

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 174/2025
Data: 10/11/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
GOVERNO FEDERAL INCENTIVA A CONSTRUÇÃO DE NAVIOS NO BRASIL E BUSCA GERAR EMPREGOS	4
“A NECESSIDADE DE QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL TORNOU-SE IMPRESCINDÍVEL”, DIZ DESEMBARGADOR DO TRT-2	6
PL DOS PORTOS: SINDICATOS DA BAIXADA SANTISTA DEFENDEM ACORDO ENTREGUE AOS DEPUTADOS EM BRASÍLIA	8
PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTAM MAIS DE 1 BILHÃO DE TONELADAS; VEJA OS NÚMEROS	10
MULHERES GANHAM ESPAÇO NO SETOR PORTUÁRIO COM APOIO DO INSTITUTO PORTA	11
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	13
PORTO DE SUAPE MIRA NA AVICULTURA PARA CONSOLIDAR HUB DE GRÃOS	13
SUAPE RECEBE SEMINÁRIO SOBRE IMPACTOS DA TRANSNORDESTINA	14
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	16
PORTOS BRASILEIROS BATEM RECORDE COM 1,04 BILHÃO DE TONELADAS MOVIMENTADAS	16
ANTAQ ANUNCIA FORMAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO PARA AMPLIAR CONSENSUALIDADE NO SETOR	17
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	18
AEROPORTO DE BELÉM INSTALA BIOMETRIA FACIAL PARA OTIMIZAR CONTROLE DE FRONTEIRA	18
PORTOS BATEM NOVO RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE PRODUTOS NO 3º TRIMESTRE	19
COM O PROGRAMA INVESTE+ AEROPORTOS, GOVERNO QUER TRANSFORMAR TERMINAIS EM CENTROS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL	20
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	21
DEPOIS DE RODAR 2,5 MIL QUILOMETROS E VISTORAR INÚMERAS OBRAS, ROTA COP30 CHEGA A BELÉM	21
ROTA COP30: RENAN FILHO AUTORIZA NOVAS OBRAS DA BR-010/MA E VISTORIA A RECONSTRUÇÃO DA PONTE JUSCELINO KUBITSCHKE	23
DEPOIS DE PERCORRER QUASE DOIS MIL QUILOMETROS PELA BELÉM - BRASÍLIA, RENAN FILHO CHEGA À COP30 NESTE SÁBADO (8)	26
BR-101/RJ: NOVO CONTRATO IRÁ ACELERAR OBRAS E MODERNIZAR A RODOVIA	26
BE NEWS – BRASIL EXPORT	27
EDITORIAL – CHAMADA ÀS ARMAS	27
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A VANTAGEM GEOGRÁFICA DA BAHIA	28
COP30 - PRESIDENTE DA COP30 CONVOCA PAÍSES A TRANSFORMAR BELÉM EM PONTO DE VIRADA CLIMÁTICA	30
COP30 - TCU APRESENTA CLIMATESCANNER E AMPLIA AGENDA DE FISCALIZAÇÃO AMBIENTAL	31
COP30 - PONTO DE VIRADA SOBRE METANO: LÍDERES ACIONAM FREIO DE EMERGÊNCIA CLIMÁTICA	33
COP30 - MARINHA SIMULA RETOMADA DE CRUZEIRO EM AÇÃO DA COP30	35
COP30 - POTENCIAL DO TFFF É DE BILHÕES E BILHÕES DE DÓLARES, DIZ PRESIDENTE DA CNSEG	35
COP30 - BNDES E INSTITUIÇÕES VÃO CRIAR UMA CERTIFICADORA DE CRÉDITO DE CARBONO, AFIRMA MERCADANTE	36
POLÍTICA - LULA CONDENA USO DA FORÇA NA REGIÃO E CRITICA PRESSÃO MILITAR DOS EUA SOBRE A VENEZUELA	36
NACIONAL - HUB – CURTAS - SILVEIRA COORDENA AÇÕES FEDERAIS APÓS CICLONE DEVASTAR O PARANÁ	37
Resposta emergencial	38
Serviço restabelecido	38
Pouso-caranguejo	38
Procedimento normal	38
Novas rotas	38
TRANSPORTES PORTOS - CODEBA INICIA FASE DE TRANSIÇÃO E ASSUME GESTÃO PROVISÓRIA DO PORTO DE ITAJAÍ	38
TRANSPORTES PORTOS - SUAPE AMPLIA ARTICULAÇÃO COM O AGRONEGÓCIO PERNAMBUCANO	40
TRANSPORTES - RODOVIAS - FERROVIAS - APÓS RODAR 2,5 MIL KM E VISTORAR INÚMERAS OBRAS, ROTA COP30 CHEGA A BELÉM	41
TRANSPORTES AEROPORTOS - AEROPORTO DE BELÉM INSTALA BIOMETRIA FACIAL PARA OTIMIZAR CONTROLE DE FRONTEIRA	43
LOGÍSTICA - COM CRESCIMENTO EM RECEITA E VOLUMES, SANTOS BRASIL REGISTRA TRIMESTRE POSITIVO	44
ENERGIA - NORONHA TERÁ ENERGIA 100% SOLAR ATÉ 2027 COM USINA DE R\$ 350 MILHÕES	45
FINANÇAS - RECEITA INICIA TRANSIÇÃO PARA CNPJ ALFANUMÉRICO E MIRA REDUÇÃO DE BUROCRACIA	47
FINANÇAS - OPINIÃO – ESTRATÉGIA - CONSELHOS DE ADMINISTRAÇÃO: DO MODO PRESTAÇÃO DE CONTAS PARA O MODO CRIAÇÃO DE VALOR	49
TECNOLOGIA - PROGRAMA HACKERS DO BEM TEM 25 MIL VAGAS GRATUITAS E PRESENÇA CRESCENTE 40+	50
JUSTIÇA - PRIMEIRA TURMA DO STF FORMA MAIORIA PARA TORNAR RÉU EX-ASSESSOR DE ALEXANDRE DE MORAES	52



JORNAL O GLOBO – RJ.....	52
VIEIRA E RUBIO DEVEM SE REUNIR NO CANADÁ EM MEIO A IMPASSE SOBRE TARIFAS E SANÇÕES	52
GOVERNO ADIA PARA FEVEREIRO PRAZO PARA APOSENTADOS REIVINDICAREM DESCONTOS INDEVIDOS EM BENEFÍCIOS DO INSS	53
SEBRAE QUER INTERNACIONALIZAR 80 STARTUPS DA AMAZÔNIA APÓS COP30.....	54
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO CARBONO SUSTENTÁVEL QUESTIONA ESTIMATIVA DE CUSTO DE SUBSÍDIOS A USINAS DE CARVÃO MINERAL	55
POR QUE A JBS ENTROU NA MIRA DO GOVERNO TRUMP EM MEIO À ALTA NO PREÇO DA CARNE NOS EUA?.....	55
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	57
‘MEU LEGADO SERÁ UMA COMPANHIA QUE RETOMA O PROTAGONISMO NO SETOR’, DIZ PRESIDENTE DA VALE	57
DONO DO BANCO MASTER VENDE AÇÕES DA ITAMINAS AOS SÓCIOS E DEIXA DE SER ACIONISTA DA MINERADORA	60
TARCÍSIO É O PRINCIPAL NOME PARA UNIR DIREITA EM 2026, DIZEM PARLAMENTARES, QUE VEEM CAMPO DIVIDIDO	62
EMPREGADOS DEMITIDOS DA REFIT FAZEM PROTESTO E FECHAM PRINCIPAL VIA DE ACESSO AO RIO; VEJA VÍDEO.....	64
COMO O GOVERNO LULA E A REFIT VIVEM UMA GUERRA JURÍDICA QUE TEM COMO PANO DE FUNDO O PCC	65
VALOR ECONÔMICO (SP).....	69
MATRIX INAUGURA USINA SOLAR DE R\$ 330 MI EM MG E ENTRA EM GERAÇÃO DE ENERGIA EM GRANDE ESCALA	69
FERROVIAS CHINESAS DEVEM US\$ 868 BILHÕES, MAS PAÍS SEGUE APOSTANDO EM SUAS VANTAGENS	71
TRANSPETRO LANÇA LICITAÇÃO INTERNACIONAL PARA CONTRATAR CONSTRUÇÃO DE QUATRO NAVIOS	72
MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA PROPÕE PRIMEIRO LEILÃO DE BATERIAS EM ABRIL DE 2026	72
TARCÍSIO FAZ GESTO A BOLSONARO E DIZ TER GRATIDÃO ETERNA AO EX-PRESIDENTE	73
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	74
MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS BRASILEIROS CRESCE 6% NO 3º TRIMESTRE	74
COMEXPORT AMPLIARÁ ÁREA DE ARMAZENAMENTO EM VITÓRIA E VILA VELHA	75
SUAPE PROJETA R\$ 1,3 BILHÃO EM INVESTIMENTOS E FOCO NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	75
NORSUL APOSTA NO USO DE CARGA DE PINTURA ELETROSTÁTICA ANTI-INCRUSTANTE SEM BIOCIDAS	76
PORTO SUDESTE REGISTRA ATRACAÇÃO DO MAIOR NAVIO JÁ OPERADO NO TERMINAL	77
ESTUDO VISA FORTALECER REGULAÇÃO E APRIMORAR IMPLANTAÇÃO DE TUPS.....	78
ANTAQ VAI REVISAR ÍNDICES DE DESEMPENHO AMBIENTAL DE PORTOS PÚBLICOS E TUPS	78
PORTO DO AÇU INVESTIRÁ R\$ 2 MILHÕES PARA MELHORIAS NO VTS.....	79
ARTIGO - COMO A INOVAÇÃO ESTÁ TORNANDO OS TERMINAIS PORTUÁRIOS MAIS RESILIENTES AO CLIMA EXTREMO.....	80
DINO ANTUNES BATISTA ASSUMIU, EM 1º DE NOVEMBRO, A VICE-PRESIDÊNCIA EXECUTIVA DO (SYNDARMA/ABEAM)	82
ARTIGO - A CABOTAGEM BRASILEIRA E O COMPROMISSO COM UM FUTURO MAIS SUSTENTÁVEL	83
O PRÁTICO BRUNO FONSECA (ZP 5 – CEARÁ) FOI RECONDUZIDO À PRESIDÊNCIA DA PRATICAGEM DO BRASIL	84
TRANSPETRO LANÇA LICITAÇÃO PARA CONTRATAÇÃO DE 4 NAVIOS DE MÉDIO PORTE.....	84
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	86
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	86



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GOVERNO FEDERAL INCENTIVA A CONSTRUÇÃO DE NAVIOS NO BRASIL E BUSCA GERAR EMPREGOS

Indústria naval do País será beneficiada com incentivos fiscais

Por Ted Sartori 9 de novembro de 2025



A regra diz que metade das peças e serviços usados na fabricação dos navios-tanque acima de 15 mil toneladas devem ser da indústria nacional; percentual sobe para 60% em embarcações menores (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

Valorizar a indústria naval e gerar empregos qualificados são as intenções da decisão do Governo Federal que incentiva a construção de navios-tanque no Brasil. Segundo a resolução do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), aprovada no mês passado pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), parte desses navios usados para transportar gases, petróleo e derivados deve ser construída no País.

De acordo com a regra estabelecida, pelo menos metade das peças e serviços usados na fabricação dos navios-tanque grandes (acima de 15 mil toneladas) devem ser da indústria nacional. No caso das embarcações menores, que prestam apoio às atividades marítimas, esse percentual sobe para 60%.

“O conteúdo local é instrumento de política pública para o desenvolvimento industrial. É adotado por muitos países e está presente na Nova Indústria Brasil (NIB). Seu objetivo é desenvolver as cadeias industriais em setores nos quais o país já possui capacidades internas construídas, gerando desenvolvimento tecnológico, emprego e renda no Brasil”, explica, em nota, o MDIC.

Decretos

A pasta lembra que a exigência é para as empresas que queiram se beneficiar da Depreciação Acelerada para navios, prevista nos Decretos 14.871/2024 e 12.242/2024. Os dois autorizam e regulamentam a concessão de quotas diferenciadas desse mecanismo para máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos novos, além de navios-tanque e embarcações de apoio marítimo.

