradições políticas. Castro, ao agir por impulso, colocou-se no centro da tempestade e, sem preparo, perdeu o controle da narrativa.

Na coletiva, ao afirmar que “o Rio estava sozinho” e que o Governo Federal havia negado apoio, o governador produziu um dos momentos mais desastrosos da comunicação recente. Minutos depois, o ministro da Justiça, Ricardo Lewandowski, desmentiu publicamente a declaração, expondo a falta de alinhamento entre os governos estadual e federal — um erro gravíssimo de coordenação interinstitucional.

Em gestão de crise, fatos precisam preceder falas. O impulso de “ocupar o espaço” antes de reunir informações seguras pode gerar contradições irreversíveis. A pressa em falar sem dados confiáveis é um dos erros mais recorrentes — e mais custosos — em contextos de alta sensibilidade social.

Outro ponto crítico foi o tom adotado pelo governador ao lamentar apenas a morte dos quatro policiais e classificar os demais mortos como “criminosos”. Em uma tragédia com mais de uma centena de vítimas, essa postura passou à opinião pública como frieza e desprezo pela vida humana.

Em comunicação de crise, o primeiro dever do líder é reconhecer a dor social. Antes de justificar ações, é necessário demonstrar empatia, solidariedade e compromisso com a verdade. Uma fala técnica, sem sensibilidade, pode ser interpretada como arrogância ou insensibilidade — e, no caso, destruiu qualquer possibilidade de reconstrução de imagem imediata.

Toda crise demanda gestão integrada entre ação, comunicação e percepção. Quando a narrativa não acompanha o contexto, o dano reputacional tende a ser irreversível. O governo fluminense falhou em todas as frentes: não havia mensagem unificada, não houve porta-voz preparado e, o mais grave, não houve controle de danos após os desmentidos e a repercussão internacional.

As imagens de corpos enfileirados e moradores em desespero circularam pelo mundo sem qualquer resposta institucional capaz de contextualizar ou humanizar a situação. A ausência de uma estratégia de contenção transformou a tragédia local em uma crise de imagem global, com impacto direto sobre a reputação do Rio e, por extensão, do Brasil.

A operação no Rio expôs não apenas a violência de um Estado desorganizado, mas também o colapso de sua comunicação pública. Quando força substitui liderança, e improviso ocupa o lugar da estratégia, o resultado é sempre o mesmo: o tiro sai pela culatra.

Gestão de crise não é controle da narrativa — é controle do processo, da coerência e da responsabilidade. Em tempos de hiperexposição e desconfiança social, quem fala sem preparo não apenas compromete sua imagem, mas agrava a crise que deveria conter.

A TRAGÉDIA QUE SE ABATEU SOBRE O RIO DE JANEIRO — COM CENTENAS DE MORTOS APÓS UMA OPERAÇÃO POLICIAL NAS COMUNIDADES DA PENHA E DO ALEMÃO — TORNOU-SE NÃO APENAS UM EPISÓDIO DE VIOLENCIA EXTREMA, MAS UM CASO EMBLEMÁTICO DE FALÊNCIA DA GESTÃO DE CRISE E DA COMUNICAÇÃO PÚBLICA. O QUE COMEÇOU COMO UMA AÇÃO DE SEGURANÇA TERMINOU COMO UM DESASTRE POLÍTICO, INSTITUCIONAL E HUMANO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

NACIONAL - VITAL DO RÊGO DEFENDE TRANSPARÊNCIA E COOPERAÇÃO EM DESPEDIDA DA INTOSAI

Ministro avalia conquistas do período brasileiro e diz confiar no legado que será conduzido pela presidência egípcia

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O ministro do TCU, Vital do Rêgo, transferiu a liderança da organização para o presidente da instituição superior de controle do Egito, Mohamed El-Faisal Youssef

O Tribunal de Contas da União (TCU) encerrou no último dia 29 de outubro o seu mandato na presidência da Organização Internacional das Instituições Superiores de Controle (Intosai). A entidade criada em 1953 reúne os órgãos equivalentes aos tribunais de contas de mais de 190 países e atua na cooperação global em auditoria

governamental. Durante a abertura do XXV Congresso Internacional da Intosai (XXV Incosai), no Egito, o presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo, transferiu a liderança da organização para a instituição superior de controle egípcia, em cerimônia que contou com a presença do primeiro-ministro Mostafa Madbouly.

Em seu discurso de despedida, o ministro Vital do Rêgo reafirmou o papel da Intosai para o fortalecimento da democracia no mundo. "Mais do que nunca, o mundo precisa de uma Intosai forte e atuante. Em um momento de crescente erosão da confiança nas instituições e de fragilidade democrática em diversos países, nossa Organização tem um papel essencial para o fortalecimento da democracia e da boa governança, assegurando que os recursos públicos sejam utilizados em benefício das pessoas e com total transparência", pontuou.

MAIS DO QUE NUNCA, O MUNDO PRECISA DE UMA INTOSAI FORTE E ATUANTE. EM UM MOMENTO DE CRESCENTE EROSÃO DA CONFIANÇA NAS INSTITUIÇÕES E DE FRAGILIDADE DEMOCRÁTICA EM DIVERSOS PAÍSES, NOSSA ORGANIZAÇÃO TEM UM PAPEL ESSENCIAL PARA O FORTALECIMENTO DA DEMOCRACIA E DA BOA GOVERNANÇA, ASSEGURANDO QUE OS RECURSOS PÚBLICOS SEJAM UTILIZADOS EM BENEFÍCIO DAS PESSOAS E COM TOTAL TRANSPARÊNCIA"

MINISTRO VITAL DO RÊGO
na transferência da liderança da organização

A Declaração do Rio, aprovada em novembro de 2022 durante a gestão do ministro Bruno Dantas, norteou a atuação brasileira à frente da Intosai, estabelecendo diretrizes estratégicas, como adotar uma voz global, fortalecer a independência das instituições de controle e assegurar a transparência das ações. Segundo o ministro Vital do Rêgo, a consolidação da voz global da Intosai foi uma das mais importantes conquistas da gestão brasileira.

O ministro Vital do Rêgo agradeceu expressamente à secretária-geral da Intosai, Margit Kraker, pelo apoio fundamental às iniciativas realizadas durante a presidência brasileira. Ele também mencionou os presidentes do Tribunal de Contas Europeu e das instituições superiores de controle da África do Sul, da Índia e da Arábia Saudita, que lideraram com êxito as ações conduzidas pelos principais comitês da organização.

Entre os principais feitos da liderança brasileira, o presidente elencou a iniciativa ClimateScanner, o desenvolvimento do Guia de Auditoria sobre Transição Energética e o fortalecimento do Comitê Supervisor de Assuntos Emergentes (SCEI) e do Centro de Estudos Avançados (CASt). Vital também destacou a criação da JURISAI, com apoio das instituições de controle da França, Marrocos e Portugal, além do Projeto sobre Pobreza Multidimensional, construído em parceria com a Universidade de Oxford e o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Clique aqui para saber mais sobre as conquistas brasileiras na Intosai.

Durante todo o seu discurso, Vital enfatizou o espírito colaborativo dos membros da Intosai. "Em nome do Tribunal de Contas da União, agradeço a todos os colegas e parceiros desta grande comunidade. Foi uma honra e um privilégio servir à Intosai e testemunhar o quanto nossa união pode gerar resultados concretos em benefício das sociedades que representamos", disse.

Antes do ato simbólico de transferir o crachá de líder da Intosai para o presidente da instituição superior de controle do Egito, Mohamed El-Faisal Youssef, Vital do Rêgo ressaltou o espírito de liderança de Youssef. "Faço aqui um agradecimento especial ao senhor El-Faisal, cuja liderança e sensibilidade têm sido essenciais para compreender a importância das iniciativas e para garantir a continuidade de todos esses projetos. Tenho plena confiança de que o Egito deixará um legado duradouro à frente da Intosai, mantendo viva a cooperação e a visão que inspiraram cada uma dessas ações", comentou.

Avanços

O presidente da instituição superior de controle do Egito, Mohamed El-Faisal Youssef, em seu discurso de posse, reconheceu os avanços obtidos pela gestão brasileira à frente da Intosai e se comprometeu a dar continuidade às iniciativas e projetos que contribuem para o desenvolvimento sustentável, a independência das instituições de controle e para o aprimoramento do setor público. Entre suas prioridades para os próximos três anos, está o investimento em inteligência artificial para potencializar os resultados da auditoria governamental.

O primeiro-ministro do Egito, Mostafa Madbouly, participou da abertura da assembleia e destacou a importância do controle externo para a estabilidade e desenvolvimento das nações. "A auditoria não é um instrumento apenas para apontar erros, mas é fundamentalmente um instrumento de construção. A República Árabe do Egito dá total apoio à atuação independente das instituições de

controle. Nós todos compartilhamos os mesmos objetivos e devemos trabalhar juntos. O futuro exige colaboração e não concorrência e competição", ressaltou, ao dar as boas-vindas às delegações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

JUSTIÇA - TCU ESMA PREJUÍZO E COBRA MEDIDAS URGENTES PARA AMPLIAR OFERTA DE ÁREAS PARA PETRÓLEO E GÁS

Tribunal vê falhas do governo e perdas que podem chegar a R\$ 10 trilhões com queda nas autorizações exploratórias

Do Estadão Conteúdo



De acordo com auditoria, a queda na oferta de blocos exploratórios não tem ligação com estratégia de transição energética, mas sim com ineficiências e entraves administrativos

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou que o Ministério de Minas e Energia (MME) e o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) adotem medidas urgentes para reverter a redução na oferta de áreas e autorizações para exploração e produção de petróleo e gás natural.

O tema foi analisado em auditoria operacional que identificou falhas na governança do setor e apontou risco elevado à segurança energética e à sustentabilidade fiscal. O trabalho, conduzido pela Unidade de Auditoria Especializada em Petróleo, Gás Natural e Mineração (AudPetróleo), esmou que, no pior dos cenários, os prejuízos, somando royalties, arrecadação tributária e perda de investimentos, somaria R\$ 10 trilhões, sendo R\$ 7 trilhões relativos a perdas de investimentos.

A AudPetróleo concluiu que a queda na oferta de blocos exploratórios não decorre de uma estratégia de transição energética, mas de ineficiências e entraves administrativos. Os principais problemas envolvem a inoperância das Avaliações Ambientais de Área Sedimentar (AAAS) e a demora na emissão de Manifestações Conjuntas (MCs) pelos dois ministérios, exigidas antes da liberação de novas áreas.

Em seu voto, o ministro relator Jhonatan de Jesus destacou que o setor de óleo e gás é "um pilar fundamental da economia nacional", responsável por cerca de 17% do PIB industrial da última década. Segundo ele, o País precisa harmonizar a política de aproveitamento dos recursos petrolíferos com os compromissos de descarbonização.

"A exploração e a transição energética não são objetivos excludentes, mas desafios complementares que exigem governança coordenada e planejamento estatal sofisticado", afirmou o ministro, observando que os projetos de exploração têm maturação de longo prazo e dependem de estabilidade regulatória.

Prazo

O TCU determinou que o MME e o MMA, com apoio da Casa Civil, instalem em até 30 dias a comissão interministerial prevista na Portaria 198/2012, responsável pelas AAAS. Também foi fixado prazo de 120 dias para que os dois ministérios adotem providências que permitam a conclusão dos estudos pendentes das bacias do Solimões e Sergipe-Alagoas/Jacuípe, com base em pareceres técnicos e observância dos princípios de razoabilidade e eficiência.

Em relação às manifestações conjuntas, o tribunal recomendou a criação de rotinas integradas e sistemas administrativos entre MME, MMAe Agência Nacional do Petróleo (ANP) para garantir a emissão tempestiva das autorizações previstas na Portaria 1/2022. O relator também sugeriu

mecanismos de priorização para casos simples, como renovações de autorizações ou áreas já exploradas, de modo a evitar atrasos desnecessários.

O acórdão aprovado pelo plenário alerta ainda para o descumprimento recorrente dos prazos legais, que contribuiu para o represamento de blocos e licenças nos últimos anos. O tribunal destacou que sua atuação já levou à emissão de oito novas manifestações conjuntas entre o fim de 2024 e o início de 2025, reduzindo o risco de paralisação no curto prazo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025

JUSTIÇA - NO STF, DINO SUSPENDE AÇÕES QUE DISCUTEM VALIDADE DA MORATÓRIA DA SOJA NA JUSTIÇA

Decisão busca conter a "litigiosidade exagerada" e insegurança jurídica sobre o tema; a liminar vale até o julgamento definitivo do processo

Do Estadão Conteúdo



Flávio Dino, relator do processo, submeteu a decisão ao referendo do plenário. A análise virtual será realizada entre os dias 14 e 25 de novembro

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou a suspensão nacional de todos os processos que discutem a validade da Moratória da Soja na Justiça e no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). A decisão atende à Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove).