“Toda vez que uma empresa adquire um bem de capital, o empresário pode abater seu valor no Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) e na Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL). Em condições normais, esse abatimento é paulatino e pode levar até 20 anos. Com a depreciação acelerada, o abatimento é feito em apenas dois anos”, detalha o MDIC. “As embarcações alvo do benefício antecipado precisam cumprir exigências de conteúdo local em sua fabricação”, emenda.

Mensuração e fiscalização

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) ficará responsável pela mensuração e fiscalização do cumprimento dos índices para a obtenção do benefício fiscal de depreciação acelerada.

“A ANP, em atividade que já faz parte da sua rotina, fiscalizará os certificados de conteúdo local emitidos e encaminhará as informações pertinentes ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria,

Comércio e Serviços (MDIC), a quem compete o acompanhamento, o controle e a avaliação final da concessão do benefício”, diz a agência, em nota.

As informações referentes ao cumprimento do índice de conteúdo local serão encaminhadas pela ANP em até três meses após a conclusão de cada etapa da construção. Caberá ao MDIC definir as etapas de construção dos navios-tanque.

Reativação do mercado é desafio e pode gerar gargalos

O diretor da Graf Infra Consulting, Andre Zajdenweber, lembra que a implementação da política de conteúdo local traz alguns ônus e desafios para o setor.

No caso dos empregos, diz ele, a obrigatoriedade de altos percentuais em engenharia e montagem exige que as empresas invistam pesadamente em capacitação de mão de obra e na retomada da infraestrutura, elevando o custo inicial.



Encolhimento da cadeia de suprimentos nos últimos anos preocupa (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

O setor naval brasileiro teve queda acentuada no emprego, caindo de mais de 80 mil diretos, em 2014, para menos de 15 mil - perda superior a 80%. São cerca de 20 estaleiros de grande porte existentes no Brasil.

“Nesse cenário de encolhimento da cadeia de suprimentos naval no Brasil, a reativação após anos de baixa demanda impõe o risco de fornecedores locais inexperientes ou com escala de produção diminuta. Isso pode gerar gargalos, atrasos, baixa qualidade e maior custo na aquisição de máquinas e equipamentos”. Já com relação à competitividade da frota nacional, o especialista observa que há risco de a indústria nacional opere com pouca escala de produção e encomendas descontinuadas. “Pode levar a um ciclo de dependência, onde a competitividade da cadeia de fornecedores não amadureça o suficiente para competir internacionalmente, permanecendo vulnerável a futuras mudanças na política doméstica”, diz.

O aumento da competitividade da indústria naval, explica ele, dependerá da estabilidade dessa política no longo prazo.

Resiliência e soberania

Se a política de conteúdo local for bem-sucedida, espera-se que o impacto na cadeia de petróleo e gás seja significativo, de acordo com os especialistas, trazendo resiliência e soberania energética ao País.

“A política busca garantir que o Brasil mantenha capacidade industrial para renovar sua frota logística, essencial para a exploração do pré-sal e o transporte de cabotagem, reduzindo a vulnerabilidade do suprimento a choques de oferta globais ou à indisponibilidade de estaleiros internacionais”, detalha.

A exigência de percentuais específicos em máquinas, equipamentos e materiais fomenta o desenvolvimento e a capacitação da cadeia de suprimentos naval, garante Andre Zajdenweber. “Ao desenvolver fornecedores locais de navieças, a política reduz o risco operacional e os custos de manutenção, reparo e revisão da complexa frota offshore”, finaliza.

Efeitos positivos

O presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Ariovaldo Rocha, considera a decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) extremamente positiva para o setor e traz efeitos diretos na competitividade dos estaleiros brasileiros. “A fixação do conteúdo local mínimo em 50% para navios-tanque e 60% para embarcações de apoio marítimo é fundamental para que os estaleiros nacionais possam participar de

forma mais equilibrada dos editais internacionais, como os da Transpetro, nos quais concorrem com estaleiros asiáticos fortemente subsidiados por seus governos”, argumenta.



O presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Ariovaldo Rocha, considera a decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) extremamente positiva para o setor (Reprodução)

Viabilizar a aplicação do mecanismo de depreciação acelerada, segundo Rocha, melhora as condições financeiras dos projetos e torna o preço final dos navios produzidos no Brasil mais competitivo.

“Na prática, reduz a assimetria entre os custos nacionais e os preços praticados em países como China e Coreia do Sul, onde a indústria naval tem incentivos robustos e financiamento público estruturado”. Além do impacto econômico direto, a decisão representa um passo importante na política de fortalecimento da indústria naval brasileira, de acordo com ele, pois “estimula a geração de empregos qualificados, movimenta a cadeia produtiva local e aumenta a capacidade do País de produzir embarcações estratégicas com maior autonomia tecnológica e industrial”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 09/11/2025

“A NECESSIDADE DE QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL TORNOU-SE IMPRESCINDÍVEL”, DIZ DESEMBARGADOR DO TRT-2

A Tribuna entrevista Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2)

Por Ted Sartori 9 de novembro de 2025



“O PL 733/ 2025 consolida o setor portuário como prioridade nacional, atribuindo-lhe a relevância institucional que sempre demandou” (Sílvio Luiz/AT)

O setor portuário promete mudanças quando entrar em vigor a nova Lei dos Portos, atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados por intermédio do Projeto de Lei 733/2025. Ele é fruto do anteprojeto da Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos). O relator do texto foi Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, magistrado desde 1993 e atualmente desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2). Em entrevista para A Tribuna, ele fala sobre vários assuntos envolvendo o setor portuário, em

especial o texto que está sendo analisado pelos parlamentares.

Quais as mudanças nos portos mais significativas nas últimas décadas?

Os portos brasileiros passaram por transformações significativas, impulsionadas por mudanças legislativas e operacionais que redefiniram o setor portuário no País. Uma das principais foi a promulgação da Lei 8.630/1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos. Essa legislação estabeleceu a privatização da operação portuária por meio de contratos de arrendamento dos terminais dentro dos portos organizados, transferindo a gestão operacional para a iniciativa privada. Outro marco foi a Lei 12.815/2013, que ampliou as autorizações para terminais de uso privado. Essa mudança teve um impacto expressivo, já que hoje esses terminais representam cerca de 65% da movimentação de carga e descarga nos portos brasileiros. A expansão dos terminais privados trouxe maior flexibilidade e competitividade ao setor, além de atrair investimentos privados em infraestrutura e tecnologia. A importância do setor portuário para a economia brasileira foi ainda reconhecida com a criação, primeiro, da Secretaria dos Portos e, posteriormente, do Ministério dos Portos, que foi desvinculado da estrutura do Ministério da Infraestrutura. Essa mudança institucional evidenciou a

relevância estratégica dos portos para o desenvolvimento econômico do País, garantindo maior foco e recursos para o setor.

Em meio a isso, como o trabalho portuário foi modificado?

A transformação do trabalho portuário ao longo do tempo reflete mudanças profundas no setor, influenciadas pela modernização tecnológica, automação e novas demandas do mercado. Essas mudanças trouxeram tanto ganhos quanto desafios para os trabalhadores, redefinindo o perfil e as condições de atuação no ambiente portuário. Esse processo foi acompanhado pela introdução de equipamentos modernos e sistemas automatizados, que reduziram a dependência do trabalho braçal, tradicionalmente masculino, e abriram espaço para atividades técnicas que exigem maior qualificação profissional. Essa evolução permitiu a inserção das mulheres no mercado de trabalho portuário, ampliando a diversidade e promovendo a inclusão no setor. No entanto, essas mudanças também trouxeram desafios significativos. A necessidade de qualificação profissional tornou-se imprescindível para a manutenção da empregabilidade, exigindo que os trabalhadores se adaptem às novas demandas técnicas e tecnológicas. A modernização reduziu a demanda por mão de obra não qualificada, o que poderá acarretar perdas para aqueles que não conseguiram se atualizar ou se capacitar para as novas funções. Por outro lado, os trabalhadores que se qualificaram passaram a ter acesso a oportunidades mais estáveis e bem remuneradas, além de um ambiente de trabalho mais seguro e menos desgastante fisicamente. O anteprojeto da Ceportos, por exemplo, buscou valorizar o trabalho portuário ao manter todos os direitos individuais dos trabalhadores e promover a qualificação profissional.

Quais as principais demandas judiciais envolvendo trabalhadores portuários?

A falta de segurança jurídica nos processos de acordos e convenções coletivas de trabalho tem sido um dos principais motivos para o aumento das demandas judiciais envolvendo trabalhadores portuários. Muitas dessas ações dizem respeito à contestação de cláusulas presentes em acordos coletivos, mesmo após a aprovação desses documentos em assembleias de trabalhadores e pelo setor econômico. É comum que os próprios trabalhadores que participaram das assembleias e aprovaram as normas coletivas posteriormente ingressem com ações judiciais, alegando a nulidade do convencionado e reivindicando diferenças salariais ou de direitos. Essa prática reflete a insegurança jurídica e a desconfiança em relação aos processos de negociação coletiva.



"A falta de segurança jurídica nos acordos e convenções coletivas de trabalho tem sido motivo para aumento das demandas judiciais" (Sílvio Luiz/AT)

Sobre PL733/2025, a tramitação está de acordo com o esperado?

Está ocorrendo conforme o esperado e dentro do ritmo adequado, considerando a relevância do projeto. A condução do processo tem sido marcada por eficiência e transparência, sob a liderança do presidente da Comissão Especial da Câmara dos Deputados, Murilo Galdino, e do relator Artur Maia. Ambos têm demonstrado comprometimento em garantir que o projeto avance de forma ágil e assertiva, com o objetivo de consolidar uma legislação moderna e alinhada às necessidades do setor portuário.

Qual será a grande virada de chave que a mudança na Lei dos Portos vai provocar?

A transformação trazida pelo PL 733/2025 apresenta uma mudança estrutural para o setor portuário brasileiro, com foco na descentralização, simplificação e desburocratização da regulação. Esses princípios são fundamentais para criar um ambiente mais seguro e atrativo para investimentos privados, essenciais para aumentar a movimentação de carga e modernizar a infraestrutura portuária do País. A segurança jurídica, um dos pilares centrais da proposta, é garantida por duas mudanças significativas: a consolidação do prazo de 70 anos para contratos de arrendamento e a possibilidade de novos investimentos além dos obrigatórios, sem necessidade de autorização prévia.

Há quem defenda a revisão de trechos da Lei 12.815/2013, em vez da edição de uma nova Lei dos Portos. O que acha?

O Projeto de Lei 733/2025 representa muito mais que uma simples atualização normativa. Ao instituir o Sistema Portuário Brasileiro, ele consolida o setor portuário como prioridade nacional, atribuindo-lhe a relevância institucional que sempre demandou. Além disso, estabelece princípios e diretrizes unificadoras, servindo como eixo interpretativo para todo o arcabouço legal portuário existente. Essa iniciativa supera a mera revisão pontual da Lei 12.815/2013, propondo uma reestruturação sistêmica que harmoniza a legislação dispersa e elimina contradições históricas, criando um ambiente normativo mais coerente e eficiente. A criação de um sistema jurídico especializado para o setor portuário traz impactos profundos e duradouros. Ele confere uma lógica coerente à regulamentação portuária, eliminando ambiguidades e garantindo maior clareza para os agentes envolvidos. Essa base estável é essencial para atrair investimentos de longo prazo, especialmente em projetos de infraestrutura que demandam segurança jurídica e previsibilidade. Além disso, o alinhamento com padrões internacionais fortalece a competitividade global dos portos brasileiros, posicionando o país como um player de destaque no cenário logístico mundial. A proposta do PL 733/2025 vai além de ajustes legislativos – é um redesenho estratégico que posiciona o Brasil na vanguarda da governança portuária.

O que achou do acordo feito pela Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) com as federações de trabalhadores, que resultou em um texto substitutivo na parte trabalhista do projeto?

Esse acordo é fruto de um processo de negociação que buscou equilibrar os interesses dos empregadores e dos trabalhadores, refletindo um avanço significativo na construção de um ambiente mais harmonioso e produtivo nos portos brasileiros. O texto elaborado pela Ceportos é um documento técnico que incorpora boas práticas mundiais e respeita os princípios constitucionais, especialmente aqueles relacionados à ordem econômica. No entanto, a Câmara dos Deputados, como espaço político por excelência, é o local adequado para a negociação de um pacto social entre capital e trabalho.

Como avalia o futuro leilão do Tecon Santos 10?

O Tecon Santos 10 é particularmente estratégico, pois visa eliminar os gargalos na movimentação de contêineres, aumentando a capacidade operacional e reduzindo custos logísticos. Além disso, o projeto promete gerar empregos de qualidade para a população da Baixada Santista, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico da região.

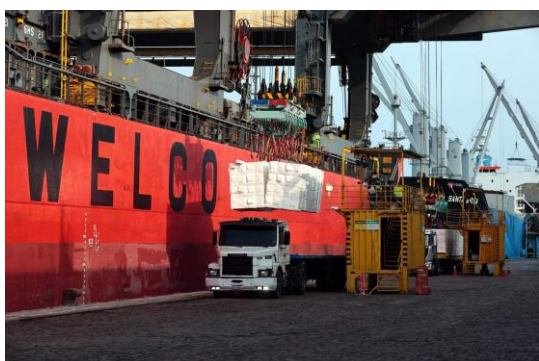
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/11/2025

PL DOS PORTOS: SINDICATOS DA BAIXADA SANTISTA DEFENDEM ACORDO ENTREGUE AOS DEPUTADOS EM BRASÍLIA

Lideranças afirmam que o texto negociado garante direitos, segurança jurídica e equilíbrio nas relações entre trabalhadores e operadores

Por Bárbara Farias 8 de novembro de 2025



Os sindicalistas argumentam que a proposta regula uma prática comum na relação capital-trabalho nos portos do Brasil e é a única garantia de direitos da categoria no setor (Alexsander Ferraz/AT)

Líderes sindicais da Baixada Santista defendem o acordo firmado entre federações de trabalhadores e operadores portuários, que é um substitutivo ao capítulo trabalhista do Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão da Lei dos Portos. O texto foi entregue à comissão especial que analisa o PL na Câmara dos Deputados no último dia 3 de

setembro.



Os sindicalistas argumentam que a proposta regula uma prática comum na relação capital-trabalho nos portos do Brasil e é a única garantia de direitos da categoria. Assinaram o acordo as federações nacionais dos Portuários (FNP), dos Estivadores (FNE) e dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios (Fenccovib), das Operações Portuárias (Fenop), além do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

O presidente do Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários (Sintraport), Miro Machado, disse que foi o único líder de sindicato que participou das negociações junto com as federações. “Acompanhei quase todas as reuniões nesses dez meses e sei o que está no PL. Quem é contra o acordo é porque não leu o projeto — o PL acaba com o trabalhador portuário, tanto o avulso quanto o vinculado”, enfatizou.

O dirigente sindical explicou que “o PL 733 dá carta branca ao empregador. Não haveria mais sindicatos, nem garantias trabalhistas. Por isso, a negociação foi essencial, ela cria regras que não existiam nem nas leis anteriores, a Lei 8.630/1993 e a Lei 12.815/2013”.

Segundo Miro, o substitutivo propõe que “o operador busque trabalhadores primeiro no Ogmo (Órgão Gestor de Mão de Obra), podendo contratar fora se não houver disponibilidade, mas não pode pagar salários menores que os vigentes para quem já é vinculado”.

“Outra proposta é criação de uma indenização mínima de R\$ 150 mil para quem tem mais de 25 anos de trabalho como avulso. No PL, não havia nada disso. E queremos melhorar esse valor em diálogo com os operadores”, afirmou o sindicalista.

Miro ressaltou ainda que “a negociação trouxe instrumentos que protegem o trabalhador. Já o PL destrói tudo. Quem se opõe ao acordo está mal informado ou acredita que o Congresso Nacional — majoritariamente de direita — vai barrar o projeto, o que é ilusório”.

O líder sindical ressaltou que o acordo protege os trabalhadores registrados e avulsos. “A exclusividade, do jeito que era, já não existia em todas as categorias. O que fizemos foi dar segurança jurídica. Se aparecer algo melhor, ótimo. Mas, neste sábado (8), o acordo é o que nos protege de perder tudo”, afirmou.

O presidente do Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia, nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em geral dos Serviços Portuários (Sindaport), Everandy Cirino dos Santos, analisa que, sem essa alternativa, os deputados poderiam votar de acordo com os interesses dos operadores portuários. “Os três segmentos — político, empresarial e sindical — assinam o acordo e isso garante equilíbrio. Ele mantém os direitos dos trabalhadores, regulamenta a contratação com vínculo empregatício e define como ela deve ser feita”.

O presidente do Sindicato dos Conferentes de Carga, Descarga e Capatazia do Porto de Santos, Marco Sanches, salientou que um bom acordo sempre se sobrepõe a qualquer disputa judicial, que leva tempo. “O texto negociado é muito melhor do que o PL, que era totalmente desfavorável ao trabalhador. No acordo, houve avanços importantes. Pode não ter sido tudo o que queríamos, mas negociação é assim: cada lado cede um pouco. E, neste caso, o resultado foi positivo para a categoria”.

Regulamenta prática

O presidente da Federação Nacional dos Portuários (FNP), Sérgio Gianetto, afirmou que o acordo firmado entre as três federações de trabalhadores e operadores portuários regulamenta uma prática que já ocorre na relação capital-trabalho nos portos do Brasil, que é a contratação de pessoal não registrado no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). “Antes havia exclusividade sem regra, o que gerava conflito. Agora, é prioridade com regras. Isso significa que os terminais terão de seguir critérios claros e não poderão precarizar salários nem condições de trabalho, ou seja, os terminais sem trabalhadores registrados deverão contratar seguindo a média salarial dos avulsos”, explicou Gianetto.

Ele destacou que “o acordo evita distorções históricas e cria mecanismos para proteger tanto os trabalhadores com registro (CLT) quanto os que atuam de forma avulsa”. Além disso, Gianetto ressaltou que o texto introduz benefícios como indenização para os trabalhadores mais antigos e garantia de renda mínima. “Quem tem mais de 65 anos e quiser se desligar terá indenização, e todos passam a ter uma renda mínima, que, embora modesta, faz diferença em portos menores com trabalho sazonal”, afirmou.

Para o presidente da FNP, o acordo é fruto do diálogo e da necessidade de encontrar uma solução viável diante do cenário político atual. “Se não houvesse consenso, dificilmente o Congresso Nacional aprovaria algo que atendesse aos trabalhadores”, concluiu.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/11/2025

PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTAM MAIS DE 1 BILHÃO DE TONELADAS; VEJA OS NÚMEROS

Antaq aponta crescimento de 3,25% entre janeiro e setembro, com recorde histórico para o período
Por A Tribuna.com.br 8 de novembro de 2025



Os portos públicos do País movimentaram 43,8 milhões de toneladas de cargas em setembro de 2025 (Alexsander Ferraz/AT)

Os portos brasileiros movimentaram 1,04 bilhão de toneladas de cargas no acumulado entre janeiro e setembro. Isso representa 3,25% em comparação com o mesmo período do ano passado, um recorde para o período. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Em setembro foram movimentados 120,4 milhões de toneladas, +4,84% mais do que o mesmo mês de 2024, também o maior número para o mês na série histórica.

Em setembro ocorreram recordes nas navegações de longo curso, cabotagem e interior. O primeiro foi responsável pela movimentação de 87,7 milhões de toneladas de cargas, um aumento de 3,35%; a movimentação de cabotagem atingiu 25,1 milhões de toneladas, um crescimento de 1,28%; e a navegação interior movimentou 7,5 milhões de toneladas, alta de 50%.

Cargas e mercadoria

Foram movimentados 72,8 milhões de toneladas de granéis sólidos no nono mês do ano, um crescimento de 4,72%, enquanto os granéis líquidos movimentaram 28,3 milhões, aumento de 6,49%.

As cargas containerizadas atingiram movimentação de 14,1 milhões, alta de 7,12%; isso representa 1,3 milhão de TEUs (unidade de medida padrão de um contêiner de 20 pés). Desse total, 900 mil toneladas foram movimentadas em longo curso e 400 mil por cabotagem. A carga geral movimentou 5,2 milhões de toneladas (-6,85%).

Ao longo do mês de setembro, as cargas que tiveram a maior movimentação foram: minério de ferro, com movimentação de 36,6 milhões de toneladas e crescimento de 1,92%; petróleo e derivados (óleo bruto), que atingiu movimentação de 18,8 milhões e alta de 8,85%; e milho, que movimentou 10,1 milhões e avançou 12,89%.

Portos públicos

Os portos públicos movimentaram 43,8 milhões de toneladas de cargas em setembro de 2025. O número representa aumento de 3,26% em comparação com o mesmo período do ano anterior.

Entre os 20 portos públicos que mais movimentam no País, o com maior crescimento percentual no nono mês do ano foi o Porto de Santana (AP). O aumento foi de 40,12% em comparação com setembro de 2024, e a movimentação atingiu 400 mil toneladas.

Privados

Nos terminais de uso privado (TUPs) autorizados no País, houve um crescimento de 5,77% na movimentação em relação a setembro do ano passado. O setor registrou 76,6 milhões de toneladas de cargas. O aumento percentual e a quantidade foram maiores do que nos portos públicos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/11/2025

MULHERES GANHAM ESPAÇO NO SETOR PORTUÁRIO COM APOIO DO INSTITUTO PORTA

Fundadora Patrícia Lia Brentano destaca iniciativas que promovem inserção, capacitação e liderança feminina nos portos brasileiros

Por Bárbara Farias 7 de novembro de 2025



“É fundamental que as empresas adotem políticas de equidade”, diz Patrícia (Divulgação)

A presença feminina no setor portuário ainda é ínfima se comparada à masculina, principalmente em cargos de liderança, mas o Instituto PORTa trabalha para mudar essa realidade. Com ações efetivas, a instituição conecta mulheres às diversas empresas desse mercado de trabalho. A fundadora, Patrícia Lia Brentano, que também é gerente de Produto da Norcoast e colunista da editoria Porto & Mar de A Tribuna, explica detalhes na entrevista a seguir.

Interessados em saber mais sobre o Instituto PORTa podem **acessar o site** <https://www.institutoporta.com/>

Como surgiu a ideia de criar o Instituto PORTa? O que a motivou?

Nasceu da minha experiência como mulher da área portuária e das conversas com amigas como a Neusa Marcelino, CEO da CMA CGM do Brasil, a Thais Perrella, diretora-geral da UWL, a Jussara Neto, diretora de Sustentabilidade da Portgreen, e a Flavia Takafashi, diretora da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). Faltava um espaço de apoio efetivo às mulheres, com um trabalho individualizado e acessível. Com o tempo, essa percepção se transformou em inquietação e depois em propósito. Após uma situação de muito sofrimento que eu mesma vivi, decidi estruturar o projeto, oferecendo oportunidades reais de inserção, troca e crescimento para as mulheres.

Qual é o objetivo do instituto?

O principal objetivo é conectar mulheres da área portuária, promovendo acesso a vagas, a boas mentorias, à capacitação, a uma rede de relacionamento e, principalmente, à informação.

Como é o encaminhamento das mulheres ao setor portuário?

O PORTa atua por meio do Banco de Talentos, Banco de Palestrantes e Banco de Vagas, do Programa de Mentoria, e dos cursos e projetos customizados para as empresas. No Banco de Talentos, os currículos estarão no formato do PORTa, com a nossa curadoria, para que as empresas tenham mais facilidade na busca dos candidatos e assertividade nas contratações.

Que tipo de capacitação e mentoria o PORTa oferece?



O PORTa oferece mentoria individual e coletiva, conduzida por profissionais — mulheres e homens — experientes da área portuária, que ajudam as mulheres a entenderem as dinâmicas do setor, desenvolver competências técnicas e construir autoconfiança. Além disso, o instituto promove cursos e treinamentos em parceria com empresas e entidades educacionais, abordando diversos temas do setor — sempre com foco na inserção e ascensão profissional feminina.

Quais são as barreiras que impedem o ingresso da mulher nos portos brasileiros?