De acordo com Dino, a suspensão busca conter a "litigiosidade exagerada" e insegurança jurídica sobre o tema. A liminar vale até o julgamento definitivo do processo, que é relatado por Dino no Supremo. O ministro submeteu a decisão para referendo do plenário em análise virtual que começa no dia 14 de novembro e vai até o dia 25. "O debate nesta ação de controle concentrado, e em outras similares, tem o mérito de buscar um marco jurídico seguro para todas as empresas do importante segmento do Agronegócio. É incompatível com essa virtude uma litigiosidade exagerada, com contendas múltiplas, transbordando precocemente, para outras instâncias judiciais e administrativas, conflitos entre empresas envolvendo bilhões de reais", afirmou o ministro na decisão publicada nesta quarta-feira, 5.

Tumulto Para o ministro, a judicialização excessiva causa um "tumulto jurídico antes mesmo de decisões definitivas do STF, com potencial de gerar graves consequências econômicas pois os vários elos dessa cadeia produtiva estão interligados, inclusive alcançando atores externos". Dino ponderou que pedidos de indenização e sanções podem ser formulados por empresas contra outras, mas que "há tempo e modo para esse debate - após o STF fixar o seu entendimento definitivo". Ele destacou que até o momento não há nenhuma decisão do STF que tenha declarado a constitucionalidade da "Moratória da Soja".

A ação foi movida no STF pelo PCdoB, PSOL, PV e Rede. Em dezembro do ano passado, Dino atendeu a um pedido dos partidos para suspender integralmente a eficácia da lei do Mato Grosso que proíbe a com cessão de benefícios fiscais a empresas que participam de acordos como a Moratória da Soja. Em abril deste ano, ele reconsiderou a decisão e restabeleceu os efeitos da norma a partir de 1º de janeiro de 2026.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/11/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

BC MANTÉM JUROS EM 15% E FALA EM ‘PERÍODO BASTANTE PROLONGADO’: VEJA COMO ANALISTAS LERAM O COMUNICADO

BC não sucumbiu aos apelos do governo pela redução e manteve valor da Selic pela terceira vez seguida, com a justificativa de “assegurar a convergência da inflação à meta”

Por Thaís Barcellos, Paulo Renato Nepomuceno e Bloomberg News — Brasília e Rio



O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo: mesmo sob pressão do governo, votação unânime no Copom manteve Selic em 15% ao ano
— Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Apesar dos apelos do governo Luiz Inácio Lula da Silva, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) seguiu o plano traçado em setembro e manteve ontem a taxa básica de juros, a Selic, em 15% ao ano, pela terceira vez consecutiva. O nível, atingido em junho, é o maior desde julho de 2006. A decisão já era esperada de forma unânime

no mercado financeiro.

No comunicado, o BC manteve a sinalização de que os juros devem permanecer neste patamar por “período bastante prolongado” para alcançar a meta de inflação de 3%. Mas, pela primeira vez, afirmou categoricamente considerar que o nível atual é suficiente para atingir esse objetivo.

Com isso, ganha força a expectativa do mercado financeiro de que o BC manterá a Selic em 15% em dezembro, a última reunião do ano, só iniciando os cortes em 2026, entre janeiro e março.

— O BC não quis passar nenhuma mensagem de quando começa a cortar, ou se está próximo, ainda fica muito em aberto — avaliou o superintendente de Pesquisa Econômica do Itaú Unibanco, Fernando Gonçalves.



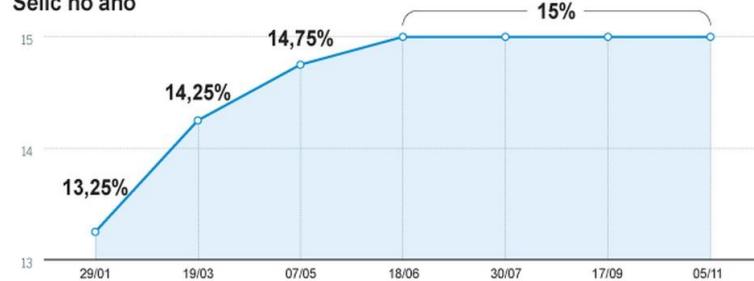
Composição do Copom, liderado por Gabriel Galípolo, presidente do BC, segundo à esquerda — Foto: Divulgação / Banco Central

Ele ressalta que é crucial saber se o BC já incorporou às suas projeções de inflação a ampliação da isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil, aprovada ontem:

— Se não tiver sido incorporado ainda, a chance é de ter que revisar para cima as projeções de inflação, o que aumenta a chance de postergação (do corte de juros) para março ou até mesmo abril.

A decisão do Banco Central

Selic no ano



Cenário econômico

Taxa de desemprego:

5,6%
NO TRIMESTRE
ENCERRADO EM
SETEMBRO



Inflação 0,48% EM SETEMBRO

IPCA: 4,5%
3%
5,17%
EM 12
MESES

(O CENTRO DA META DO BC É DE
3%, PODENDO ATINGIR 4,5%)

Dólar:

R\$ 5,3609
ONTEM:
NO ANO, MOEDA
RECUA 13,25%



Fonte: BC, IBGE e Valor Data

BC manteve a Selic em 15% ao ano na reunião de novembro de 2025 — Foto: Editoria de Arte

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/11/2025

'EXCESSO' DE ENERGIA FORÇOU O CORTE DE 37% DA PRODUÇÃO DE EÓLICAS E SOLARES EM OUTUBRO E BATE NOVO RECORDE; ENTENDA

ONS aumenta 'curtailments', interrupções na produção de fontes renováveis, para evitar sobrecarga no sistema elétrico nacional. Empresas do setor acumulam prejuízos

Por Bernardo Lima — Brasília



Turbina eólica e painéis solares para geração de energia. — Foto: Mikael Sjoberg/Bloomberg

Usinas eólicas e solares sofreram cortes de 37% do seu potencial de geração em outubro, segundo cálculos da consultoria Volt Robotics com base em números do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). Com isso, houve um prejuízo de R\$ 1,1 bilhão dos empreendimentos no último mês.

Segundo a consultoria, este é o terceiro mês seguido desde agosto em que foi registrado um recorde nas reduções forçadas de geração de energia no Brasil.

De acordo com o levantamento, em outubro, as usinas solares sofreram cortes em 37% de seu potencial de geração, com mais de 1,3 mil GWh não escoados e perdas equivalentes a R\$ 192 milhões. Entre as eólicas, os cortes chegaram a 37,1%, com quase 4,6 mil GWh cortados e R\$ 741 milhões em prejuízo. No total, 5,9 mil GWh deixaram de ser gerados.

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

Isso ocorre, principalmente, quando há alta incidência de sol e vento, levando a geração total a superar a demanda. Em agosto, esse excesso de geração de energia levou o setor elétrico a um estresse na sua operação no Dia dos Pais, no último 10 de agosto, que poderia levar a um colapso momentâneo, como mostrou O GLOBO.

Esse problema se agravou drasticamente neste ano, levando os cortes de geração renovável registrados a 20,4% de toda produção que poderia ter sido realizada entre janeiro e outubro, segundo a Volt Robotics. Com isso, o prejuízo de empresas do setor se multiplicou em 2025.

Em outubro, os cortes atingem principalmente parques de geração do Rio Grande do Norte (43,8%), Ceará (34,9%), e Minas Gerais (30,8%).

Desequilíbrio no sistema

Parte desse problema se deve ao alto crescimento de sistemas de micro e minigeração distribuída. Esse é o nome técnico dado à produção de energia feita em painéis instalados nos telhados e também nas chamadas fazendas solares.

Ao contrário do que acontece com usinas centralizadas, o ONS não tem controle sobre a injeção de cargas de sistemas de micro e mini geração distribuída no sistema elétrico. Por isso, muitas vezes a quantidade de energia gerada por esses sistemas leva aos cortes de geração dos parques centralizados.

Isso ocorre, também, por faltas de linhas de transmissão de energia para escoar a produção. Na busca desse equilíbrio entre a oferta e a demanda, as usinas de fontes intermitentes, eólicas e solares, são as principais afetadas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/11/2025

STF RECONHECE OMISSÃO DO CONGRESSO EM TAXAR GRANDES FORTUNAS, MAS NÃO IMPÕE PRAZO

Ministros consideraram que Legislativo não cumpriu determinação da Constituição

Por Daniel Gullino — Brasília



Sessão plenária do STF presidida pelo ministro Alexandre de Moraes — Foto: Breno Carvalho / Agência O Globo

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu nesta quinta-feira que há uma omissão do Congresso em regulamentar a taxação de grandes fortunas, prevista na Constituição. Os ministros optaram, contudo, por não definir um prazo para a legislação ser editada.

Por sete votos a um, os ministros concordaram com uma ação apresentada pelo PSOL que solicitava o reconhecimento da omissão. O ministro Flávio Dino sugeriu estabelecer um prazo de dois anos para o Legislativo resolver a situação, mas ficou vencido.

A Constituição determina que cabe à União instituir impostos sobre "grandes fortunas, nos termos de lei complementar". Uma lei desse teor, contudo, não foi editada nos 37 anos desde a promulgação do texto constitucional.

O processo começou a ser analisado em 2021, no plenário virtual. O relator, ministro Marco Aurélio Mello (hoje aposentado), concordou com a avaliação de que há uma omissão do Congresso e

acrescentou que o imposto poderia ajudar a reduzir o déficit nas contas públicas. Marco Aurélio optou, no entanto, por não determinar um prazo para o Congresso, por considerar que seria uma interferência em outro Poder.

Nesta quinta-feira, Cristiano Zanin concordou com o relator sobre a omissão, e também deixou de fixar um prazo, mas por outro motivo: o ministro considera que o governo federal já está atuando para estabelecer um imposto dessa natureza.

— O Estado brasileiro está envidando esforços, inclusive perante órgãos multilaterais e internacionais, para discutir o melhor modelo desse tributo. Eu deixo de fixar prazo — argumentou.

Zanin foi acompanhado por Nunes Marques, Dias Toffoli, Cármem Lúcia e Alexandre de Moraes.

O único ministro a divergir da taxação foi Luiz Fux, que afirmou que adotava essa posição em "deferência" ao Congresso.

— Estou me valendo da teoria da autoconteção judicial para entender que não há omissão constitucional. O Parlamento tem que se debruçado sobre o tema. E nós temos que respeitar a opção política do governo

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 06/11/2025

APESAR DE QUEDA NAS EXPORTAÇÕES PARA OS EUA, VENDAS DO BRASIL PARA O EXTERIOR CRESCEM 9,1%

País bate recorde de exportação, importação e corrente de comércio no acumulado do ano

Por Eliane Oliveira — Brasília



Navio no Porto do Rio — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

No terceiro mês de vigência do tarifaço do presidente americano, Donald Trump, os Estados Unidos foram o principal ponto de inflexão do comércio exterior brasileiro em outubro. As exportações para o país caíram 37,9%, o que representa uma redução de US\$ 1,4 bilhão em relação ao mesmo mês do ano anterior.

A queda das vendas para os EUA, não impactou o restante das exportações do país: os embarques no total cresceram 9,1% em relação ao mesmo mês do ano passado. Já as importações caíram 0,8% nessa mesma comparação.

A forte retração fez a América do Norte ser a única região com saldo negativo nas vendas externas do Brasil, com queda total de 24,13%.

O desempenho americano contrasta com o avanço generalizado das exportações para outras regiões. A Ásia teve alta de 21,2%, liderada pela China, que ampliou suas compras em 33,4% (US\$ 2,3 bilhões). Também cresceram as vendas para Índia (+55,5%), Singapura (+29,2%) e Filipinas (+22,4%).

Os dados foram divulgados, nesta quinta-feira, pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Em outubro, as exportações somaram US\$ 31,97 bilhões e as importações, US\$ 25,01 bilhões, com saldo positivo de US\$ 6,96 bilhões e corrente de comércio de US\$ 56,98 bilhões.

Recorde de vendas, compras e saldo em 2025

No acumulado do ano, as exportações totalizaram US\$ 289,73 bilhões e as importações somaram US\$ 237,33 bilhões. Houve um saldo positivo de US\$ 52,395 bilhões e corrente de comércio de US\$ 527,067 bilhões no período.

Os dados mostram que o Brasil bateu recordes de exportação, importação e corrente de comércio no acumulado de 2025. De janeiro a outubro, as vendas tiveram um pequeno acréscimo de 1,9% em relação ao mesmo período de 2024; as importações cresceram 7,1%.

Nos dez primeiros meses de 2025, em comparação com igual período do ano anterior, a agropecuária registrou aumento de US\$ 2,33 bilhões (3,6%), enquanto os produtos da indústria de transformação cresceram US\$ 4,89 bilhões (3,2%). Já a indústria extrativa teve retração de US\$ 1,97 bilhão (2,9%).

Considerando o acumulado do ano nas importações, os produtos da indústria de transformação avançaram US\$ 18,73 bilhões (9,3%), a agropecuária cresceu US\$ 0,39 bilhão (8,1%) e a indústria extrativa recuou US\$ 3,28 bilhões (23%).