A principal é cultural. Ainda existe o estereótipo de que o trabalho portuário não é para mulheres, e é ainda mais severo em relação à liderança. Na base da pirâmide (ou nos cargos de entrada), a presença das mulheres é uma realidade, mas quanto mais alto o cargo, menos mulheres encontramos.

Como reverter o cenário predominantemente masculino no mercado portuário?

A mudança começa pela cultura corporativa. É fundamental que as empresas adotem políticas de equidade de gênero, invistam em capacitação interna, revisem processos seletivos e estimulem lideranças inclusivas. Também é importante que o tema da diversidade saia do discurso e passe a integrar a estratégia de negócios — afinal, portos mais diversos são portos mais eficientes, inovadores e representativos.

As empresas portuárias têm procurado o instituto em busca de candidatas e treinamentos?

A receptividade tem sido muito boa. A dimensão que o PORTa está tomando aumenta minha responsabilidade e das pessoas que estão comigo no projeto. Eu me sinto no melhor momento da minha vida pessoal e profissional e poder canalizar essa energia para algo maior e que pode beneficiar tantas pessoas é gratificante.

Quais áreas oferecem mais oportunidades às mulheres?

Observamos um crescimento maior nas áreas administrativas, comerciais e de gestão, onde as mulheres têm conquistado espaço com destaque. No entanto, o grande desafio está nas áreas técnicas e operacionais, que historicamente foram dominadas por homens, mas que hoje começam a se abrir para novas profissionais qualificadas. Já temos mulheres brilhantes em TI, engenharia e operações. Com a automação do setor não existe mais barreira para as mulheres.

O que é o PORTa Talks?

O PORTa Talks foi lançado em 13 de outubro. Semanalmente, um convidado especialista traz um assunto importante para a carreira e para a vida das mulheres. É um espaço essencial para reflexão e conscientização coletiva. Ao abordar temas como assédio, igualdade salarial, liderança feminina e saúde mental, o projeto ajudará a quebrar silêncios, a acolher tristezas e a promover conversas que o setor muitas vezes evitava. Para 2026, teremos o projeto PORTa Voz, com mais discussões sobre a diversidade no setor portuário.

Como o PORTa medirá o impacto de suas ações e acompanhará a evolução da presença feminina nos portos?

Por meio de indicadores de participação feminina nas empresas parceiras, número de contratações intermediadas, mentorias realizadas e, também, pelo engajamento nas ações de capacitação e conscientização. Além disso, o PORTa trabalha na criação de um observatório de gênero portuário, que permitirá acompanhar de forma contínua a evolução da presença feminina no setor.

Qual é a sua mensagem às mulheres que querem construir uma carreira na área portuária?

Não deixem que a falta de representatividade se transforme em medo. O setor está mudando e há espaço para quem tem vontade, preparo e propósito. Procurem informação, busquem mentoras, participem de redes de apoio — e lembrem-se: cada mulher que entra abre caminho para muitas outras que virão. Estudem sempre e muito. A caminhada, às vezes, não é fácil, mas o esforço e a determinação valerão a pena. Não é à toa que coragem é uma palavra feminina.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/11/2025

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PORTO DE SUAPE MIRA NA AVICULTURA PARA CONSOLIDAR HUB DE GRÃOS

A mais recente rodada do Pacto pelo Agro, realizada na última quinta-feira (6), teve como foco o mapeamento de gargalos logísticos enfrentados pela avicultura

Por Patrícia Raposo - De Recife patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



Suape conta com capacidade de ampliação dos seus cais e boa performance logística/Foto: divulgação Suape

Com o aumento da demanda por grãos e o peso crescente da avicultura na pauta agroindustrial, o Porto de Suape quer transformar um desafio logístico em oportunidade estratégica. Mirando nesse caminho, a mais recente rodada do Pacto pelo Agro, realizada na última quinta-feira (6), teve como foco o mapeamento de gargalos logísticos enfrentados pela avicultura e a avaliação de soluções para escoamento e abastecimento.

O encontro, que reuniu dirigentes do Porto de Suape, da Secretaria de Desenvolvimento Agrário de Pernambuco (SDA) e lideranças do agronegócio, abriu diálogo com o setor produtivo para que Suape possa avançar no seu plano de estruturar um hub dedicado à movimentação de grãos — especialmente milho e soja, insumos essenciais para a avicultura — e estudar novas rotas de exportação, incluindo a possibilidade inédita de embarques de ovos.

Hoje, a avicultura já utiliza Suape para exportar produtos industrializados, como pés e miúdos de frango congelados. No entanto, não há operações regulares de grãos nem exportação de ovos. As importações de milho e soja ocorrem de forma pontual e esporádica. Diante desse cenário, um dos principais estudos em andamento é a viabilidade de implantação de um terminal especializado em granel sólido vegetal, nos berços 6 e 7 do porto.

Suape como ponto estratégico para grãos

O objetivo é que Suape se torne um ponto estratégico para abastecimento e escoamento de grãos, atendendo à produção avícola local e, futuramente, atraindo cargas de fora do estado. Segundo Marcelo Moraes, coordenador jurídico do porto e presidente do grupo de trabalho do Pacto pelo Agro, a movimentação de grãos em Pernambuco pode ganhar força a partir das vantagens operacionais de Suape.



“Mesmo distante de polos produtores como Goiás e o Matopiba, temos diferenciais importantes: operamos 24 horas por dia, não paramos por questões climáticas e temos tempo médio de espera de cerca de 30 horas — bem abaixo da média nacional”, destaca. Isso compensaria, segundo ele, o deslocamento de grãos por rodovias até o porto pernambucano.

O presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto (ao centro) com diretores do porto e representantes dos setores de avicultura e fruticultura participam de reunião do Pacto pelo Agro/Foto: divulgação

A proposta também se beneficia do cenário atual, em que o Brasil enfrenta déficit de armazenagem de grãos e restrições nos portos mais tradicionais. Suape, com capacidade de ampliação dos seus cais e boa performance logística, se coloca como alternativa viável para parte dessa demanda.

A estratégia é ampliar o que já se exporta, viabilizar novos produtos — como os ovos — e buscar a redução dos custos logísticos da cadeia, sobretudo com grãos, um dos principais insumos da avicultura. “Nosso foco é trazer resultados concretos, com redução de custos, aumento da competitividade e expansão das exportações”, afirma Moraes.

O Pacto pelo Agro, criado para integrar o setor produtivo rural à infraestrutura logística do Estado, já havia iniciado esse processo com o setor de fruticultura. Agora, amplia sua atuação com a avicultura. O próximo passo será aprofundar os estudos técnicos e econômicos sobre o terminal de grãos, analisando viabilidade operacional, projeções de demanda e modelo comercial.

Embora o foco inicial seja o agro pernambucano, a operação pode futuramente atrair cargas de outros estados, fortalecendo a posição de Suape na rota do agronegócio brasileiro

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 10/11/2025

SUAPE RECEBE SEMINÁRIO SOBRE IMPACTOS DA TRANSNORDESTINA

O seminário vai chegar a Suape depois de discutir os impactos econômicos e logísticos da ferrovia Transnordestina em Salgueiro, Petrolina, Araripina, Belo Jardim e Caruaru

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



O Conexões Transnordestina vai encerrar o ciclo de debates no auditório do Centro Administrativo de Suape. Foto: Divulgação /Porto de Suape

O seminário Conexões Transnordestina chega ao auditório do Porto de Suape na terça-feira (18) às 16 horas depois de passar por três cidades do Sertão e duas do Agreste. O evento vai encerrar um ciclo de seis debates para discutir o impacto da ferrovia que começa em Salgueiro, Sertão Central de Pernambuco, e terá como destino final o atracadouro pernambucano. O evento terá a presença da governadora Raquel Lyra.

Em Suape, a discussão aponta para o futuro: como o porto receberá a ferrovia e como isso pode transformar Pernambuco em um hub logístico, fortalecendo cadeias produtivas e atraindo novos investimentos. O porto pernambucano ficará mais competitivo se for atendido por uma ferrovia.

Nos eventos anteriores, o Conexões Transnordestina ouviu representantes dos principais setores produtivos do Estado — do gesso e da fruticultura à indústria e à avicultura — e consolidou uma ampla agenda de propostas e expectativas sobre o papel da ferrovia no desenvolvimento regional.

No seminário, será entregue uma carta de intenções à governadora mostrando algumas questões citadas durante os debates que mostraram o potencial de carga de várias regiões do estado assim como a necessidade da implantação do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina para deixar Pernambuco e estados vizinhos mais competitivos.

O evento também terá um painel sobre a ferrovia que vai contar com a participação do superintendente da Sudene, Francisco Alexandre; o presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto; o professor e especialista em transporte Maurício Pina; e um representante da sociedade civil, que será o professor Daniel Magalhães.

As inscrições estão abertas, são gratuitas e podem ser feitas pelo Sympla.

“Os seminários realizados pelo Movimento Econômico mostraram que o trecho Salgueiro-Suape tem carga. Esta luta do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina não deve ser só de Pernambuco, mas envolver também Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte”, resume o membro do Comitê Tecnológico Permanente do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura de Pernambuco (CREA-PE) e ex-reitor da Universidade de Pernambuco (UPE), Carlos Calado,

Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte estão sem transporte ferroviário desde 2013. O ministro dos Transportes, Renan Filho, chegou a dizer, no dia 31 de outubro último, que o trecho Salgueiro-Suape será a linha tronco para depois conectar, por ferrovia, os estados citados acima.

O seminário Conexões Transnordestina foi iniciado, em julho último, e passou por Salgueiro, Araripina, Petrolina, Belo Jardim e Caruaru. O evento mostrou o impacto que a ferrovia vai trazer para cada uma das cidades e suas respectivas regiões. O evento é realizado pelo portal Movimento Econômico com patrocínio da Sudene e do Porto de Suape.

A implantação da ferrovia vai reduzir o custo logístico ao longo de todo o traçado e isso pode se refletir, por exemplo, em Salgueiro – que pode se tornar um grande polo logístico inclusive com uma central de distribuição de combustíveis -, na redução do custo dos grãos e outros insumos para o setor avícola de Pernambuco principalmente no Agreste; na vantagem que um frete mais barato pode trazer ao polo do gesso do Araripe – que sofre a concorrência com o similar espanhol e maranhense, ambos escoados por ferrovia; entre outros.

“Também é importante lutar para que seja retomado o trecho Salgueiro-Petrolina”, lembra Carlos Calado. Petrolina é a cidade que concentra um grande polo de fruticultura – com cargas como as frutas e insumos – e poderia fazer um transporte intermodal com a hidrovía do São Francisco.



Ferrovia Transnordestina em Pernambuco no trecho entre Salgueiro e Custódia que tem 179 km finalizados. Foto: Movimento Econômico

Transnordestina no trecho Salgueiro-Suape

As obras do trecho Salgueiro-Suape estão paralisadas pelo menos desde 2016. A ferrovia pernambucana tem 544 km, sendo que 179 km estão finalizados. Estatal do governo federal, a Infra S.A. lançou um edital de licitação, no último dia 31 de outubro, para contratar uma empresa que fará a retomada do empreendimento.

No trecho Salgueiro-Suape, a licitação que marca a retomada visa construir um trecho de 73 quilômetros, entre Custódia e Arcoverde com um orçamento estimado em R\$ 415 milhões, bancados com recursos federais. Este trecho tem 37% de execução. A abertura das propostas vai ocorrer no começo de janeiro e a expectativa é de que as obras recomecem no primeiro trimestre de 2026.

As obras da Transnordestina começaram em 2006, quando a ferrovia tinha um traçado que começava em Eliseu Martins, no Sul do Piauí, seguia até Salgueiro e depois desta cidade se dividia em dois ramais: Salgueiro-Porto de Pecém e Salgueiro-Porto de Suape. Em 2022, a TLSA – concessionária que estava à frente das obras – devolveu o trecho Salgueiro-Suape dizendo que não tinha viabilidade econômica.

Com 1206 km de extensão, o trecho que liga Eliseu Martins-Salgueiro-Pecém teve as obras retomadas pela TLSA em 2023 e deve ser concluído em 2027. Existem 500 km do trecho cearense em que os trens vão entrar em fase de testes depois que a concessionária cumprir algumas exigências do licenciamento ambiental.