Menos produtos para os EUA

Com parte das exportações brasileiras com uma sobretaxa de 50%, as vendas para o mercado americano registraram forte retração em outubro. O recuo levou a uma redução de 24,1% nas exportações para a América do Norte, com destaque para o tombo de 82,6% nos embarques de petróleo, o que representou uma perda de US\$ 500 milhões. Também caíram as vendas de celulose (-43,9%), óleos combustíveis (-37,7%) e aeronaves e partes (-19,8%).

— Mesmo produtos que não foram tarifados, como óleo combustível e celulose, sofreram queda — afirmou o diretor de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, do MDIC, Herlon Brandão.

O movimento contrasta com o avanço expressivo das exportações para outros destinos, sobretudo para a Ásia, que registrou crescimento de 21,2% nas compras de produtos brasileiros. O aumento foi puxado por soja (+64,5%), óleos brutos de petróleo (+43%), minério de ferro (+31,7%) e carne bovina (+44,7%), com destaque para o aumento de US\$ 1,1 bilhão nas vendas de soja e US\$ 0,8 bilhão nas de petróleo.

Na Europa, as exportações cresceram 7,6%, impulsionadas por minérios de cobre (+823,6%), carne bovina (+73,4%) e celulose (+46,8%). Já a América do Sul teve alta de 12,6%, com o avanço de 141,1% nas vendas de óleos brutos de petróleo (+3,5%) na agropecuária e de US\$ 0,24 bilhão (1,0%) em produtos da indústria de transformação, enquanto a indústria extrativa apresentou queda de US\$ 0,46 bilhão (30,1%).

Considerando o acumulado do ano nas importações, os produtos da indústria de transformação avançaram US\$ 18,73 bilhões (9,3%), a agropecuária cresceu US\$ 0,39 bilhão (8,1%) e a indústria extrativa recuou US\$ 3,28 bilhões (23%).

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 06/11/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BRASKEM SINALIZA A CREDITORES NO EXTERIOR QUE TERÁ PLANO DE REESTRUTURAÇÃO ATÉ JANEIRO

No primeiro mês de 2026 vencem mais de US\$ 170 milhões em juros de 'bonds' da empresa
Por Cynthia Decloedt (Broadcast) e Talita Nascimento (Broadcast)



Segundo fontes, a Braskem pode deixar para cumprir compromissos de janeiro já dentro de um escopo de renegociação de suas dívidas Foto: Daniel Teixeira/Estadão - 16/03/2012

A administração da Braskem esteve recentemente em conversas com credores que têm títulos emitidos pela companhia no exterior (bonds) e sinalizou que irá apresentar um plano para reestruturação de seu passivo financeiro até janeiro, apurou a Coluna. Naquele mês vencem mais de US\$ 170 milhões em juros referentes a bonds da companhia que circulam no exterior, conforme os contratos desses papéis que estão disponíveis no site da companhia.

De acordo com três fontes ouvidas pela Coluna, o comentário foi feito em resposta a uma pergunta desses credores sobre o pagamento de tal compromisso e especificamente do bond 2028, cujo juro é o primeiro a vencer em janeiro, no dia 10, somando US\$ 28 milhões.

A sensação foi a de que a Braskem pode deixar para cumprir esses compromissos já dentro de um escopo de renegociação de suas dívidas, disse uma das fontes. É consenso entre as fontes ouvidas e outros interlocutores que participam de processos de reestruturação de empresas que a Braskem apresentará um plano para alongar seus passivos.

Assessores vão negociar linha de US\$ 1 bi

Tanto que o sindicato de bancos que liberou US\$ 1 bilhão de uma linha revolving - linha de crédito que funciona como um cheque especial - contratou assessores para negociar um prazo para pagamento desta linha, que vence em um ano. O sindicato tem a FTI Consulting como assessora financeira e os escritórios Lefosse e Freshfields como assessores jurídicos.

“Vai ser preciso alongar esse prazo porque já está claro que a empresa não terá como honrar essa dívida em um ano”, afirmou uma fonte. Essa dívida é o primeiro grande vencimento da Braskem. O segundo se dá em 2028, quando a companhia tem 16% de sua dívida vencendo, com US\$ 1,241 bilhão a pagar.

Fundos de investimentos americanos têm feito sondagens no mercado brasileiro a respeito de como esses títulos de dívida em dólares seriam tratados em uma eventual recuperação extrajudicial. Eles buscam informações para saber se comprá-los no mercado secundário, agora que estão mais baratos, seria um bom negócio.

Mercado já estava em alerta

Em setembro, a Braskem contratou o Lazard como assessor financeiro e os escritórios E.Munhoz e o Cleary Gottlieb como jurídicos para avaliar a situação da empresa e encontrar alternativas a fim de melhorar seu desempenho. O inesperado movimento chamou a atenção e já colocou o mercado em alerta e à espera de uma reestruturação de suas dívidas. A dívida líquida ajustada da companhia somava, no segundo trimestre de 2025, US\$ 6,8 bilhões, com alavancagem de 10,59x (dívida líquida/Ebitda recorrente).

Também causou estranheza, já que seu controle está à venda e os bancos credores, que têm as ações da empresa, se movimentam para assumir essa fatia até o final do ano. No meio do ano, contrataram a IG4 para estruturar um fundo onde as ações da Braskem seriam alocadas. A IG4 se tornaria parceira da Petrobras, que é o maior acionista da Braskem depois da Novonor, controladora.

Novonor quer ficar com fatia da petroquímica

Existe uma negociação em andamento com a Novonor (ex-Odebrecht) que, embora não seja efetivamente “dona” dessas ações, tem posto na mesa algumas condições para entregar

“amigavelmente” esses papéis aos bancos credores. Entretanto, os bancos não descartam executar essa garantia, referente a empréstimos que eles fizeram à Novonor. A dívida é de cerca de R\$ 19 bilhões. Um dos pontos de tal negociação com a família Odebrecht é sobre com qual participação eles ficariam na Braskem. Os bancos ofereceram cerca de 3,5% no capital total da petroquímica.

Bradesco, Itaú, Santander, Banco do Brasil e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) são credores da Novonor. A Novonor detém o controle da Braskem, com uma participação de 50,1% das ações ordinárias e 38,3% do capital total. Ao seu lado está a Petrobras, com uma fatia de 47% das ordinárias e 36,1% do total.

Procurados, Braskem, Bradesco, Itaú, Santander, Banco do Brasil, BNDES, além da IG4 e da Novonor não comentaram. Os escritórios também não comentaram.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 06/11/2025

TARIFAÇÃO: EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA OS EUA DESABAM 38% EM OUTUBRO E SALTAM 33,4% PARA A CHINA

No geral, balança comercial brasileira registra superávit comercial de US\$ 6,9 bilhões no mês passado

Por Flávia Said (Broadcast)

BRASÍLIA - Diante do tarifaço imposto pelo governo Donald Trump aos produtos brasileiros, as exportações para os Estados Unidos caíram 37,9% em outubro em comparação ao mesmo mês de 2024 - totalizando US\$ 2,217 bilhões, o menor volume desde 2020.

Os números foram divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) nesta quinta-feira, 6.

Esta é a terceira queda consecutiva nas vendas aos EUA, neste que foi o terceiro mês de vigência da alíquota de 50% aplicada por Trump ao País. No ano (de janeiro a outubro de 2025), as vendas de produtos brasileiros aos EUA caíram 4,5%, somando US\$ 31,460 bilhões, ante US\$ 32,949 bilhões no mesmo período de 2024.

Já as importações de produtos americanos cresceram 9,6% em outubro em relação ao mesmo mês de 2024. Nos dez meses de 2025, as compras vindas dos EUA cresceram 11,6%, o equivalente a US\$ 38,297 bilhões. Neste período, a balança comercial com os EUA apresentou déficit de US\$ 6,84 bilhões.



Exportações de produtos brasileiros para a China cresceram 33,4% em outubro Foto: China OUT/AFP

Já as exportações de produtos brasileiros para a China cresceram 33,4% em outubro, somando US\$ 9,209 bilhões no mês). Nos dez primeiros meses do ano, as vendas para o país asiático cresceram 1,7%, totalizando US\$ 84,733 bilhões.

Pelo lado das importações, houve queda de 3,2% nas compras vindas da China em outubro (totalizando US\$ 6,438 bilhões) e alta de 13,0%

(US\$ 59,852 bilhões) no acumulado do ano.

Balança comercial tem superávit US\$ 6,9 bi em outubro

A balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 6,964 bilhões em outubro de 2025, após saldo positivo de US\$ 2,941 bilhões em setembro. O valor foi alcançado com exportações de US\$ 31,975 bilhões e importações de US\$ 25,011 bilhões.

Em outubro, as exportações registraram alta de 9,1% na comparação com o mesmo mês de 2024, com crescimento de 21,0% em Agropecuária, que somou US\$ 6,800 bilhões; crescimento de 22,0% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 7,707 bilhões; e, por fim, crescimento de 0,7% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 17,295 bilhões.

O diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, Herlon Brandão, destacou que o crescimento de 9,1% nas exportações de outubro é inédito para meses de outubro, atrás apenas do crescimento registrado no mesmo mês de 2024.

“Tivemos um mês de outubro com exportação crescente e importação em desaceleração”, resumiu ele em entrevista coletiva para detalhar os resultados da balança comercial brasileira de outubro, divulgados há pouco pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic).

“O que motivou o crescimento das exportações foi, principalmente, o aumento dos embarques”, explicou o diretor do Mdic. O volume exportado no mês passado cresceu 10,3%, ao passo que os preços dos bens exportados apresentaram ligeira queda de 0,9%.

Brandão frisou que houve crescimento das exportações das três principais categorias de produto - os bens da Agropecuária cresceram 21,0% em valor, os da Indústria Extrativa cresceram 22,0% e os da Indústria de Transformação cresceram 0,7%. “Todos eles motivados por aumento de volume, com redução de preço apenas para os bens da Indústria de Transformação”, acrescentou o técnico.

Segundo ele, ao passo que os volumes crescem, os preços também têm crescido, notadamente na Agropecuária e na Indústria Extrativa.

As importações caíram 0,8% em outubro ante o mesmo mês do ano passado, com crescimento de 3,5% em Agropecuária, que somou US\$ 483 milhões; queda de 30,1% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 1,074 bilhão; e, por fim, crescimento de 1,0% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 23,293 bilhões.

“O que levou a essa queda foi a redução do volume das importações de 2,0%”, disse Brandão.

De acordo com o diretor, a desaceleração da importação nos últimos meses está ligada a uma menor atividade econômica e menor demanda de importados.

“A principal determinante da importação é a demanda interna, principalmente a industrial”, explicou, lembrando que o Brasil é grande importador de insumos e bens de capital. “Na medida que a economia desacelera, cai a demanda por importados”, completou.

Acumulado do ano

No ano, o saldo positivo é de US\$ 52,395 bilhões, ante US\$ 62,794 bilhões no mesmo período de 2024. Nas exportações, comparado o valor de janeiro a outubro de 2025 (US\$ 289,730 bilhões) com o do mesmo período de 2024 (US\$ 284,307) houve crescimento de 1,9%.

Em relação às importações, houve crescimento de 7,1% entre o valor dos dez primeiros meses de 2025 (US\$ 237,336 bilhões) na comparação com o mesmo período de 2024 (US\$ 221,513 bilhões).

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 06/11/2025

POR QUE A INDÚSTRIA DE CAMINHÕES ENFRENTA QUEDA NAS VENDAS? A RESPOSTA PODE ESTAR NO AGRONEGÓCIO

Com taxa Selic a 15% e inadimplência crescente, setor projeta queda de até 9% nas vendas em 2025

Por Ivo Ribeiro

Juro nas alturas, com taxa básica em 15%, restrições ao crédito devido ao alto nível de inadimplência e descapitalização dos produtores do agronegócio são os maiores vilões das vendas da indústria de caminhões este ano no País. Já está patente entre fabricantes que o ano termina com retração de um dígito alto. O maior impacto do mercado vem do segmento de veículos extra pesados — as grandes carretas —, responsável por mais de 40% do volume total.

Os caminhões extra pesados, cuja capacidade de transporte começa a partir de 30 toneladas, formam as frotas que carregam para os portos principalmente grãos, como soja e milho, produzidos na região Centro-Oeste. Há outras cargas relevantes — cana de açúcar, produtos químicos e petroquímicos, combustíveis, madeira, minérios e ainda bens comercializados pelo e-commerce.

Na contramão do mercado de automóveis e veículos leves, que projeta aumento de vendas em 2025, as vendas de caminhões deve encerrar o ano com decréscimo, na média de todos os tipos de veículos — dos leves aos extra pesados —, em torno de 8%, segundo fabricantes ouvidos pelo Estadão. “O impacto maior na fabricação está na categoria extra pesados, que até o momento é da ordem de 26%”, diz José Ricardo Alouche, vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-venda da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Segundo dados da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), até setembro as vendas de caminhões no País somaram 84.016 veículos, com recuo de 7,7% na comparação com os mesmos nove meses de 2024, que foi um ano bom, de crescimento. A queda foi puxada pelo desempenho negativo em 20,5% no período, e de 28,3% em setembro, nos negócios de veículos extra pesados. No acumulado do ano, a previsão é de recuo em torno de até 9%, para um volume de 112 mil a 114 mil caminhões.



Linha de montagem de caminhões na fábrica da Scania em São Bernardo do Campo (SP) Foto: Scania/Divulgação

Das seis grandes marcas — Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO), Mercedes-Benz, Volvo, Scania, Iveco e DAF —, conforme informações da Anfavea, apenas a companhia alemã Mercedes-Benz apresentou crescimento de vendas no período, de quase 11%, na comparação com janeiro a setembro do ano passado.

“O que se vê neste ano, como um movimento desde 2023, é a piora da rentabilidade do produtor de soja, mesmo com uma perspectiva de safra recorde de grãos no País”, afirma Fábio Silveira, economista e Sócio-Diretor da MacroSector Consultores. Ele informa que a relação de troca para o produtor de soja piorou, passando de 20 para 24 sacas de 60 quilos necessárias para comprar uma tonelada de fertilizantes.

“Houve forte aumento do preço dos insumos nos últimos três anos, desde a guerra da Ucrânia, e a cotação do grão, que era de até US\$ 14 por bushel (unidade de negociação da soja na Bolsa de Chicago, equivalente a 27,2155 kg) está desde o ano passado estabilizada em US\$ 10 por bushel”, afirma.

Segundo Silveira, esse cenário não deverá melhorar no próximo ano, pois será ainda de baixa na economia mundial, principalmente devido aos efeitos do tarifaço anunciado pelo presidente americano Donald Trump para as importações dos EUA. Ele não vislumbra alta para o preço da soja,

assim como não vê redução substancial da inadimplência e do nível de endividamento dos produtores de grãos no Centro-Oeste. “Os bancos estão se protegendo, com restrições, aos pedidos de créditos”, diz.

O economista destaca que se observa o enfraquecimento da rentabilidade e aumento ao risco do produtor rural, com a queda de preços dos grãos — mais na soja e menos no milho. E o produtor brasileiro de soja tem cerca de 10 vezes menos subsídios que o americano, diz. “Lá chega a 12%, no Brasil, de 1% a 2%, o que dá mais competitividade na exportação aos EUA”.

No próximo ano, Silveira não vê melhora essencial de cenário. Devido a alguns fatores, como a correção de preços todo início de ano, projeta inflação no teto da meta (4,5%) e uma Selic no final de 2026 em 14%. Queda mais acentuada da taxa básica de juro, afirma, beneficiaria o agronegócio e outros produtores de bens, em geral, no País. “Teria de haver um nível de inflação na casa de 4% para forçar o juro básico a um patamar inferior a 14%. Ainda estou muito cauteloso, porque há muitas variáveis”.

O peso do agro na Scania

Com quase metade das suas vendas de caminhões vinculada ao agronegócio, a Scania admite que terá “um ano menor” em 2025, disse Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções da fabricante de origem sueca, em entrevista ao Estadão. Para o segmento de veículos pesados será um ano ruim, diz o executivo, que está à frente de toda a área comercial de caminhões e ônibus da companhia.

Em quarto lugar no ranking brasileiro, com fábrica em São Bernardo do Campo, na região do ABC paulista, a Scania tem 80% dos seus negócios em oito tipos de cargas: agronegócio (grãos, fertilizantes), cana de açúcar (rodoviário e off-road), madeira, mineração, carga geral, químicos e combustíveis, carga frigorificada e e-commerce.

“O aumento dos custos dos insumos e menor apreciação do dólar na exportação fazem com que a receita do produtor não suporte a renovação de frota. Só o que for necessário, até ter fluxo de caixa mais folgado”, afirma o executivo. A taxa Selic em 15% mais spread de 4% a 5% cobrado pelos bancos pesam na decisão de compra, ressalta Nucci.



Caminhão da sueca Scania movido a gás natural veicular (GNV) Foto: Scania/Divulgação

No próximo ano, o cenário para o setor não é muito diferente do de 2024, com restrição de crédito e aumento da inadimplência — “mais que dobrou neste ano e continua crescente”, afirma o executivo. Ele destaca, porém, que um ponto positivo é o segmento do e-commerce, com crescimento superior a dois dígitos. “É o novo agro (para venda de caminhões)”, afirma.

Com 237 concessionárias espalhadas no País, a Scania atende desde clientes autônomos até grandes frotistas. “Mais de 50% são clientes ‘de varejo’, ou seja, dono de um a três caminhões”. É justamente esse cliente que sofre com restrição de crédito. Só faz a compra se tiver um contrato assinado. A empresa recorre ao seu próprio banco e a consórcio como pilares de venda.

A fábrica brasileira da Scania destina entre 70% e 75% da produção ao mercado doméstico e de 25% a 30% são embarcados a países da América Latina, principalmente ao mercado argentino, que se recuperou a partir do início de 2024.

Aumento de ‘market share’ na Volkswagen

Com um portfólio mais concentrado em leves, médios e semi-pesados, a VWCO apresenta desempenho bom nas vendas no ano. “O mercado comprador está nessa faixa, onde estamos

ganhando 'market share' a cada ano", afirmou ao *Estadão* o executivo de vendas da companhia, José Ricardo Alouche.

Já o extra pesado, ressalta, enfrenta dificuldades pelos vários fatores (juros altos, perda de rentabilidade, inadimplência e crédito restrito) que afetam os produtores do agronegócio. Essa faixa de produto responde por 10% a 11% das vendas da fabricante alemã. A empresa fabrica do caminhão leve, de três toneladas, ao extra pesado, de 125 toneladas.

Segundo Alouche, o mercado de caminhões tem comportamento em linha com o Produto Interno Bruto (PIB), com projeção adotada pela indústria de 2,2%, avaliado como moderado, ante 3,4% no ano passado. Os segmentos de médios e pesados, até setembro, mostravam, respectivamente, alta de 11% e 10%, enquanto os extra pesados amargavam retração de 26%.



José Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e pós-vendas da Volkswagen Caminhões e Ônibus Foto: Crédito: VWCO/Divulgação

A projeção de emplacamentos de caminhões de toda a indústria para o ano, em outubro, era de 114,5 mil veículos. Para Alouche, o próximo ano tende a ser, no mínimo, igual a 2025, podendo ser um pouco melhor. "Em ano eleitoral, o mercado costuma a se aquecer no primeiro semestre".

A companhia exporta cerca de 9 mil veículos por ano, despachados de sua fábrica em Resende (RJ), e tem como principal mercado a Argentina, onde, em março, inaugurou uma fábrica que faz vários modelos da linha de caminhões da VWCO. Isso, afirma, ajudou a triplicar sua participação no mercado local. As vendas ao exterior de modelos extra pesados compensaram, em parte, o recuo de vendas no mercado brasileiro.

A força dos médios e dos semi-pesados

Vice-líder em vendas no País, a Mercedes-Benz trafega na contramão do que o mercado de caminhões vem mostrando até agora. E espera fechar o ano com aumento de dois dígitos. De janeiro a setembro, a empresa atingiu alta de 11%, com ganho quatro pontos porcentuais.

Jeferson Ferrarez, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças&Serviços — Caminhões da marca não crava um porcentual, mas diz que a companhia fechará 2025, mesmo no cenário complicado, com crescimento sobre 2024.



O executivo comenta que o ano foi marcado por uma crise de confiança, juros elevados, preço dos grãos afetados pela geopolítica global, pelo tarifaço de Donald Trump e inadimplência e restrição a créditos no agronegócio. "Ainda assim o Brasil vai ter um mercado acima de 100 mil caminhões; há vários segmentos econômicos em alta", diz.

Jefferson Ferrarez, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças&Serviços - Caminhões, da Mercedes-Benz do Brasil Foto: Mercedes-Benz/Divulgação

Até setembro, a empresa mostrou desempenho positivo de 14% nas vendas de semi-pesados, seguido pelos modelos médios. Nos pesados e extra-pesados, que tem o segundo maior volume de

vendas, cresceu apenas 0,4%. "No fim do ano passado lançamos o Accelo (caminhão leve e médio) que tem agilidade e maior capacidade de carga para distribuição urbana e intercidades. Suprimos um gap entre 9 e 14 toneladas".

Segundo Ferrarez, há carga no País para transportar, mas a conta tem de fechar quando se trata da compra de veículos novos. Considera que há demanda reprimida para os veículos de alta capacidade — de pesados para cima. Tanto que, segundo dados do setor, houve aumento de venda dos seminovos neste ano da ordem de 20%.

No horizonte de 2026, Ferrarez avalia que há várias incertezas, como a geopolítica, um elemento que afeta preços dos grãos e dos seus insumos. No Brasil, aponta alguns fatores que sinalizam um cenário melhor: queda da Selic a partir do primeiro trimestre, frete mínimo (estabilidade e previsibilidade) e injeção de dinheiro na economia no primeiro semestre.

"Hoje vemos investimentos em setores como infraestrutura (rodovias, ferrovias, saneamento e portos), construção civil e setor imobiliário; bebidas se mantém forte e também o de combustíveis. Será um ano pouco superior ao de 2025", prevê o executivo.

A exportação da Mercedes-Benz tem previsão de atingir 10 mil veículos neste ano, sendo 65% para a Argentina. Elas contribuem para amenizar a queda nas vendas no País dos modelos afetados. Com unidade matriz em São Bernardo do Campo e filiais em Itupeva (peças e serviços) e Juiz de Fora-MG (cabines), a empresa tem 185 pontos de vendas.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 06/11/2025

EQUINOR E USP LANÇAM PROJETO DE R\$ 10 MILHÕES PARA ARMAZENAR CO₂ DE USINAS DE ETANOL

Objetivo do projeto é avaliar reservatórios na bacia do Paraná para armazenamento de dióxido de carbono proveniente de usinas

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A norueguesa Equinor e o Centro de Pesquisa e Inovação em Gases de Efeito Estufa (RCGI) da Universidade de São Paulo (USP) lançaram nesta semana projeto de R\$ 10 milhões batizado de Cabra (Carbon Storage in Brazilian Basalts). O objetivo é avaliar reservatórios na bacia do Paraná para armazenamento de CO₂ proveniente de usinas de etanol de primeira e segunda geração.

Segundo a Equinor, uma das maiores operadoras de captura e armazenagem de carbono do mundo, com 30 anos de experiência nesse setor, o projeto será focado nas formações basálticas da bacia sedimentar do Paraná — que vai do Mato Grosso até o Rio Grande do Sul —, onde estão concentradas as usinas de etanol e bioetanol (2^a geração) da região Sudeste.



"Essas rochas ígneas, formadas pelo resfriamento do magma na superfície terrestre, possuem características químicas que lhes permitem reagir rapidamente com o CO₂ injetado, transformando-o em minerais sólidos", explicou a empresa em nota nesta quinta-feira, 6.

Cadeia produtiva do etanol ainda emite CO₂ em suas etapas de processamento, segundo a Equinor Foto: Daniel Teixeira/Estadão

As pesquisas também vão envolver estudos de engenharia necessários para a execução de um possível projeto-piloto, disse a companhia, para avaliar a capacidade de injetividade, volume de armazenamento e tempo de mineralização do CO₂ injetado nas formações rochosas.

“Poder contar com a experiência de uma instituição de excelência como a USP para desenvolvemos um projeto como o Cabra nos enche de orgulho. A Equinor é uma das empresas líderes em captura e armazenamento de carbono internacionalmente e esse é um primeiro passo para avaliarmos as possibilidades de projetos como esse no Brasil”, afirmou em nota o gerente de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação da Equinor Brasil, Andrea Achôa.

Segundo a Equinor, apesar de o Brasil ocupar uma posição de destaque na geração de bioenergia, sendo o maior produtor mundial de etanol a partir da cana-de-açúcar, essa cadeia produtiva ainda emite CO₂ em suas etapas de processamento. “Integrar a produção de bioetanol a tecnologias de captura e armazenamento geológico de carbono pode inverter esse balanço”, afirmou a Equinor.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/11/2025

EUA FORMALIZAM SUSPENSÃO DE TARIFAS SOBRE IMPORTAÇÕES DA CHINA POR UM ANO APÓS ACORDO COM XI JINPING

Casa Branca avalia que o pacto ‘ajudará a corrigir práticas comerciais não recíprocas e a reduzir o déficit comercial dos EUA’

Por Pedro Lima

O governo dos Estados Unidos formalizou, por meio da assinatura de uma ordem executiva, a decisão de suspender por um ano a elevação de tarifas aplicada sobre importações da China, no âmbito do acordo econômico firmado entre os dois países após encontro entre Donald Trump e Xi Jinping na Coreia do Sul.

O documento, que deverá publicado nesta sexta-feira, 7, no Federal Register (o diário oficial dos EUA), aponta que o país manterá a suspensão das tarifas recíprocas até 10 de novembro de 2026. A elevação da tarifa estava prevista para entrar em vigor em 10 de novembro de 2025.

O texto destaca que a decisão vem em linha com os compromissos assumidos por Pequim nas semanas anteriores. A Casa Branca avalia que o pacto “ajudará a corrigir práticas comerciais não recíprocas e a reduzir o déficit comercial dos EUA”.