Já o trecho Salgueiro-Suape deve ser concluído em 2029 e, posteriormente, será feita uma concessão ou Parceria Público-Privada (PPP) para uma empresa da iniciativa privada explorar a operação desta ferrovia.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 10/11/2025



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PORTOS BRASILEIROS BATEM RECORDE COM 1,04 BILHÃO DE TONELADAS MOVIMENTADAS

Transporte por longo curso, cabotagem e interior também apresentaram crescimentos históricos



Foto: Porto Sudeste

Brasília, 07/11/2025 – Batendo mais um recorde, os portos brasileiros movimentaram 1,04 bilhão de toneladas de cargas no acumulado entre janeiro e setembro. Isso representa 3,25% em comparação com o mesmo período do ano passado.

Segundo os dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em setembro foram movimentados

120,4 milhões de toneladas (+4,84%). O número também foi o maior para o mês na série histórica.

Ao longo do mês de setembro também aconteceram recordes nas navegações de longo curso, cabotagem e navegação interior. O primeiro foi responsável pela movimentação de 87,7 milhões de toneladas de cargas, um aumento de 3,35%; a movimentação de cabotagem atingiu 25,1 milhões de toneladas, um crescimento de 1,28%; e a navegação interior movimentou 7,5 milhões de toneladas, uma alta de 50%.

Cargas e mercadoria

Outros recordes aconteceram nas movimentações de grãos sólidos e líquidos, e nas cargas containerizadas. Foram movimentados 72,8 milhões de toneladas de grãos sólidos no nono mês do ano, um crescimento de 4,72%, enquanto os grãos líquidos movimentaram 28,3 milhões, um aumento de 6,49%.

As cargas containerizadas atingiram movimentação de 14,1 milhões, uma alta de 7,12%, isso representa 1,3 milhão de TEUs – desse total, 0,9 milhão de toneladas foram movimentadas em longo curso e 0,4 milhão por cabotagem. Por fim, a carga geral movimentou 5,2 milhões de toneladas (-6,85%).

Ao longo do mês de setembro, as cargas que tiveram a maior movimentação foram: Minério de Ferro, com movimentação de 36,6 milhões de toneladas e crescimento de 1,92%; Petróleo e Derivados (Óleo Bruto) que atingiu movimentação de 18,8 milhões e alta de 8,85%; e Milho que movimentou 10,1 milhões e avançou 12,89%.

Portos Públicos

Os portos públicos movimentaram 43,8 milhões de toneladas de cargas em setembro de 2025. O número representa aumento de 3,26% em comparação com o mesmo período do ano anterior.

Entre os 20 portos públicos que mais movimentam no país, o com maior crescimento percentual no nono mês do ano foi o Porto de Santana (AP). O aumento foi de 40,12%, em comparação com setembro de 2024, e a movimentação atingiu 0,4 milhão de toneladas.

Terminais Privados

Nos terminais autorizados houve um crescimento de 5,77% na movimentação em relação a setembro do ano passado. O setor movimentou 76,6 milhões de toneladas de cargas.

Entre os 20 TUPs que mais movimentaram em setembro, o com o maior crescimento de movimentação, comparado ao mesmo mês do ano passado, é o Terminal Marítimo Ponta Ubu (ES) com uma alta de 121,1%. O terminal movimentou 1,2 milhão de toneladas de cargas.

Painel Estatístico

O Painel Estatístico da ANTAQ pode ser acessado via smartphones e tablets, disponível no site da Agência. Na consulta eletrônica podem ser checados dados de transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores, além da movimentação portuária de contêineres.

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: 07/11/2025

ANTAQ ANUNCIA FORMAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO PARA AMPLIAR CONSENSUALIDADE NO SETOR

Nesse período, será feita uma análise nas demais agências reguladoras para verificar experiências positivas



Foto: Divulgação/Porto de Paranaguá (PR)

Brasília, 07/11/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) vai estabelecer um grupo de trabalho para propor formas de ampliar a consensualidade na resolução de conflitos entre os regulados pela autarquia. A medida foi anunciada pela diretoria, na última quinta-feira (06), em reunião de diretoria.

O grupo deve realizar uma ampla análise em outros órgãos públicos, principalmente em agências reguladoras, para examinar as experiências e necessidades da ANTAQ. Com os resultados, serão verificadas soluções positivas que poderão ser usadas e/ou adaptadas para a Agência ou, se necessário, propostas novas formas de aplicação da consensualidade.

O diretor-geral da ANTAQ, Frederico Dias, explicou que “a atuação da Agência na harmonização de conflitos tem sido efetiva ao dar resposta às demandas do mercado por pragmatismo e segurança”.

Ele completou ainda afirmando que “a ideia com a nova estratégia é disseminar essa forma de atuação, a fim de identificar novas oportunidades, especializar nossas equipes e gerar ainda mais resultados. Queremos unir técnica, diálogo e inovação para a criação de soluções céleres e definitivas aos problemas enfrentados pelo setor.”

O grupo de trabalho está baseado nos princípios da Agência de buscar eficiência administrativa, reduzir litígios e a necessidade de aprimorar os mecanismos de resolução de controvérsias no âmbito da Agência; nos princípios da consensualidade, da cooperação e da boa-fé que devem nortear a atuação da Administração Pública, visando a construção de soluções mais céleres e

eficazes; e no fomento do diálogo e da mediação como instrumentos para a prevenção e solução de conflitos entre a Agência, os agentes regulados e os usuários.

O grupo será instituído por representantes da Superintendência de Fiscalização de Coordenação das Unidades Regionais, da Superintendência de Outorgas, da Superintendência de Regulação, da Ouvidoria e da Procuradoria Federal junto à ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

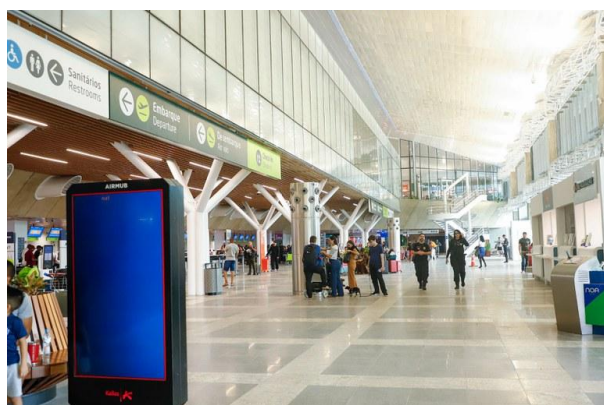
Fone: (61) 2029-6520 - **FAX:** (61) 2029-6517 - **E-mail:** asc@antaq.gov.br

Data: 07/11/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

AEROPORTO DE BELÉM INSTALA BIOMETRIA FACIAL PARA OTIMIZAR CONTROLE DE FRONTEIRA

Em preparação para a COP30, terminal inaugura seis portões automatizados para agilizar o controle migratório e reforçar a segurança no terminal



Aeroporto Internacional de Belém recebeu R\$ 450 milhões em investimentos - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

O Aeroporto Internacional de Belém acaba de inaugurar seis novos Portões de Controle de Fronteira Automatizado (ABC Gates). O novo sistema utiliza tecnologia de biometria facial para o controle migratório, e foi implementado pela SITA, especialista em tecnologia para o setor aéreo. A iniciativa visa modernizar o aeroporto e reforçar a segurança para receber as delegações do mundo na

Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 (COP30).

Foram instalados seis ABC Gates, sendo três na área de embarque e três na área de desembarque, otimizando o processo de controle migratório e garantindo mais agilidade, segurança e eficiência para os viajantes.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, o Aeroporto de cumpre um papel estratégico na conectividade nacional e agora é também um exemplo de modernização tecnológica e eficiência operacional. “Esse investimento na biometria facial, feito em parceria com a iniciativa privada, reforça o compromisso do Governo Federal com a segurança e a agilidade no controle de fronteiras”, afirmou.

Segundo o diretor Brasil da SITA, Daniel Granado, a tecnologia proporciona ganhos diretos tanto aos viajantes quanto para a Polícia Federal, ao automatizar etapas do controle migratório e permitir que os agentes concentrem esforços em atividades estratégicas. “A chegada dos ABC Gates ao Aeroporto de Belém representa um avanço importante na jornada de transformação digital dos aeroportos brasileiros. Estamos levando mais tecnologia para onde ela é essencial: no contato direto com o passageiro, garantindo eficiência no processamento e reforço à segurança nacional”, afirmou o executivo.

Aeroporto de Belém

No último sábado, 1º de novembro, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho participaram da cerimônia de entrega das obras do Aeroporto

Internacional de Belém, que acaba de concluir um amplo projeto de modernização, resultado de investimentos da ordem de R\$ 450 milhões da Norte da Amazônia Airports (NOA).

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

Data: 07/11/2025

PORTOS BATEM NOVO RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE PRODUTOS NO 3º TRIMESTRE

Levantamento do MPor com dados da Antaq mostra que nos meses de julho, agosto e setembro foram movimentadas 378,2 milhões de toneladas, alta de 6% frente a 2024



De janeiro a setembro, a movimentação já alcançou 1,04 bilhão de toneladas, revelando uma alta de 3,25% em relação aos nove primeiros meses do ano passado - Foto: Divulgação

A movimentação de carga dos portos brasileiros no terceiro trimestre de 2025 bateu recorde histórico se comparado ao mesmo período de anos anteriores. De acordo com levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a movimentação dos meses

de julho, agosto e setembro deste ano somou 378,2 milhões de toneladas, o que representou 6% de aumento em relação ao terceiro trimestre de 2024. Só a carga de contêineres teve elevação de 6,5% no período, com 42,5 milhões de toneladas.



“A modernização dos portos, associada à adoção de práticas sustentáveis, tem elevado a eficiência portuária, com responsabilidade ambiental, e ampliado o desempenho das operações no país”, afirmou o ministro do MPor, Silvio Costa Filho, lembrando que a pasta lançou recentemente o Diagnóstico de Sustentabilidade, que mapeia as ações de ESG adotadas pelas empresas do setor, e apresentará a agenda ambiental do MPor na COP30, em Belém.

Considerando o acumulado do ano, de janeiro a setembro, a movimentação já alcançou 1,04 bilhão de toneladas, revelando uma alta de 3,25% em relação aos nove primeiros meses do ano passado. Esse volume de carga também é recorde para o período, que também registrou uma boa performance no mês setembro, com elevação de 4,84% frente ao mesmo mês de 2024.

O destaque do mês de setembro vai para a movimentação de contêineres, que subiu 7,12% em relação ao mesmo mês de 2024, com 14,1 milhões de toneladas. Em volume, a maior movimentação em setembro foi de grãos sólidos, com 72,8 milhões de toneladas, representando uma alta de 4,72% frente a setembro do ano passado. A soja foi o produto que apresentou maior crescimento no mês, com 46,89% de alta e 7,9 milhões de toneladas transportadas.

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

Data: 07/11/2025

COM O PROGRAMA INVESTE+ AEROPORTOS, GOVERNO QUER TRANSFORMAR TERMINAIS EM CENTROS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos amplia oportunidades de negócios e fortalece a aviação civil brasileira



Mais sustentabilidade operacional para as concessões, ao diversificar fontes de receita dos aeroportos - Foto: Divulgação/MPor

Os aeroportos brasileiros estão passando por uma transformação. Com o programa Investe+ Aeroportos, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) está criando as condições para que os terminais deixem de ser apenas pontos de embarque e desembarque e se tornem verdadeiros centros de desenvolvimento econômico e social em suas regiões.

A iniciativa tem como foco estimular o uso comercial e produtivo das áreas dos aeroportos concedidos, atraindo empreendimentos privados que geram empregos, ampliam receitas e diversificam a economia local. A proposta é transformar cada local em um ecossistema de negócios, com atividades como shoppings, hotéis, hospitais, centros logísticos, escolas e espaços de convenções, integrando a infraestrutura aeroportuária ao cotidiano das cidades.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o programa será um marco de desenvolvimento para o Brasil. “O Investe+ Aeroportos reflete o compromisso do governo federal em criar um novo ciclo de desenvolvimento para a aviação brasileira. Estamos transformando os aeroportos em polos de negócios e integração regional, atraindo investimentos privados e gerando empregos em todo o país. Cada empreendimento firmado significa mais oportunidades para as pessoas e mais eficiência para o setor. Nosso objetivo é fazer com que a aviação seja um motor de desenvolvimento econômico e social para todas as regiões do Brasil”, disse.

“Cada empreendimento firmado significa mais oportunidades para as pessoas e mais eficiência para o setor”

Silvio Costa Filho

Já o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, destacou os benefícios para o setor e para as pessoas. “O Investe+ Aeroportos é uma política pública aderente aos anseios do mercado, da sociedade e dos passageiros, estratégica para o desenvolvimento de aeroportos cada vez mais integrados à dinâmica das localidades atendidas. Ao ampliar o potencial para exploração comercial dos aeroportos e fortalecer a segurança jurídica para os contratos, estamos criando as condições para que os terminais se tornem centros de negócios, locais de prestação de serviços diversos e ambientes de inovação. Isso garante sustentabilidade às concessões e, ao mesmo tempo, beneficia diretamente a população, que passa a contar com aeroportos mais dinâmicos, acessíveis e integrados às economias locais”, celebrou ele.

Entenda o programa

O Investe+ Aeroportos foi estruturado a partir da atualização da Portaria Minfra 93/2020, norma que disciplina a cessão de áreas nos aeroportos concedidos à iniciativa privada. A nova regulamentação amplia prazos de contrato, dá mais clareza jurídica aos investidores e simplifica processos administrativos, criando um ambiente mais previsível e competitivo para o setor.



Evento do programa no MPor

Com as mudanças, os concessionários passam a ter maior flexibilidade para celebrar contratos de longo prazo, o que permite projetos de grande porte, com retornos graduais e sustentáveis. Além disso, o texto garante que os contratos firmados durante uma concessão permaneçam válidos mesmo após eventual mudança de operador, protegendo os investimentos realizados e assegurando estabilidade ao mercado.

Entre 2023 e 2025, o Investe+ Aeroportos já contabiliza 19 empreendimentos aprovados, totalizando cerca de R\$ 4,5 bilhões em investimentos privados. Os projetos incluem shoppings centers, casas de espetáculos, escolas, hotéis, hospitais, centros logísticos, oficinas de manutenção aeronáutica, áreas comerciais, salas VIP e complexos empresariais, distribuídos em diferentes regiões do país.

A estimativa é que esses projetos gerem milhares de empregos diretos e indiretos, ampliando a arrecadação e movimentando cadeias produtivas regionais.

Benefícios

As áreas comerciais e de serviços, criadas dentro ou no entorno dos terminais geram novas oportunidades de trabalho, acesso a bens e serviços e valorização urbana. Em cidades médias e pequenas, a presença de empreendimento desse porte tem efeito direto sobre o turismo, o comércio e a infraestrutura local.

Ao aproximar os aeroportos do dia a dia das pessoas, o programa contribui para fortalecer a aviação regional e ampliar a conectividade aérea, reduzindo desigualdades e estimulando o desenvolvimento fora dos grandes centros.

A iniciativa dialoga com outras políticas em curso no MPor, como o AmpliAR, voltado à aviação regional, como uma estratégia de desenvolvimento econômico e social, especialmente nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

Além dos ganhos econômicos, o Investe+ também apoia a sustentabilidade operacional das concessões, ao diversificar as fontes de receita dos aeroportos e reduzir a dependência exclusiva das tarifas aéreas, um fator essencial para a estabilidade financeira do setor.

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

Data: 07/11/2025

Caravana capitaneada pelo ministro dos Transportes passou por 71 cidades antes de concluir o percurso de inspeção em rodovias e ferrovias

Cinco dias na estrada, cerca de 2,5 mil quilômetros percorridos e importantes obras vistoriadas: a Rota COP30, caravana do Ministério dos Transportes rumo a Belém, finalizou sua missão e chegou à cidade por volta das 23h deste sábado (8).



A equipe, composta por cerca de 30 pessoas, percorreu cerca de 2,5 mil quilômetros até chegar a Belém. Foto: Felipe Brasil/MT

Liderada pelo ministro Renan Filho, a comitiva saiu de Brasília na última terça-feira (4) e passou por Goiás, Tocantins e Maranhão, até chegar ao Pará, destacando investimentos em infraestrutura que reforçam a integração do Centro-Norte do país.

“Nós percorremos esse caminho vistoriando as obras e observando os investimentos do Governo do Brasil.

Conversamos com as pessoas, trabalhadores, o setor produtivo e representantes da política local, garantindo, assim, a melhor tomada de decisão, a fim de que o Brasil possa seguir avançando”, detalhou Renan Filho.



A equipe, composta por cerca de 30 pessoas, distribuídas em oito veículos, cruzou a BR-010 - a histórica rodovia Belém-Brasília - de ponta a ponta, passando por 71 cidades ao longo do trajeto. Símbolo da integração nacional, com quase 2 mil quilômetros de extensão, a via atravessa três regiões diferentes e cinco unidades federativas.

Hoje a Belém-Brasília se destaca como um dos principais corredores logísticos do país, especialmente para o transporte de grãos e produtos do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia).

Na tarde de sábado, antes de chegar à capital paraense, a comitiva acompanhou as obras de duplicação da BR-316, no trecho entre Castanhal e o acesso à estrada de Salinópolis. O projeto prevê 45 quilômetros duplicados e R\$192 milhões em investimentos.

“Dos 45 quilômetros, nós já duplicamos 23, que estão prontos. O nosso compromisso é no ano que vem entregar essa obra 100% pronta. Além disso, de Castanhal até Belém, a rodovia está 100% recuperada. Foram investimentos realizados pelo Ministério dos Transportes, garantindo um melhor fluxo para todos que utilizam este trecho da rodovia”, destacou Renan Filho.

Principal porta de entrada e saída da Região Metropolitana de Belém, a BR-316 conecta a capital paraense à BR-010 e ao nordeste do estado, com tráfego diário de cerca de 15 mil veículos. A duplicação vai melhorar a mobilidade e a segurança, reduzir acidentes e acelerar o escoamento da produção agrícola e industrial.

Após essa etapa, está prevista a construção de um elevador de acesso à estrada de Salinópolis, já licitado.

No coração do Brasil

Ao longo do extenso percurso rodoviário, a comitiva passou por dezenas de cidades e vistoriou obras estratégicas, como as da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), que vai ligar Água Boa (MT) a Mara Rosa (GO). O primeiro trecho, de 383 quilômetros, emprega 3.700 trabalhadores e deve ser concluído até 2026, abrindo um novo corredor de exportação para o escoamento de grãos do Centro-Oeste.

No Tocantins, Renan Filho autorizou os estudos de viabilidade para a federalização da TO-080, que liga Paraíso do Tocantins à capital Palmas. Atualmente estadual e de pista simples, a rodovia é considerada eixo estratégico de integração.

Ainda no estado, o ministro acompanhou o andamento das obras da ponte sobre o Rio Araguaia, entre Xambioá (TO) e São Geraldo do Araguaia (PA). Com entrega prevista para dezembro deste ano, a nova estrutura substituirá a travessia por balsa — usada por cerca de mil caminhões por dia, com custo médio de R\$500 — e beneficiará mais de 500 mil pessoas, reduzindo custos logísticos e impulsionando o agronegócio e o turismo regionais.

Já no Maranhão, a Rota COP30 teve dois momentos marcantes. Em Imperatriz, Renan Filho autorizou a liberação de R\$278 milhões para a segunda etapa de obras na travessia urbana da cidade, que irá melhorar a mobilidade de cerca de 285 mil habitantes.

O ministro dos Transportes vistoriou ainda outra obra muito aguardada pela população maranhense: a reconstrução da ponte Juscelino Kubitschek, entre Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO), que desabou em dezembro de 2024. A nova estrutura, com 75% das obras já concluídas, recebeu R\$171 milhões em investimentos e tem 630 metros de extensão.

A ponte Juscelino Kubitschek, que forma o eixo logístico entre o Tocantins e o Maranhão por meio da BR-226/TO/MA, é fundamental para o transporte de cargas entre dois estados pujantes na produção agrícola e industrial do Brasil.

Vem mais por aí

A chegada a Belém encerra o ciclo de vistorias do Ministério dos Transportes pela região Centro-Norte do país, mas marca o início da agenda do ministro na COP30. Na segunda-feira (10), Renan Filho participa da plenária de abertura da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima.

“Finalizou aqui a nossa viagem Brasília - Belém e agora vamos participar da COP30, discutindo os temas de sustentabilidade e o papel do Ministério dos Transportes para que o Brasil siga na vanguarda da preservação, da sustentabilidade e do desenvolvimento responsável”, concluiu Renan Filho.

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

Data: 09/11/2025

ROTA COP30: RENAN FILHO AUTORIZA NOVAS OBRAS DA BR-010/MA E VISTORIA A RECONSTRUÇÃO DA PONTE JUSCELINO KUBITSCHKE

Duplicação do trecho urbano terá investimento de R\$ 278 milhões; ministro também visitou os avanços na estrutura liga o Maranhão ao Tocantins na BR-226



Obras de reconstrução da ponte entre as cidades de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO) estão em fase final e serão entregues até dezembro pelo Governo Federal. Foto: Felipe Brasil / MT

O ministro Renan Filho autorizou, nesta sexta-feira (7), o início da segunda etapa de obras na travessia urbana de Imperatriz, na BR-010, no Maranhão, visando melhorar a mobilidade para cerca de 285.806 habitantes da cidade, conforme estimativas do IBGE. A assinatura da Ordem de Serviço fez parte da agenda da Rota COP30, caravana dos Transportes rumo a Belém

(PA).



“Essa é uma intervenção do tamanho que o povo de Imperatriz merece. É uma parceria Maranhão-Brasil. Vamos dar continuidade à duplicação do trecho urbano da BR-010/MA na cidade, com uma obra de R\$278 milhões, com R\$ 20 milhões já aplicados neste ano. E vai andar rápido, para marcar a diferença do governo do presidente Lula em relação ao que se fazia no passado”, afirmou Renan Filho.

A obra contemplará 5,4 quilômetros da malha, que serão modernizados, com duplicação de vias, novos viadutos e pontes em trechos que dão acesso a destinos turísticos maranhenses, como a Chapada das Mesas e o Poço Azul.

“É um investimento com impacto na vida do cidadão, não somente de Imperatriz, mas de toda a região Tocantina, pois a estrada dá acesso ao norte do país e também a parte do Nordeste. Facilitará muito a vida de todos os cidadãos, terá impacto direto na mobilidade urbana, na segurança e reduzindo os acidentes”, detalhou o prefeito de Imperatriz, Rildo Amaral.

A melhoria integra o conjunto de serviços realizados na rodovia para ampliar a capacidade de operação da BR-010/MA. Na primeira fase da obra, entregue em fevereiro deste ano, foram realizados 4,5 quilômetros de revitalizações, que, somadas ao novo anúncio, irão chegar a 9,9 quilômetros.

“Quando se passa por Imperatriz, quem vem de outro estado entende a dificuldade. Estamos falando de uma cidade grande, que realmente merece essa melhoria. Vai impactar positivamente o tráfego, pois a região tem um fluxo intenso, especialmente na BR-010”, pontuou o governador do Maranhão, Carlos Brandão.

O ministro também anunciou a viabilização da duplicação da BR-010/MA no trecho que liga Imperatriz à cidade de Açailândia.

Ponte Juscelino Kubitschek

A caminho de Belém, a Rota COP30 também parou na ponte Juscelino Kubitschek para acompanhar as obras de reconstrução da infraestrutura entre as cidades de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO), que caiu em dezembro de 2024.

Em fase final, os trabalhos realizados pelo Governo Federal vão mitigar os prejuízos logísticos causados à população dos dois estados e ao escoamento dos produtos da região Norte.

“Essa é a entrega mais rápida da história do país. Hoje, vivemos um momento totalmente diferente daquele em que estivemos aqui após o grave acidente que levou ao chão a ponte entre Aguiarnópolis e Estreito. Gostaria de reforçar ao povo do Maranhão, do Tocantins e do Brasil que vamos finalizar a ponte Juscelino Kubitschek antes de completar um ano do ocorrido”, afirmou o Ministro dos Transportes, Renan Filho.