Trump e Xi Jinping, durante encontro Foto: Daniel Torok/White House

Segundo o decreto de Trump, o governo americano destaca que a China se comprometeu a adiar e eliminar “controles coercitivos de exportação” sobre terras raras e outros minerais críticos, além de suspender tarifas sobre produtos agrícolas dos EUA até 31 de dezembro de 2026. Em contrapartida, Washington decidiu “continuar a suspensão das tarifas recíprocas elevadas” impostas em 2025.

Trump voltou a salientar que o acordo é “histórico e monumental” e que as medidas contribuirão para “fortalecer a base industrial e de defesa dos Estados Unidos”, bem como garantir acesso a insumos estratégicos para energia e segurança nacional.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/11/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

KASSAB REFORÇA QUE RATINHO JR. É ALTERNATIVA DO PSD NA DISPUTA À PRESIDÊNCIA EM 2026

Presidente do partido nega que governador do Paraná tenha desistido de concorrer ao Planalto
Por Camila Zarur, Valor — Rio



Governador do Paraná, Ratinho Junior, discursa durante leilão do Canal do Porto de Paranaguá, na B3, em São Paulo — Foto: Jonathan Campos/AEN

O presidente do PSD, Gilberto Kassab, reforçou que o governador do Paraná, Ratinho Jr. (PSD), é um possível candidato à Presidência nas eleições do ano que vem. Nas últimas semanas, conversas nos bastidores apontavam que o filho do apresentador de TV Ratinho poderia desistir de disputar o Executivo federal no pleito do ano que vem.

Pelas redes sociais, Kassab afirmou que Ratinho Jr. é uma das três alternativas que o PSD tem para a disputa ao Planalto.

“PSD continua tendo o mesmo cenário para as eleições presidenciais do ano que vem. O partido trabalha com três alternativas: governador Tarcísio, governador Ratinho e governador Eduardo Leite”, escreveu o cacique partidário, fazendo menção ao chefe do Executivo estadual de São Paulo e do Rio Grande do Sul, por ordem.

Os rumores de que Ratinho Jr. poderia não concorrer à Presidência começaram quando saíram na imprensa notícias de que o pai do governador do Paraná, o apresentador Carlos Roberto Massa, também conhecido como Ratinho, teria conversado com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Na conversa, Ratinho pai teria dito que o filho não seria candidato em 2026.

Também pelas redes sociais, o apresentador de TV negou que tenha conversado sobre o assunto com o petista.

“Não me intromo na vida política do meu filho. Nunca falei da vida política com ele. Ele é meu filho. Só vejo ele como filho”, disse Ratinho, em vídeo compartilhado por Kassab.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/11/2025

FT: EUA ADICIONAM CLÁUSULAS ESPECIAIS ANTI-CHINA EM ACORDOS COMÉCIOS NA ÁSIA

Condições incluídas por Washington nos tratados com Camboja e Malásia são consideradas como um 'teste de lealdade'

Por Peter Foster, Owen Walker e A. Anantha Lakshmi, Em Financial Times — De Londres, Cingapura e Jacarta



O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ao lado do premiê do Camboja, Hun Manet, do premiê da Malásia, Anwar Ibrahim, e do presidente das Filipinas, Ferdinand Marcos Jr., na cúpula da Asean — Foto: Mark Schiefelbein/AP

O governo Donald Trump adicionou cláusulas de rescisão conhecidas como "poison pills" (pílulas de veneno) a acordos sobre tarifas comerciais feitos com países do Sudeste Asiático, criando uma nova arma diplomática na competição estratégica de Washington contra a China.

As cláusulas, incluídas em dois novos pactos assinados com a Malásia e o Camboja na semana passada, ameaçam rescindir esses acordos se o outro país firmar um tratado rival que coloque em risco "interesses essenciais dos EUA" ou "represente uma ameaça concreta" à segurança americana.

Segundo especialistas em comércio exterior as abrangentes cláusulas são altamente incomuns e equivalem a um "teste de lealdade" para países menores que também têm relações próximas com a China, além de ter o potencial de remodelar as futuras negociações comerciais dos EUA no Sudeste Asiático e em outros lugares.

"Isso são os EUA protegendo sua força de acesso ao mercado por meio desses acordos para tentar remodelar a 'fábrica Ásia' que se desenvolveu nas últimas décadas", disse Simon Evenett, professor de geopolítica e estratégia na escola de administração e negócios IMD, em Lausanne, na Suíça.

De acordo com Evenett, as cláusulas são tão abrangentes que dão aos EUA poderes unilaterais para encerrar acordos e dão a Washington um novo poder de influência na região. O tratado com a Malásia também inclui uma provisão que determina ao país o alinhamento a sanções e outras restrições econômicas impostas pelos EUA.

"Em última análise, provisões sobre 'poison pills' transformam acordos de meros instrumentos comerciais em ferramentas para administrar a orientação geral da política econômica externa dos países parceiros", escreveu Evenett, em artigo nesta semana.

Embora exista um precedente jurídico parcial para cláusulas desse tipo no acordo Estados Unidos-México-Canadá (USMCA), de 2020, Evenett ressaltou que nesse tratado os gatilhos são definidos legalmente, e não em condições vagas como nos pactos com Malásia e Camboja.

Sam Lowe, especialista em comércio da firma de consultoria Flint Global, disse que os acordos assinados por Malásia e Camboja com os EUA são essencialmente táticos.

"Antes de tudo, são tentativas de suavizar os excessos da política comercial do governo Trump; e funcionarão até o momento em que deixem de funcionar. Nesse momento, será preciso fazer algo diferente", disse.

Segundo a chefe da área de estratégia econômica do centro de estudos Conference Board, em Bruxelas, Maria Demertzis, as cláusulas são "mais um prego no caixão do multilateralismo" e refletem as preocupações dos EUA com os esforços da China para dominar as cadeias regionais de suprimentos, embora ainda não se saiba até que ponto serão suficientes para limitar ou retardar essa integração.

"É o [presidente dos EUA, Donald] Trump dizendo 'eu sou o cara poderoso, é comigo que vocês lidam', e a pergunta que você precisa se fazer é: Que poder de barganha esses países têm para

recusar as 'poison pills'? O objetivo é impedir que a China penetre o mercado americano por meio desses países da Associação de Nações do Sudeste Asiático [Asean]", acrescentou.

As cláusulas de rescisão se somam às tarifas de reexportação de 40%, que os EUA estudam aplicar a produtos chineses redirecionados por meio de portos do Sudeste Asiático, que são vistas como mais um fator para afastar a China de seus parceiros comerciais na região.

Agora, analistas acompanharão o resultado das negociações em andamento sobre tarifas "recíprocas" entre os EUA e outros países do Sudeste Asiático, como Tailândia e Vietnã, para observar se essas cláusulas também serão incluídas.

O acordo comercial com a Malásia desencadeou uma forte reação no país. Críticos consideram que o tratado comprometeu a soberania do país e sua neutralidade histórica na política externa.

O Ministério do Comércio da Malásia insistiu em dizer que os EUA "não têm o poder de obrigar a Malásia a tomar qualquer decisão."

"Eles apenas requerem que sejam realizadas discussões ou consultas antes que qualquer ação seja tomada."

Os pactos comerciais com o Camboja e a Malásia foram assinados como parte de uma série de tratados conduzida por Trump em sua recente viagem a Kuala Lumpur, onde se reuniu com líderes de países da Asean, composta por 11 membros.

De início, as negociações com muitos países da região não eram prioridade para Washington, mas as interações entre Trump e os líderes do Camboja e da Tailândia, relacionadas a um acordo de paz após conflitos violentos na fronteira no terceiro trimestre, revigoraram as conversas sobre comércio exterior.

Os dois países asiáticos — junto com a Malásia, que mediou as negociações de paz e foi anfitriã da reunião da Asean — viram suas tarifas de importação para os EUA diminuírem de até 49% para 19%.

Por sua vez, o acordo comercial entre EUA e Tailândia foi adiado em razão da recente mudança de governo em Bangkok.

As negociações com o Vietnã vêm sendo mais difíceis. "Hanói está trabalhando em busca de melhores condições — uma estratégia que também traz riscos — e se sente prejudicada por ser alvo de uma tarifa recíproca de 20%, enquanto a maioria dos outros países da Asean recebeu uma de 19%", disse Peter Mumford, chefe para o Sudeste Asiático da firma de consultoria Eurasia Group.

As condições coercitivas nos acordos com Camboja e Malásia elevam as apostas em jogo para os países menores da Asean, que tentam equilibrar seus interesses na região entre a China, muitas vezes seu principal fornecedor, e os EUA, um valioso mercado para suas exportações.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 06/11/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CMPORT SE COMPROMETE A INVESTIR R\$ 1,5 BILHÃO PARA EXPANSÃO EM PARANAGUÁ

Da Redação Portos e logística 06/11/2025 - 20:59



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) firmou, na última quarta-feira (5), um acordo de investimento com o grupo chinês CMPort para a expansão do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), no Paraná. Em missão oficial na China, o secretário nacional de portos, Alex Avila, assinou o plano em Xangai, durante reunião com Xu Song, CEO da CMPort considerada uma das maiores empresas do setor portuário mundial.

A expansão prevê investimentos de mais de R\$ 1,5 bilhão, que serão implementados nos próximos anos com foco no aumento da capacidade de armazenagem e movimentação de cargas do terminal paranaense. "Com os investimentos, o TCP se consolidará como um dos maiores e mais importantes terminais do Brasil", destacou o secretário Alex Avila. O CEO da CMPort, Xu Song, afirmou que a companhia chinesa está com apetite para mais investimentos no país.

A assinatura fechou a agenda estratégica de três dias do MPor na China. Além do acordo, o objetivo dos técnicos do MPor foi conhecer de perto as operações logísticas e a tecnologia de ponta empregada nos portos do país.

Na primeira etapa da agenda, a comitiva visitou um porto seco em Shenzhen, pertencente ao grupo CMPort, que atua em 52 portos em 26 países. O centro logístico da CMPort em Shenzhen oferece serviços de logística portuária integrada, o manuseio e armazenamento, serviços de armazém, gestão da cadeia de abastecimento, serviços aduaneiros, transporte rodoviário e tecnologia Inteligente.

O secretário também esteve no Porto de Xangai, o maior do mundo em movimentação de contêineres, e referência no comércio global por estar há 14 anos consecutivos como um dos mais movimentado do mundo. Ele também funciona como uma ponte vital que conecta a China aos mercados globais, sua escala afeta diretamente os custos de frete e a cadeia de suprimentos mundial.

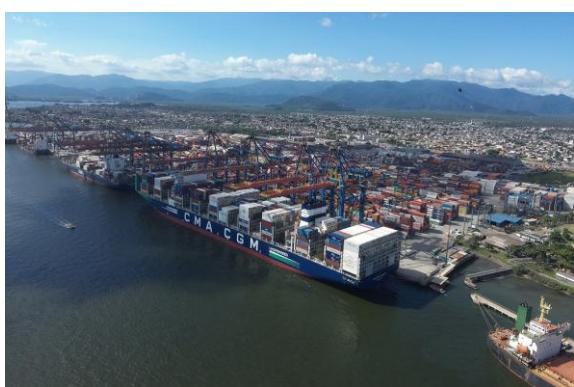
Em termos de volume, Xangai quebrou recordes sucessivos, movimentando mais de 51 milhões de TEUs em 2023, e ultrapassando a marca de 50 milhões de TEUs em 2024. O volume de carga em contêineres que passa pelo porto supera a soma de todos os portos dos Estados Unidos juntos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/11/2025

SANTOS BRASIL TEM LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 231,5 MILHÕES NO 3º TRIMESTRE

Da Redação Portos e logística 06/11/2025 - 20:08



A Santos Brasil anunciou, nesta quinta-feira (6), que fechou o terceiro trimestre de 2025 com lucro líquido de R\$ 231,5 milhões, 7,1% a mais que no mesmo período de 2024. Segundo a companhia, a receita líquida ficou em R\$ 920,4 milhões, com crescimento de 20,4%, e o Ebitda totalizou R\$ 500,5 milhões, 23,2% a mais que em igual trimestre do ano passado.

De acordo com empresa, seus três terminais de contêineres, nos portos de Santos, em São Paulo, de Imbituba, em Santa Catarina, e de Vila do Conde, no Pará, movimentaram no trimestre 432.245 unidades, com alta de 22,1% em relação ao mesmo período do ano passado no segmento de cabotagem e estabilidade nas cargas de longo curso. Em Santos, o crescimento chegou a 8% e no terminal paraense, de 8,4%, puxados pelas importações. Já em Imbituba foi registrada queda de 7,9%.

com alta de 22,1% em relação ao mesmo período do ano passado no segmento de cabotagem e estabilidade nas cargas de longo curso. Em Santos, o crescimento chegou a 8% e no terminal paraense, de 8,4%, puxados pelas importações. Já em Imbituba foi registrada queda de 7,9%.

Na Santos Brasil Logística, a armazenagem de contêineres cresceu 16,5%, segundo a empresa, em razão do maior volume de importações e da diversificação das cargas. Já o Terminal de Veículos (TEV), que movimentou 73.202 veículos, teve incremento de 31,1%, impulsionado por exportações de veículos leves e pesados para Argentina, Colômbia, México e Estados Unidos. Além disso, a empresa registrou aumento de 13,9% na movimentação em seus terminais de granéis líquidos, com 211.025 metros cúbicos.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 06/11/2025

ABAC CONTESTA SUSPENSÃO DA 'TAXA SECA' NA AMAZÔNIA PELA ANTAQ

Por Danilo Oliveira Navegação 06/11/2025 - 19:43



Empresas afirmam que parâmetros e condicionantes adotados pela agência desconsideram limitações reais da navegação e impõem prejuízos à cabotagem. Prazo de manifestação é de 15 dias

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) manteve a medida cautelar que suspendeu a cobrança da chamada "Taxa de Seca" pelas empresas de cabotagem e longo curso que operam na região amazônica. A diretoria colegiada determinou, nesta quinta-feira (6), que as partes apresentem manifestação no prazo de 15 dias. Em nota, a

Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) manifestou preocupação com a decisão por entender que a agência desconsidera as condições reais de navegabilidade e os custos adicionais enfrentados pelas empresas durante o período de estiagem, que ocorre anualmente no segundo semestre.

A denúncia foi formulada pela Associação Comercial do Amazonas (ACA) contra empresas de cabotagem (Log-In, Mercosul Line e Norcoast) e de longo curso (CMA CGM, Hapag-Lloyd, Maersk, MSC e One), por cobrança supostamente indevida da LWS (Low Water Surcharge). A deliberação foi dada no final de outubro, em caráter ad referendum, e homologada nesta quinta-feira (6).

Hoje, durante a 598ª reunião ordinária da diretoria da Antaq, o relator do processo, Caio Farias, acompanhou o entendimento da superintendência de regulação (SRG/Antaq), de que os pedidos de impugnação apresentados pelas empresas de navegação não trouxeram elementos técnicos novos para justificar a alteração ou suspensão da deliberação, tampouco que refutassem as premissas adotadas na nota técnica que fundamentou o entendimento regulatório.

"Não há contradição, uma vez que a deliberação impugnada (DG 83/2025) dá cumprimento e efetividade ao comando do acórdão (459/2025), ao suspender a cobrança até que seja comprovado seu fato gerador", disse Farias durante a reunião.

A condição da agência reguladora para a liberação da cobrança é a diminuição do nível do Rio Negro para 17,7 metros. A SRG apontou em sua análise que não se confundem e nem se relacionam o parâmetro de 17,7m adotado pela Antaq em seu entendimento regulatório com eventuais restrições decorrentes de tutela da segurança da navegação exercida pela Marinha do Brasil.

As EBNs associadas à Abac afirmam que o critério de medição feita pela régua de Manaus adotado pela Antaq é tecnicamente impreciso para avaliar as condições de navegação. "A régua de Manaus representa apenas um ponto do Rio Negro e não reflete as limitações do Rio Amazonas e de outros trechos navegáveis, que são monitorados pela Marinha por meio de batimetrias muito mais detalhadas", argumenta a entidade.

A Abac também lembra que as recomendações da Capitania dos Portos, subordinada à Marinha do Brasil, são determinações obrigatórias para fins de segurança e de seguro marítimo. "Hoje, os navios operam com restrição de calado, navegam com limitação de horário e enfrentam aumento do custo de praticagem, fatores que reduzem sua capacidade de transporte e comprometem a viabilidade econômica da operação", ressaltou a associação.

Segundo o relator, o parâmetro adotado para as embarcações que operam em Manaus (AM) é baseado em 'evidências empíricas robustas' sustentadas por séries históricas em órgãos competentes e em modelagens e estatísticas próprias da agência. "Tais modelagens confirmam inexistência com relação significativa entre níveis acima desta cota e qualquer redução operacional relevante", frisou.

"Por outro lado, o calado máximo recomendado e a folga abaixo da quilha que são definidos diariamente pela Marinha são regras referentes à navegabilidade, que pode ou não ter impacto em custos adicionais, o que não significou ainda para o ano de 2025", acrescentou.

Farias ponderou que a Antaq pode autorizar a cobrança em situações nas quais restrições à navegabilidade impliquem em custos adicionais, inclusive afastando a referência de 17,7m, desde que devidamente justificado e considerando as diretrizes determinadas contidas no acórdão 459/2025 Antaq.

A Abac considera que a decisão da Antaq foi tomada sem que a agência ouvisse as empresas de navegação, após pedido de cautelar feito pela ACA. "No momento do pedido da cautelar, as empresas apenas haviam comunicado, conforme exige a regulamentação, com 30 dias de antecedência, a intenção de aplicar a taxa, o que é uma prática da navegação", relatou a Abac, em nota.

As empresas reiteram que a Taxa de Seca é uma prática historicamente aplicada durante os períodos de estiagem, muito antes das crises severas de 2023 e 2024. A avaliação da Abac é que a decisão da Antaq cria insegurança jurídica e penaliza empresas que cumprem as normas de segurança e de transparência.

A associação considera que a LWS é um valor contratual previsto para compensar prejuízos decorrentes da redução de capacidade de carga dos navios e de possíveis custos adicionais assumidos pelos armadores, para garantir que as cargas saiam ou cheguem à Manaus, quando os rios da região sofrem com a seca.

A Abac reiterou que, embora em 2025 o nível do Rio Amazonas não tenha atingido índices críticos como nos dois anos anteriores, as companhias relatam restrições à navegação, especialmente em trechos do Rio Amazonas onde não foram realizadas as dragagens necessárias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/11/2025

MAERSK APURA RECEITA DE US\$ 15,8 BILHÕES NO 3º TRIMESTRE

Da Redação Navegação 06/11/2025 - 17:24



A A.P. Moller - Maersk A/S anunciou, nesta quinta-feira (6), que teve receita de US\$ 15,8 bilhões no terceiro trimestre de 2025. Com isso, a Ebitda ficou em US\$ 2,7 bilhões no período. Segundo a empresa, os resultados foram impulsionados por melhorias operacionais e medidas de controle de custos.

De acordo com o grupo, foi registrado excelente desempenho no segmento de transporte marítimo, com maiores volumes e tarifas de frete com carga que permaneceram estáveis em relação ao segundo

trimestre, além de melhora nos resultados em logística e de serviços, que apresentaram rentabilidade de 5,5%.

Vincent Clerc, CEO da Maersk, disse que o segmento de transporte marítimo foi fortalecido pela nova rede Leste-Oeste, que teve maiores volumes e custos menores. Além disso, destacou que a operação de terminais registrou no trimestre forte crescimento, com aumento dos volumes movimentados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/11/2025

KAYO ZAIATS E RAFAEL STEIN

Executivos 06/11/2025 - 19:02



A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR), anunciou a nomeação de Kayo Zaiats como superintendente áreas de Saúde, Segurança do Trabalho e Meio Ambiente (SSMA), Manutenção & Reparos (M&R) e Engenharia e de Rafael Stein como General Counsel. Segundo a empresa, as nomeações dos profissionais, que já trabalham no grupo, para os cargos refletem sua proposta de valorizar os colaboradores.

Zaiats é engenheiro elétrico formado pela Universidade Federal do Paraná (UFPR) e trabalha há mais de 10 anos na TCP, empresa em que ingressou como estagiário em julho de 2014. Ele passou pela Controladoria e pelas áreas Comercial e de SSMA, onde atuava desde março de 2019 como gerente de Saúde, Segurança do Trabalho e Meio Ambiente.

Rafael Stein, que, como General Counsel, vai comandar a superintendência responsável pelas áreas Jurídica, Institucional e Regulatória da empresa é formado em Direito pela Universidade do Vale do Itajaí (Univali), especialista em Direito Constitucional pela Faculdade Damásio de Jesus e em Direito Tributário pela Fundação Getulio Vargas (FGV). Ele trabalha na TCP desde junho de 2021, quando começou como gerente jurídico, sendo promovido em fevereiro de 2024 a gerente institucional e jurídico.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/11/2025

NORSUL CONCLUI COMPRA DA OPERAÇÃO DE CABOTAGEM DA HIDROVIAS DO BRASIL

Por Danilo Oliveira Navegação 06/11/2025 - 16:46



Transação, anunciada em fevereiro deste ano, amplia presença da EBN no transporte de bauxita na Amazônia. Empresa incorpora navios minerais Tambaqui e Tucunaré à frota, passando a operar integralmente rota que abastece refinaria da Alunorte

A Norsul concluiu a compra da operação de cabotagem da Hidrovias do Brasil e fortaleceu sua atuação no transporte de granéis sólidos. A empresa brasileira de navegação (EBN) destacou que a aquisição, que havia sido anunciada em fevereiro deste ano, é voltada para o transporte de bauxita entre Porto Trombetas e Barcarena, no Pará. Com a transação, a Norsul incorpora duas

embarcações do tipo mineraleiras (ore carriers) — Tambaqui e Tucunaré — ambas construídas no Brasil, com bandeira e tripulação nacional.

Ao passar a operar integralmente a rota que abastece a refinaria da Alunorte, uma das maiores produtoras de alumina do mundo, a Norsul amplia seu volume total transportado para 4 milhões de toneladas de granel por ano. De acordo com a EBN, o contrato com a Alunorte tem validade até 2034, assegurando previsibilidade de receita e sustentação do investimento no longo prazo. Em 2024, a Norsul transportou mais de 7,5 milhões de toneladas de bauxita.

A Norsul informou que as embarcações foram projetadas sob medida para as limitações da Bacia Amazônica. Cada navio tem 245 metros de comprimento, 40 metros de boca e capacidade de 82.000 toneladas por viagem, com apenas 12 metros de calado máximo. A empresa considera que essas características garantem eficiência logística e menor impacto ambiental, mesmo em trechos restritos do Rio Amazonas.

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 06/11/2025

PECÉM SUPERA EM 10 MESES VOLUME DE CONTÊINERES MOVIMENTADO EM 2024

Da Redação Portos e logística 06/11/2025 - 17:03



A administração do Complexo do Pecém (CE) informou, nesta quinta-feira (6), que nos 10 primeiros meses de 2025 a movimentação de contêineres no porto atingiu 582.238 TEUs, superando o total movimentado em 2024, que foi de 555.350 TEUs. Em toneladas, o volume de cargas de janeiro a outubro chegou a 17.045.228, 7% a mais que o registrado no ano passado.

Um dos responsáveis pelo resultado foi o aumento em outubro de 34,3% da movimentação de contêineres, na comparação com o mesmo período do ano passado. No mês, foram movimentados 70.456 TEUs, o maior volume mensal registrado em 22 anos de operação do terminal cearense, contra 52.465 TEUs do décimo mês de 2024.

A autoridade portuária creditou os resultados do mês passado, que influenciaram o volume total, à rota semanal para a Ásia iniciada em abril, que reduziu em 50% o tempo de transporte, de 60 para cerca de 30 dias. Segundo a empresa, a linha, operada pela MSC em parceria com a APM Terminals, foi responsável por quase metade do crescimento registrado no segmento em 2025.

Cresceu também o volume de carga refrigerada, principalmente para os Estados Unidos, com 54% a mais que o registrado no ano anterior e superando o total destinado à Europa, rota em que o incremento ficou em 39%. Já na cabotagem, o aumento da movimentação no ano ficou em 15%, puxado por cargas que chegam pela nova ligação com a Ásia e que, depois de transbordadas em Pecém, são levadas para outros destinos no Brasil, com destaque para Manaus (AM).

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 06/11/2025

ADIAMENTO SERVIRÁ PARA FUNDAMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DA ESTRUTURA NET ZERO, AVALIA SEC-IMO

Por Danilo Oliveira Navegação 05/11/2025 - 22:56



Coordenador ressaltou que, ao longo do período de 12 meses até nova decisão, delegação brasileira continuará a trabalhar com demais países para refinar arcabouço técnico das cestas de medidas da 'Net Zero Framework'

O período adicional de 12 meses até a decisão sobre as emendas para a implementação da estrutura Net Zero da Organização Marítima Internacional (IMO) será importante para melhor elaboração das diretrizes necessárias à entrada em vigor das medidas que venham a ser adotadas. A avaliação é do coordenador

do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marítimo (MEPC) no Brasil na Secretaria Executiva para os assuntos da Organização Marítima Internacional (SEC-IMO/DPC), CMG Fernando Alberto Costa. Ele disse à Portos e Navios que, nesse período, a delegação brasileira continuará a trabalhar para 'refinar' o arcabouço técnico das cestas de medidas, na modelagem de seus impactos e tentar responder os questionamentos que aconteceram durante a sessão extraordinária do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da Organização Marítima Internacional (MEPC/ES.2), realizada em outubro.