Também foi necessário restabelecer um curso alternativo de deslocamento viário, enquanto se iniciava a construção da nova ponte, que recebeu R\$171 milhões em investimentos, possui 630 metros de extensão e já conta com 75% de execução.

“Juntos, nos dedicamos no primeiro momento ao socorro de todas as vítimas e à resolução das questões que ocorreram aqui, paralelamente ao levantamento da ponte. Também assumimos compromissos pela reconstrução das cidades e já realizamos essas obras”, explicou Renan Filho.

Segundo o ministro, estão sendo estabelecidos os cronogramas para que a inauguração da ligação entre Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO) seja marcada até a segunda quinzena de 2025, assim como a da ponte sobre o Tocantins e o Pará.

“Até dezembro vamos cumprir essas duas grandes entregas para a Região Norte”, completou o ministro.



Expectativa atendida

De acordo com projeções do IBGE, a cidade de Estreito (MA) tem cerca de 34.321 habitantes, enquanto Aguiarnópolis (TO) conta com uma população de 4.502 pessoas. Do lado maranhense, está Rosiane Trindade, que comemorou a reconstrução da infraestrutura.

"Muitas pessoas estão ansiosas, porque era o principal meio de transporte de todo mundo, e está fazendo muita falta. Tem gente que cruzava essa ponte todos os dias e agora tem que usar outros meios, mas estamos na torcida de que vai dar tudo certo! Muita gente falava que não ia ser entregue na data certa, mas pelo que vimos hoje, está chegando", disse.

"Todos os dias eu passava por aqui para dar uma olhada na obra. Estamos naquela expectativa e já está bem adiantado. O esforço da galera que trabalha de dia e de noite, madrugada afora, vai melhorar o tráfego da nossa BR, que é bastante movimentada", contou o morador da região, Warlys Rodrigues.

Ponte que une, crescimento que surge

A ponte Juscelino Kubitschek, que forma o eixo logístico entre o Tocantins e o Maranhão por meio da BR-226/TO/MA, é fundamental para o transporte de cargas entre dois estados pujantes na produção agrícola e industrial do Brasil.

Só no primeiro semestre de 2025, a prévia do PIB do Maranhão acumulou crescimento de 3,7% entre janeiro e junho na comparação com o mesmo período do ano anterior. "Esta ponte será um presente de Natal para Aguiarnópolis, para Estreito, para Porto Franco, para Caruaru, ou seja, toda essa região que depende dessa ponte. São mais de 300 caminhões por dia que passam por aqui", ressaltou o governador do estado do Maranhão, Carlos Brandão.

"A palavra é de agradecimento ao presidente Lula. Vamos recomeçar de cabeça erguida", celebrou Brandão.

Já o PIB trimestral do Tocantins neste ano totalizou R\$ 24,2 bilhões - 3,1% a mais do que o mesmo período de 2024. Desse montante, R\$11,2 bilhões vieram do setor de serviços, R\$9,1 bilhões da agropecuária e R\$1,7 bilhão da indústria.

"Cumprir esse compromisso com a gente ajuda as rodovias estaduais, que estavam em condições difíceis devido ao trânsito intenso, pois não eram preparadas para caminhões pesados. O Governo Federal, através do ministro Renan Filho, recuperou tudo", destacou o governador do Tocantins, Laurez Moreira.

Também participaram da cerimônia autoridades como o ministro do Esporte, André Fufuca, prefeitos da região e secretários do governo.

Vistoria na BR-316

Neste sábado (8), durante o quinto e último dia de viagem da Rota COP30, caravana do Ministério dos Transportes rumo à capital do Pará, onde será realizada a maior cúpula internacional do meio ambiente da ONU, Renan Filho vai vistoriar a duplicação da BR-316/PA, considerada uma das principais demandas mais aguardadas pela população.

A comitiva, que partiu de Brasília (DF) na terça-feira (4), chegará a Belém para representar o setor de infraestrutura e logística nacional, em diálogo com autoridades globais de diversos países, com o objetivo de firmar os melhores entendimentos entre desenvolvimento, futuro e sustentabilidade.

"Passamos por Goiás, por Tocantins e chegamos ao Maranhão. Todos os dias, estamos vistoriando as obras do país, observando com nossos próprios olhos o trabalho do governo pelo Brasil", finalizou Renan Filho.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 07/11/2025



DEPOIS DE PERCORRER QUASE DOIS MIL QUILOMETROS PELA BELÉM - BRASÍLIA, RENAN FILHO CHEGA À COP30 NESTE SÁBADO (8)

Na última parada da caravana, o ministro dos Transportes irá vistoriar a duplicação da BR-316/PA

Depois de percorrer a rodovia Belém- Brasília durante cinco dias, vistoriando inúmeras obras em 5 estados, o ministro dos Transportes chega à capital do Pará neste sábado (8), para participar da maior cúpula climática internacional, a COP30.

Antes, Renan Filho irá vistoriar uma das obras mais importantes para os paraenses: a duplicação da BR-316.

Fundamental para o desenvolvimento do estado, a rodovia vai de Castanhal até o acesso à estrada de Salinópolis.

Ao todo, o Governo Federal investiu R\$ 192 milhões em um trecho de 45 quilômetros da rodovia, a fim de melhorar um gargalo antigo e dar maior mobilidade e segurança aos usuários, além de agilizar o escoamento da produção agrícola e industrial, fortalecendo a economia regional.

Uma das inovações do projeto é o planejamento voltado a minimizar os impactos ambientais do empreendimento, com a adoção de medidas como programas de monitoramento da fauna e da flora e relatórios de acompanhamento ecológico.

Após o evento, a comitiva liderada pelo ministro dos Transportes segue rumo a Belém (PA) para integrar a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, junto às delegações de diversos países, para discutir o desenvolvimento global aliado à práticas responsáveis com o meio ambiente.

Cobertura de imprensa

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

Serviço

Vistoria das obras de duplicação da BR-316/PA

Data: Sábado, 8 de novembro

Horário: 14h30

Local: BR-316/PA - Km 75,8 - Castanhal (PA)

Chegada da caravana Rota COP30 a Belém

Data: Sábado, 8 de novembro

Horário: 20h

Local: Sede do DNIT - BR-316/PA - bairro Castanheira - Belém (PA)

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

Data: 07/11/2025

BR-101/RJ: NOVO CONTRATO IRÁ ACELERAR OBRAS E MODERNIZAR A RODOVIA

Leilão acontece na próxima terça-feira (11); entre as melhorias previstas para a Autopista Fluminense estão duplicações e vias marginais para dar fim a gargalos em trechos críticos

O ministro dos Transportes, Renan Filho, leva a leilão na próxima terça-feira (11) o contrato otimizado da BR-101/RJ, também conhecida como Autopista Fluminense. O trecho de 322,10 quilômetros conecta a divisa do Rio de Janeiro com o Espírito Santo ao entroncamento com a Ponte Presidente Costa e Silva, em Niterói, atravessando 13 municípios fluminenses estratégicos para a economia nacional.



A concessão, com prazo de 22 anos, prevê investimentos de R\$10,18 bilhões. Entre as melhorias previstas estão duplicações, faixas adicionais e vias marginais. Serão construídos ainda novos dispositivos de acesso, passarelas e paradas de ônibus, promovendo maior segurança e fluidez no tráfego.

Corredor estratégico de integração entre a costa fluminense e a Bacia de Campos, A BR-101 é uma das principais regiões petrolíferas do Brasil, ligando importantes complexos portuários e industriais, como os portos do Açu e de Macaé. A rodovia também é fundamental para o acesso à Região dos Lagos, que envolve cidades como Búzios e Cabo Frio.

Cobertura de imprensa

Profissionais interessados em cobrir o evento devem se credenciar pelo e-mail imprensa@b3.com.br. Haverá transmissão do leilão pelo canal do Ministério dos Transportes no YouTube.

Serviço

Leilão da BR-101/RJ – Autopista Fluminense

Quando: Terça-feira, 11 de novembro

Horário: 14h

Local: B3 - Rua Quinze de Novembro, 275, Centro Histórico - São Paulo (SP)

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

Data: 07/11/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – CHAMADA ÀS ARMAS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A décima e última carta do embaixador André Corrêa do Lago, presidente-designado da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30), marca o encerramento de um ciclo de manifestações e defesas de ideais e, em especial, o início de uma convocação à ação. Divulgado nesse domingo, dia 9, na véspera do início das negociações em Belém, o documento ressoou como um apelo direto à comunidade internacional para que a COP30 se torne um “ciclo de ação” e não apenas mais um fórum de debate.

O embaixador relembrou a trajetória iniciada na ECO-92 e enfatizou a capacidade da humanidade de cooperar diante da incerteza. A prioridade para Belém é transformar o grupo de quase 200 países em “uma equipe coesa”, capaz de canalizar a inteligência coletiva para proteger economias, sociedades e ecossistemas. A COP30, na visão do presidente-designado, deve ser a “COP da Verdade”: ou a humanidade escolhe a coragem e a mudança conjunta, ou será forçada a mudar pela tragédia.

A defesa do embaixador de que a COP30, que começa oficialmente nesta segunda-feira, dia 10, implemente uma agenda de mudanças concretas na política energética dos países, é o ponto crucial para o sucesso da conferência. O debate sobre as Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs), que são as metas de mitigação dos países, precisa ser transformado em compromissos com força de lei e em ações de implementação acelerada.

As mudanças devem ser focadas na união e na cooperação entre as nações, uma integração essencial para lidar com um desafio global como as mudanças climáticas. O fato de 79 países terem divulgado suas NDCs, mas ainda representarem apenas 64% das emissões, exige que as potências econômicas restantes assumam compromissos mais ambiciosos.

Vale destacar que a agenda de mitigação exige mais do que promessas; exige financiamento. A expectativa de que o financiamento para países em desenvolvimento avance com ações mais

concretas é um ponto de pressão para os países ricos, que precisam cumprir a promessa de mobilizar recursos.

A COP30 tem o privilégio de ser o palco para a renovação do Acordo de Paris. O mundo espera que as nações abracem essa responsabilidade e transformem o fórum de debate em um laboratório de soluções e progresso compartilhado. E que as ações avancem de forma coletiva e integrada, a única estratégia viável, neste momento, se as nações realmente querem vencer o desafio das mudanças climáticas sem maiores tragédias.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/11/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A VANTAGEM GEOGRÁFICA DA BAHIA



WALDECK ORNÊLAS

especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

opinioao@portalbenews.com.br

Tendo o mais extenso litoral (1.183 km), dentre os estados brasileiros, a Bahia vem dando pouca atenção ao seu aproveitamento, ignorando o importante e estratégico potencial portuário com que a natureza lhe contemplou. Aqui, convém de logo realçar a função que a Baía de Todos os Santos está pronta para desempenhar como hub-port no Atlântico Sul, bastando que seja rompido o seu atual isolamento logístico.

A anterior regionalização do Brasil incluía uma Região Leste, formada pelos estados de Sergipe, Bahia, Minas Gerais e Espírito Santo. Com a revisão, pelo IBGE, nos anos 1970, Sergipe e Bahia ficaram no Nordeste, Minas e Espírito Santo foram incorporados ao Sudeste. Nem por isto, a geografia deixa de mostrar a sua força, lembrando-nos do papel estratégico que o Leste deve desempenhar no desenvolvimento nacional.

Recorro a esta lembrança para reexaminar o papel, a presença e a participação da Bahia no processo recente de desenvolvimento do país e suas perspectivas.

Tendo o mais extenso litoral (1.183 km), dentre os estados brasileiros, a Bahia vem dando pouca atenção ao seu aproveitamento, ignorando o importante e estratégico potencial portuário com que a natureza lhe contemplou. Aqui, convém de logo realçar a função que a Baía de Todos os Santos está pronta para desempenhar como hub-port no Atlântico Sul, bastando que seja rompido o seu atual isolamento logístico.

Embora até mesmo o Porto de Ilhéus esteja incluído no Arco Norte (portos situados acima do Paralelo 16° S), a vocação da Bahia é o Eixo Centro-Leste.

Na Bahia, contudo, alguns ainda questionam se deve ou não haver o Porto Sul (prefiro Porto de Aritaguá), um novo porto em Ilhéus, para atender ao Corredor Leste-Oeste – resultado do engate FICO-FIOL – e à futura ferrovia bioceânica (prefiro Transulamericana, como a chamou Vasco Neto, seu idealizador). Fato é que os grãos do Centro-Oeste brasileiro têm no Leste a melhor opção para o seu escoamento e a Bahia como o seu melhor porto.