Costa considera que não houve nenhum tipo de cancelamento e de oposição às medidas, e sim uma votação para postergar o debate. "Isso traz inicialmente uma frustração de não ter sido adotada a cesta de medidas em 17 de outubro, como era a expectativa. Por outro lado, traz um tempo de 12 meses para que todo o arcabouço técnico, as evidências técnicas e as diretrizes necessárias para entrada em vigor — qualquer que seja a medida — sejam melhor desenvolvidos", comentou durante o evento 'Oceans of Opportunity Summit', na última segunda-feira (3), no Rio de Janeiro (RJ).

A implementação da 'Net Zero Framework' da IMO inclui um padrão global de combustível e um mecanismo de precificação global sobre emissão de carbono no transporte marítimo. Na 2ª sessão extraordinária encerrada em outubro, em Londres, os países-membros não entraram em consenso sobre a adoção das emendas aprovadas em abril deste ano, na 83ª sessão ordinária do MEPC. Os EUA, que já haviam se manifestado contrários às medidas, se empenharam pelo adiamento e celebraram o desfecho.

O CMG Fernando Alberto Costa disse que, embora tenha havido aspectos políticos, a participação da delegação brasileira tem focado os aspectos técnicos e econômicos, contribuindo, junto com outros países, para os elementos técnicos da cesta de medidas, associados ao elemento econômico. Ele acrescentou que o elemento técnico como estava, associado a um elemento econômico flexível, representa uma composição que entregaria as metas e implicaria no menor impacto possível aos estados-membros. "Sempre trabalhamos dessa forma e, no MEPC ES2, que era voltado para a adoção das medidas aprovadas em abril de 2025, mantivemos, por coerência, a mesma atitude", comentou.

Na última semana, a Marinha do Brasil havia informado à reportagem que a representação brasileira na IMO teve 'voz ativa' nas discussões, atuando em defesa dos interesses nacionais e em prol da adoção das medidas. Em nota, a autoridade marítima brasileira afirmou que essas medidas estão sendo desenvolvidas de modo a atingir os níveis de ambição propostos para a obtenção do 'zero líquido' de emissões, por volta de 2050, de forma que a transição energética ocorra "de forma justa para o setor marítimo, sem causar prejuízos desproporcionais".

Costa acrescentou que os grupos de trabalho continuam ativos e que a IMO manteve o planejamento de realização das próximas sessões que estavam previstas, incluindo as reuniões do MEPC 84, que deve ocorrer entre o final de abril e o início de maio de 2026, e o MEPC 85, em novembro do mesmo ano. "Todas as sessões estão mantidas e, ao cruzar 12 meses, o debate reinicia. Provavelmente, até com a fundamentação bem mais sólida para responder às questões que virão", concluiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2025

EMBARCAÇÃO DE PESQUISA MOVIDA A HIDROGÊNIO SERÁ LANÇADA NA VÉSPERA DA COP 30

Da Redação Navegação 05/11/2025 - 20:25



O Grupo Náutica, especializado em desenvolvimento de projetos de sustentabilidade na área náutica, lançará no próximo domingo (9), véspera da abertura da Conferências das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2025 (COP 30), em Belém, o JAQ H1, embarcação de 36 metros de comprimento com toda a hotelaria a bordo movida a hidrogênio a partir da água. Segundo a empresa, o barco foi projetado para ser um laboratório flutuante para fazer pesquisas de biomas marinhos e fluviais.

A companhia explicou que o barco faz parte do projeto JAQ Hidrogênio, que está sendo desenvolvido em fases. A primeira é o lançamento do JAQ H1 com o sistema pronto para operar a sua hotelaria, incluindo iluminação, ar-condicionado e serviços de bordo com hidrogênio verde. Na segunda fase, em abril de 2026, a embarcação será apresentada no Rio Boat Show, no Rio de Janeiro, com motores híbridos de alta eficiência que devem reduzir as emissões de CO2 em até 80% durante a navegação.

A terceira fase do projeto, informou a Náutica, está prevista para 2027, com o lançamento do JAQ H2, com 50 metros e capacidade de produzir a bordo o hidrogênio que usará, com tecnologia que permitirá a coleta de água do mar, a dessalinização e, em seguida, o uso de um eletrolisador para quebrar a molécula. Será, então, gerado em ciclo fechado hidrogênio para alimentar a célula de combustível, que, por sua vez, vai acionar os motores elétricos e permitir autonomia de operação livre de emissões.

A companhia informou ainda que assinou Memorando de Entendimentos (MoU) com o Porto do Açu, no Rio de Janeiro, que será a base de testes a partir de 2026. O acordo abrange estudos de viabilidade comercial, ambiental, financeira, jurídica e contábil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2025

PARCERIA ENTRE ENTIDADES GLOBAIS VISA DESBLOQUEAR CRÉDITO PARA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA SUSTENTÁVEL

Da Redação Portos e logística 05/11/2025 - 20:11



A C40 Cities, organização que reúne representantes de cerca de 100 cidades de diversos países e é voltada para ações de combate às mudanças climáticas, a Corporação Financeira Internacional (IFC) e a Associação Internacional de Portos e Terminais (IAPH) anunciaram uma parceria que visa desbloquear crédito para infraestrutura portuária sustentável.

A proposta é uma parceria concebida para desbloquear investimentos maciços em infraestrutura portuária sustentável e acelerar a transição do setor marítimo para emissões líquidas zero. O anúncio ocorreu na última terça-feira (4), no Rio de Janeiro, durante a Cúpula Mundial de Prefeitos da C40, a Iniciativa Global de Empréstimos Vinculados à Sustentabilidade Portuária (SLL, na sigla em inglês). O encontro dos prefeitos é um dos preparatórios para a Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 (COP 30).

O transporte marítimo movimenta mais de 80% das mercadorias globais e é responsável por aproximadamente 3% das emissões globais de CO₂. De acordo com a C40 Cities, os portos precisam receber investimentos estimados entre um e dois trilhões de dólares até 2050 para eletrificação, infraestrutura de abastecimento de combustíveis alternativos e equipamentos de movimentação de carga com emissão zero. Mas, segundo a entidade, cerca de 200 bilhões de dólares em capital vinculado à sustentabilidade permanecem inexplorados devido a barreiras técnicas, financeiras e regulatórias enfrentadas pelas autoridades portuárias.

O objetivo anunciado da parceria é superar esses obstáculos aos financiamentos a partir de estruturas padronizadas de empréstimos sustentáveis vinculados a indicadores-chave de desempenho de sustentabilidade, reduzindo custos de transação e aumentando a confiança dos investidores. Além disso, programa apoio técnico consultivo para auxiliar as autoridades portuárias na estruturação de projetos para receber investimentos e ter acesso a uma rede global de bancos de desenvolvimento e instituições financeiras comerciais.

Prevê ainda a criação de mecanismos mistos de financiamento envolvendo fundos climáticos concessionais, capital de bancos de desenvolvimento e investimento comercial para reduzir os riscos de tecnologias verdes em estágio inicial, programas de capacitação, incluindo oficinas regionais e Academias de Empréstimos Sustentáveis para portos, voltados para participantes do Sul Global. A iniciativa, segundo o comunicado, estabelece a primeira estrutura global especificamente adaptada para a implementação de empréstimos vinculados à sustentabilidade para projetos de descarbonização portuária em todo o mundo.

Ao combinar a rede da C40, composta por quase 100 cidades e dezenas de portos, a experiência da IFC na estruturação de transações de financiamento climático e a aliança global da IAPH, com 201 portos, a parceria visa oferecer orientação abrangente sobre o mercado, programas de capacitação e acesso direto a financiamento para autoridades portuárias, especialmente no Sul Global, onde as barreiras de financiamento têm dificultado a implementação de infraestrutura verde.

Os resultados esperados são a preparação de mais de 50 projetos portuários e de transporte marítimo com emissão zero para receberem investimentos até 2030, mobilizar financiamento para infraestrutura marítima resiliente e sustentável de pelo menos 1 bilhão de dólares em três anos, alavancando a capacidade de mobilização da IFC, redução das emissões marítimas e portuárias nas cidades participantes de 25% a 40% até 2035, gerar até 4 milhões de novos empregos até 2050 por meio da descarbonização marítima, com concentração significativa em cidades portuárias do Sul Global.

Além disso, os parceiros se comprometem a apoiar o cumprimento do compromisso das cidades da C40 de impulsionar a criação de 50 milhões de bons empregos verdes até 2030 e facilitar o acesso equitativo a financiamento competitivo para infraestrutura para portos membros da IAPH no Sul Global e em pequenos Estados insulares.

A iniciativa baseia-se em extenso trabalho de campo, incluindo avaliações de mercado abrangentes e contato com 30 bancos comerciais, confirmado forte apoio a estruturas padronizadas de empréstimos portuários. A parceria formaliza o Memorando de Entendimento assinado entre a IFC e a C40 em setembro de 2024, indo além do compartilhamento de informações para uma liderança conjunta ativa na mobilização financeira em todo o setor.

A parceria fornecerá apoio às autoridades portuárias do Sul Global, que movimentam mais da metade das exportações marítimas e 60% das importações e enfrentam desafios agudos, incluindo espaço fiscal limitado, maior percepção de risco de investimento e classificações de crédito fracas que elevam os custos de empréstimo. Os próximos passos da parceria incluem oficinas regionais e programas de capacitação, com início em 2026.

Andrea Fernandez, diretora executiva de Financiamento Climático, Conhecimento e Parcerias da C40 Cities, explicou que os portos são portas de entrada para o comércio internacional, e esta estrutura global estabelece um novo precedente, enviando sinais claros ao mercado e acelerando o

ritmo e a escala do financiamento climático para investimentos cruciais em infraestrutura portuária com emissão zero.

Segundo Andrea, a iniciativa Global Port SLL apresenta argumentos convincentes para intensificar a descarbonização marítima e acelerar a resiliência climática, protegendo as pessoas e os lugares. "Essa iniciativa conjunta traz muitos benefícios: reduz os riscos dos investimentos comerciais em infraestrutura portuária e combustíveis verdes, promove uma transição justa ao permitir que os portos, principalmente no Sul Global, enfrentem desafios fiscais e também aprimora a assistência técnica e os programas de capacitação", disse.

O diretor-geral da IAPH, Patrick Verhoeven, reforçou, dizendo que a parceria representa importante passo para a maior colaboração entre portos, instituições financeiras e reguladores. "Esses investimentos em terra podem financiar infraestrutura de longo prazo e apoiar acordos de fornecimento de combustíveis marítimos com baixo ou zero carbono e transporte de granéis líquidos", ressaltou.

Ele previu que o acesso ao financiamento pode equipar os portos com a infraestrutura necessária para lidar com as futuras moléculas de energia com baixo ou zero carbono produzidas a partir de fontes de energia renováveis. E explicou que a iniciativa complementa o trabalho da IAPH na Clean Energy Marine Hubs (CEM HUBS), que visa importar, exportar, abastecer e, quando viável, produzir fontes de energia limpa e combustíveis com emissão zero ou quase zero. "Aguardamos com expectativa uma maior colaboração com a C40 Cities e a IFC para mobilizar essa estrutura junto dos nossos membros portuários, a fim de promover a descarbonização marítima", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2025

EXPEDIÇÃO EM BARCO-LABORATÓRIO LEVARÁ ANÁLISES DA ÁGUA DOS RIOS AMAZÔNICOS À COP30

Da Redação Navegação 05/11/2025 - 20:12



O barco de pesquisa Roberto Santos Vieira, do Programa de Monitoramento de Água, Ar e Solos do Amazonas (ProQAS/AM), iniciou no último sábado (1º) uma expedição científica para levantar dados sobre a qualidade da água dos rios entre Manaus, no Amazonas, e Belém, no Pará. O objetivo é analisar os impactos da urbanização e da atividade humana sobre os recursos hídricos do Rio Amazonas.

Os resultados serão apresentados na Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2025 (COP 30), que será realizada na capital paraense de 10 a 21 de novembro. As apresentações serão feitas na Universidade Federal do Pará (UFPA) e na Zona Verde da conferência, destinada a painéis e debates públicos, em parceria com a Defensoria Pública da União.

Construída pelo Grupo Atem, a embarcação fará pausas para coletas de água em oito cidades ribeirinhas. No Amazonas, além de Manaus, estão incluídas Itacoatiara e Parintins; no Pará, as amostras serão coletadas em Juruti, Santarém, Alter do Chão, Monte Alegre, Gurupá, Breves e em Belém.

A expedição mobiliza 18 profissionais, entre pesquisadores e tripulantes, e o barco leva quatro laboratórios para fazer análises em tempo real. De acordo com o professor Sérgio Duvoisin Júnior, coordenador e criador do ProQAS, será avaliada a qualidade da água antes e depois das cidades visitadas para identificar alterações causadas por despejo urbano, poluição ou variações naturais.

“Queremos mostrar o que está acontecendo com a água da Amazônia e reforçar que o monitoramento ambiental é essencial para manter tanto a floresta em pé quanto a qualidade dos rios”, explicou.

O ProQas é um programa da Universidade do Estado do Amazonas (UEA), financiado pelo Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (Ipaam). O projeto surgiu como iniciativa do Grupo de Pesquisa Química Aplicada à Tecnologia (GP-QAT/UEA) e abrange o monitoramento de água, de sedimentos e solos, da qualidade do ar da Grande Manaus, da água de abastecimento público e dos impactos de aterros e lixões nas 62 cidades do estado.

Fernando Aguiar, CEO do Grupo Atem, que construiu o barco e patrocina a pesquisa, definiu o apoio como compromisso com o presente e o futuro da Amazônia. “Temos clareza de que nosso papel como empresa vai além da geração de valor econômico. Envolve responsabilidade ambiental, diálogo com a sociedade e promoção do conhecimento científico”, afirmou.

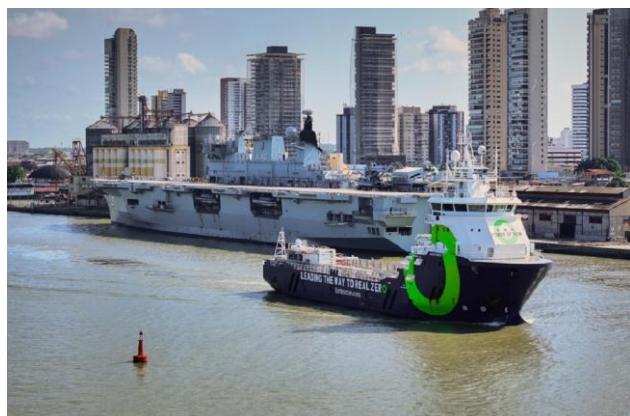
Durante a COP 30, o barco será usado como plataforma de divulgação das pesquisas realizadas na Amazônia. Ele ficará ancorado na Marina Club, em Belém, e sediará palestras e receberá visitas guiadas abertas ao público e a autoridades ambientais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2025

NAVIO MOVIDO A AMÔNIA CHEGA A BELÉM PARA CONFERÊNCIA DO CLIMA

Da Redação Navegação 05/11/2025 - 19:32



O navio Green Pioneer, com 75 metros e movido a amônia chegou a Belém (PA) para ser apresentado durante a Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2025 (COP 30). De acordo com a Fortescue, operadora da embarcação, antes da capital paraense, a unidade fez escalas ao redor do mundo, incluindo Londres, na Inglaterra, Roterdã, na Holanda, Mônaco, e em Boston e Nova York, nos Estados Unidos.

Segundo o diretor global de sistemas marítimos e navegação verde da Fortescue, Andrew Hoare, a operação do Green Pioneer em viagens de longa distância prova que a amônia pode ser uma alternativa de combustível sustentável. “A embarcação está quebrando barreiras e mostrando que a amônia pode ser usada com segurança e eficiência”, disse.

De acordo com a Fortescue, na viagem ao redor do mundo, o Green Pioneer tornou-se o primeiro navio movido a amônia a navegar em mares internacionais, graças à possibilidade de abastecimento na Inglaterra, na Holanda e nos Estados Unidos. A empresa informou que levou a embarcação a Belém para mostrar que já existem tecnologias capazes de garantir navegação segura e com baixa emissão de gases do efeito estufa (GEE) e a transição para zero emissões.

A Fortescue informou ainda que está desenvolvendo no Ceará o Projeto Pecém, para produção de hidrogênio e amônia verdes do Brasil. A empresa destacou que, com acesso a recursos renováveis de classe mundial e infraestrutura portuária, Pecém pode desempenhar papel importante na construção de uma indústria verde competitiva, apoiando as metas brasileiras de descarbonização e reindustrialização.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2025

ORGANIZAÇÃO DESTACA POTENCIAL BRASILEIRO PARA EXPLORAÇÃO DE EÓLICAS OFFSHORE

Da Redação Offshore 05/11/2025 - 19:03



Representantes da Ocean Energy Pathway (OEP), organização sem fins lucrativos de apoio ao desenvolvimento técnico e regulatório de projetos de energia offshore, afirmam que esse tipo de geração terá papel-chave para a transição energética e que o Brasil tem condições para liderar esse processo. Durante o Brazil Windpower 2025, realizado na semana passada em São Paulo (SP), eles apresentaram avaliações sobre as tendências do mercado para o setor e como a falta de informações pela população atrapalha iniciativas para usar essa energia menos poluente e incentivar a descarbonização no país.

A diretora da OEP no Brasil, Julia Paletta, disse que o Brasil pode vir a se tornar uma potência global em energia eólica offshore. Mas ressaltou que, para isso, precisará superar vários entraves, entre os quais citou a falta de conhecimento da população sobre o uso e a segurança desse tipo de energia. Ela citou estudo recente feito no Rio Grande do Sul revelou que, embora haja interesse da população em receber os empreendimentos, ainda há muitas dúvidas e receios sobre os impactos que podem causar.

"Para que as decisões se baseiem em evidências e não em narrativas distorcidas, é fundamental ampliar o acesso a informações qualificadas e estudos que orientem políticas públicas e a tomada de decisão", afirmou Julia, que participou dos painéis "Agenda 2050: Propostas para Descarbonizar e (neo)industrializar o Brasil" e "O Desafio da Desinformação Climática e os Esforços para Combatê-la".

O diretor assistente técnico da OEP, Liam Leahy, acrescentou que a organização busca dar suporte aos projetos, com análises sobre impactos sociais e ambientais. O objetivo, explicou, é fazer com que a exploração da energia offshore avance de forma estruturada. "O Brasil já se destaca como um dos mercados mais promissores do mundo por conta do seu potencial energético", disse no painel "Tendências do Mercado Global: Energia Eólica Offshore", ao comentar sobre os desafios técnicos à expansão do setor eólico.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2025

ARTIGO - E A SAGA DO “NET ZERO FRAMEWORK” CONTINUA...

Por Robert Grantham Opinião 05/11/2025 - 19:14



O Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC) da Organização Marítima Internacional (IMO) realizou sua segunda sessão extraordinária (MEPC/ES.2), de 14 a 17 de outubro último, em Londres, com o propósito de adotar formalmente emendas ao Anexo VI da Convenção MARPOL, criando o “Net Zero Framework” (Emissão Zero).

Em abril deste ano, o Comitê havia aprovado o arcabouço conceitual do NZF, descrito a época pela IMO como o primeiro marco global que combina dois instrumentos obrigatórios para toda uma indústria:

1. Limites progressivos de intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE) nos combustíveis marítimos;
2. Um mecanismo global de precificação de emissões de carbono aplicável a navios acima de 5.000GT, responsáveis por cerca de 85% das emissões do transporte marítimo internacional.

Tudo indicava que os países membros e os armadores haviam “comprado” a ideia, e que o setor marítimo sairia na vanguarda da descarbonização do mundo. Contudo, para surpresa geral, pressões geopolíticas e econômicas de última hora mudaram o rumo e, por 57 votos a 49, decidiu-se adiar por um ano a votação final.

paises-contra-adiamento-regulacoes-imo-divulgacao-solve-shipping.jpg

Além da previsível resistência de países exportadores de petróleo, a pressão decisiva veio dos Estados Unidos, cujo governo atual mantém uma agenda pró-combustíveis fósseis. O próprio presidente norte-americano ameaçou, com suas conhecidas retaliações comerciais, os países que apoiassem o pacote climático. O Brasil, alinhado à transição energética, votou contra o adiamento, juntamente com o México, Canadá, UE, África do Sul, Austrália e mais alguns que não se deixaram intimidar pelas pressões.

O Ceticismo e a Esperança

E agora? Qual a chance de o projeto renascer daqui a um ano? O secretário-geral da IMO, Arsenio Dominguez, foi categórico ao afirmar que, embora o voto tenha sido postergado, o processo “não está morto”. Segundo ele, o trabalho técnico e político prossegue, e a organização permanece empenhada no caminho da descarbonização.

“Membros com diferentes pontos de vista estiveram na mesma sala e continuam dialogando — isso é o que o multilateralismo exige”, declarou.

A conhecida executiva brasileira de shipping Cristiane de Marsillac, presente em Londres, sintetizou em um post no LinkedIn o sentimento dos que veem o atraso como oportunidade:

“Teremos um período involuntário para preparar mais profundamente as bases para a transição. Resistência significa que o sistema está acordado. O progresso pode fazer uma pausa, mas não volta.”

Já o International Chamber of Shipping (ICS) alertou que o setor precisa de clareza regulatória:

“A indústria necessita de previsibilidade para realizar os investimentos necessários à descarbonização, em linha com as metas da Estratégia IMO-GHG.”

O Pragmatismo e a Política

A análise publicada pela Seatrade Maritime News em 28 de outubro ajuda a entender a ambiguidade do momento. Segundo a revista, o adiamento salvou o NZF de uma derrota iminente, mas apenas postergou o problema: o texto aprovado na primeira sessão extraordinária (abril/2025) permanece inalterado, aguardando nova votação em 2026.

Dominguez procurou destacar o “silver lining” — a vantagem de o diálogo ainda estar vivo. Reconheceu, contudo, que a votação revelou divisões profundas e que o desafio agora é “identificar áreas comuns de progresso” nas negociações que se reiniciam nas próximas semanas.

Entidades da indústria, como o World Shipping Council (WSC) e a Intertanko, veem o adiamento como janela de aperfeiçoamento. O WSC propõe usar o ano adicional para fechar lacunas e fortalecer o consenso, enquanto o diretor-executivo da Intertanko, Tim Wilkins, defende que o tempo seja usado para “melhorar o marco regulatório” de corte de emissões, resolvendo “as ambiguidades e preocupações levantadas pelos armadores”.

Mas a própria Intertanko reconhece que o caminho à frente é incerto, pois as posições se tornaram ainda mais polarizadas. A Seatrade detalha a pressão política exercida por Washington sobre países menores, descrita por diplomatas como “bullying” e “sem precedentes”.

O presidente Donald Trump classificou o NZF como “um imposto global da ONU sobre o transporte marítimo”, enquanto o secretário de Estado Marco Rubio celebrou nas redes o adiamento:

“Graças à liderança do presidente, os Estados Unidos impediram um enorme aumento de impostos da ONU que teria onerado os consumidores americanos.”

O economista Rico Luman, do ING Bank, alerta que o adiamento reduz as chances de aprovação futura, pois enfraquece o ímpeto político e reforça a oposição interna.

“O adiamento oferece mais tempo para buscar consenso, mas o impulso está desaparecendo. A procrastinação contínua pode, em última análise, levar ao cancelamento do NZF.”

Conclui a Seatrade: o NZF “ainda está vivo, mas pode estar sendo apenas mantido artificialmente — como quem tenta reanimar um cavalo morto”.

O Termômetro da Indústria: o que dizem as encomendas de novos navios

O relatório Alphaliner #42 (outubro 2025) lança luz sobre o pano de fundo industrial dessa incerteza. Nos dez primeiros meses de 2025, 72% das novas encomendas de porta-contêineres preveem o uso de combustíveis alternativos, mas essa proporção caiu pelo segundo ano consecutivo.

Dual-fuel GNL: 60% das encomendas (63% em 2024);

Dual-fuel metanol: queda de 18% (2024) para 12% (2025);

Navios convencionais: aumento para 28% (19% em 2024), sobretudo nas classes até 7.500 TEU.

A retração do metanol verde decorre da escassez e do alto custo desse combustível — algo admitido por Maersk e CMA CGM, que enfrentam dificuldades em garantir suprimentos em volume e preço adequados. O DNV defende uma tolerância transitória ao uso de combustíveis fósseis, sobretudo o GNL, como “caminho mais longo” até biogás e e-LNG.

Enquanto isso, nenhum novo navio a amônia foi encomendado em 2025, e há apenas uma unidade elétrica e um navio a hidrogênio em construção no mundo.

Entre os grandes navios, porém, a tendência é clara: dos 131 navios acima de 10 mil TEU encomendados em 2025, apenas 10 são convencionais; os demais dividem-se entre 97 dual-fuel GNL e 24 dual-fuel metanol. A carteira global hoje se reparte em 55% GNL, 24% convencional e 21% metanol, evidenciando a busca gradual — e pragmática — do setor pela transição energética.

Reflexão

O adiamento do Net Zero Framework não ocorreu no vácuo: ele espelha o choque entre ambição climática e realismo energético. O setor marítimo demonstra disposição em avançar, mas depende de infraestrutura, política e financiamento para garantir combustível alternativo em escala global.

Se, como disse Dominguez, o processo “continua vivo”, talvez este hiato de um ano sirva para alinhar tecnologia, oferta de energia e diplomacia internacional. Mas o relógio climático não espera — e, embora o shipping ainda esteja na dianteira da descarbonização, ninguém pode se dar ao luxo de ficar parado no cais.

...The global supply of green fuel is limited, and the postponement of the Net Zero Framework will certainly not improve this situation..

Hapag Lloyd



INFORMS

INFORMATIVO - MERCO SHIPPING

Edição: 173/2025
Página 81 de 81
Data: 06/11/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Robert Grantham é sócio-diretor da Solve Shipping Intelligence Specialists.251105-robert-grantham-foto-artigo-solve-shipping.jpg

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 06/11/2025