Do mesmo modo, ignora-se completamente o Projeto Logístico Caravelas, no Extremo Sul do Estado, envolvendo porto e ferrovia – um revival da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas – para servir aos vales dos rios Mucuri e Jequitinhonha, local de produção de lítio.

Por sua vez, o Porto de Campinho, em Maraú, nunca chegou a ser concluído. Tinha, no entanto, em sua concepção, a ideia de ser o “porto de Brasília”, mirando o Centro-Oeste, numa época em que o agro ainda não havia se desenvolvido naquela região.

Enquanto isto, estado com território de apenas 46.000 km² (ante os 564.000 km² da Bahia), mais litoral do que interior, o Espírito Santo vem procurando valer-se do litoral de que dispõe para construir um robusto sistema portuário. Embora conte com toda a produção de Minas Gerais para escoar, o olhar está mais distante, mirando os grãos do Centro-Oeste, objetivo que a Bahia até há pouco sequer cogitava.

Com dimensões territoriais de porte nacional – equivalente, por exemplo, ao da França – a Bahia ainda não vislumbrou tirar proveito do potencial de que dispõe. Ao contrário, fechada em si mesma, não cuida sequer de explorar o próprio território, ao mesmo tempo em que, olhando apenas para dentro, não se vale da conexão com polos regionais dos estados vizinhos.

Embora já esteja bastante adiantada a implantação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), no seu percurso de Ilhéus até Barreiras, com mais de 70% das obras concluídas, não há ainda qualquer movimento no Estado, no sentido de estruturar e desenvolver este novo corredor logístico, planejando portos secos, terminais logísticos e zonas de processamento de exportações. Nem se cuida, aí, da promoção econômica da agricultura, da pecuária, da mineração, da agroindústria, de forma integrada e articulada, para alavancar a interiorização do desenvolvimento.

A última iniciativa baiana de desenvolvimento regional, da qual, aliás, estive à frente, foi o Programa de Ocupação Econômica do Oeste (1980), que transformou os antigos “gerais” em um importante polo nacional da produção de grãos, tendo inspirado o que é hoje o Matopiba, ainda assim contido, agora, em seu crescimento, por falta da infraestrutura necessária de transportes e energia, e da articulação logística destinada a dar suporte à exportação.

Não obstante, no último Censo (2022), Barreiras – a capital regional do Oeste baiano – conquistou a 10^a posição entre as cidades mais populosas da Bahia. E o jovem município de Luís Eduardo Magalhães já aparece em 17^o lugar.

A Bahia precisa promover, com urgência, uma política de fortalecimento da estrutura urbana e econômica de suas principais cidades no interior, que seja capaz de torná-las verdadeiras capitais regionais.

Primeiro, aliás, é preciso resgatar o Extremo Sul, região que está cada vez mais vinculada a Vitória e Rio de Janeiro. Agora mesmo, a BR-101 está sendo requalificada por todo o Espírito Santo até ... Mucuri (BA), onde se encontra a planta de celulose da Suzano. já no território baiano, a ponte do Jequitinhonha precisou de interdição para ser lembrada.

Paralelamente, é preciso exercer o potencial de articulação com importantes cidades de estados vizinhos, a exemplo de Petrolina (PE), Montes Claros (MG), Posse (GO), Palmas e Porto Nacional (TO), Corrente e São Raimundo Nonato (PI), criando laços sólidos com parcelas territoriais desses estados, polarizando-os.

Só assim, a Bahia se tornará capaz de influenciar uma vasta região, capitaneada por Salvador, para potencializar o desenvolvimento dessa importante porção do território nacional.

TENDO O MAIS EXTENSO LITORAL (1.183 KM), DENTRE OS ESTADOS BRASILEIROS, A BAHIA VEM DANDO POUCA ATENÇÃO AO SEU APROVEITAMENTO, IGNORANDO O IMPORTANTE E ESTRATÉGICO POTENCIAL PORTUÁRIO COM QUE A NATUREZA LHE CONTEMPLOU. AQUI, CONVÉM DE LOGO REALÇAR A FUNÇÃO QUE A BAÍA DE TODOS OS SANTOS ESTÁ PRONTA PARA DESEMPENHAR COMO HUB-PORT NO ATLÂNTICO SUL, BASTANDO QUE SEJA ROMPIDO O SEU ATUAL ISOLAMENTO LOGÍSTICO

COP30 - PRESIDENTE DA COP30 CONVOCA PAÍSES A TRANSFORMAR BELÉM EM PONTO DE VIRADA CLIMÁTICA

Em carta final, André Corrêa do Lago defende união de quase 200 nações e diz que a conferência inaugura um “ciclo de ação” para acelerar a agenda do Acordo de Paris

Da Agência Brasil



“Quando a COP chegar à Amazônia, as florestas serão naturalmente um tópico central”, diz André Corrêa do Lago

O presidente-designado da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30), embaixador André Corrêa do Lago, divulgou ontem (9) sua décima e última carta à comunidade internacional, chamando os países para que Belém se torne “um ciclo de ação” no enfrentamento da crise climática global. No documento, divulgado às vésperas do início, hoje (10), da Conferência

das Partes, Corrêa do Lago faz um resumo das cartas anteriores e finaliza ressaltando que o processo de mudança deve acontecer conjuntamente. “A COP30 pode marcar o momento em que a humanidade recomeça – restaurando nossa aliança com o planeta e entre gerações. Somos privilegiados por ter sido destinado a nós o dever de fazer história como aqueles que escolheram a coragem em vez da omissão, para virar o jogo na luta climática. Devemos abraçar esse privilégio como responsabilidade – pelas pessoas que amamos, pelas gerações que vieram antes e pelas que ainda virão”, escreveu.

“A COP30 PODE MARCAR O MOMENTO EM QUE A HUMANIDADE RECOMEÇA – RESTAURANDO NOSSA ALIANÇA COM O PLANETA E ENTRE GERAÇÕES. SOMOS PRIVILEGIADOS POR TER SIDO DESTINADO A NÓS O DEVER DE FAZER HISTÓRIA COMO AQUELES QUE ESCOLHERAM A CORAGEM EM VEZ DA OMISSÃO, PARA VIRAR O JOGO NA LUTA CLIMÁTICA. DEVEMOS ABRAÇAR ESSE PRIVILÉGIO COMO RESPONSABILIDADE – PELAS PESSOAS QUE AMAMOS, PELAS GERAÇÕES QUE VIERAM ANTES E PELAS QUE AINDA VIRÃO”, ESCREVEU ANDRÉ CORRÊA DO LAGO”

Na carta, o presidente-designado da COP30 relembra a trajetória de discussões sobre a crise climática, iniciadas com a ECO-92, no Rio de Janeiro. “Em Belém, honraremos essa continuidade: a capacidade de nossa espécie de cooperar, renovar-se e agir em conjunto diante da incerteza”, escreveu.

Para o embaixador, este é o momento de implementar uma agenda de mudanças focada na união e na cooperação.

“À medida que nos aproximamos das negociações de Belém, tenho uma prioridade principal: garantir que nossa impressionante membresia [membros de um grupo, associação ou entidade] de quase 200 países e culturas vá além de grupos de negociação e Partes, evoluindo como uma equipe coesa. Uma equipe capaz de canalizar, para nosso trabalho, a inteligência coletiva da humanidade e o melhor que podemos oferecer individualmente em prol de nosso propósito comum: proteger nossas sociedades, economias e ecossistemas”, afirmou.

Corrêa do Lago fez um resumo das cartas anteriores, nas quais foram delineadas as prioridades centrais para a COP30: reforçar o multilateralismo e o regime climático; conectar o regime climático à vida real das pessoas e à economia real; e acelerar a implementação do Acordo de Paris.

“Com esta décima carta, concluo um ciclo de palavras para que o mundo abra um ciclo de ação; estamos quase lá”, disse o embaixador Corrêa do Lago.

Na carta, o embaixador conclamou as nações e os diversos atores a estarem “conscientes do privilégio e da oportunidade de transformar as negociações de um fórum de debate adversarial em um laboratório de soluções” — um murão global pelo progresso compartilhado”, acrescentou.

“Mas mais importante do que o que fazemos e como fazemos é termos clareza sobre por que o fazemos. A COP30 será a COP da Verdade. Ou decidimos mudar por escolha, juntos, ou seremos forçados a mudar pela tragédia. Temos uma escolha. Podemos mudar. Mas precisamos fazê-lo juntos”, diz o documento.

Nesta segunda-feira (10), tem início as negociações da COP30, que girarão em torno das definições das Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDC, na sigla em inglês). As NDCs são metas de mitigação, ou seja, compromissos adotados pelos países para redução de emissões de gases de efeito estufa.

O Brasil se comprometeu a reduzir entre 59% e 67% suas emissões até 2035, abrangendo todos os gases de efeito estufa e todos os setores da economia. Até o momento 79 países já divulgaram suas NDCs. Eles são responsáveis por 64% das emissões. Os 118 restantes, são responsáveis por 36%. A expectativa é que a agenda de mitigação da crise climática avance com ações mais concretas de financiamento dos países em desenvolvimento.

R\$ 33 milhões da Suíça

O Brasil receberá 5 milhões de francos suíços, aproximadamente R\$ 33 milhões, da Suíça para o Fundo Amazônia. O anúncio foi feito ontem (9) pela ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, e pelo presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, durante o evento “Presença Suíça na COP30”, em Belém.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025

COP30 - TCU APRESENTA CLIMATESCANNER E AMPLIA AGENDA DE FISCALIZAÇÃO AMBIENTAL

Ferramentas de diagnóstico, auditorias e iniciativas de transição energética compõem a agenda do órgão na conferência em Belém

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



A ferramenta surge como uma resposta da Intosai ao desafio de abordar a questão das mudanças climáticas em nível global.

A PRESENÇA DO TCU NA COP30 REAFIRMA O COMPROMISSO DO TRIBUNAL COM A SUSTENTABILIDADE E COM O FORTALECIMENTO DA GOVERNANÇA CLIMÁTICA. NOSSO PAPEL É GARANTIR QUE OS RECURSOS PÚBLICOS DESTINADOS AO ENFRENTAMENTO DAS MUDANÇAS DO CLIMA SEJAM APLICADOS COM EFICIÊNCIA, TRANSPARÊNCIA E RESPONSABILIDADE”

Vital do Rêgo



presidente do TCU

A partir desta segunda-feira (10), o Tribunal de Contas da União (TCU) integra a programação da COP30, em Belém (PA), com uma agenda centrada na apresentação de diagnósticos e ferramentas que, segundo o tribunal, reforçam a necessidade de aprimorar a governança climática e o acompanhamento das políticas públicas ambientais. O destaque será o debate “ClimateScanner e Painel Clima Brasil: uma avaliação inédita das instituições de controle sobre as ações climáticas governamentais”, marcado para amanhã (11), às 10h, na sala Sumaúma do Pavilhão Brasil, na Blue Zone. O encontro marca a divulgação global dos resultados do ClimateScanner, plataforma coordenada pelo TCU que avaliou ações de governança, financiamento e políticas públicas em mais de 100 países. O tribunal também detalhará o Painel Clima Brasil, que aplica a metodologia internacional nos níveis estadual e municipal.

Participam da apresentação o presidente da COP30, embaixador André Corrêa do Lago, o presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo, o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, a diretora global de Mudança Climática do PNUD, Cassie Flynn, e o presidente do BID, Ilan Goldfajn. Ao longo da conferência, o tribunal afirma que pretende reforçar o papel das instituições superiores de controle (ISC) no enfrentamento da crise climática. A corte representa a presidência da Organização Internacional das Instituições Superiores de Controle (Intosai), entidade que comandou por três anos, até a transferência de liderança para o Egito, no fim de outubro.

O TCU também apresenta iniciavas como o Guia Prático de Transição Energética, que, segundo o tribunal, reúne metodologias para fiscalizações climáticas baseadas em auditorias realizadas no país. O documento busca apoiar outras instituições de controle na avaliação da transição energética e na gestão das políticas públicas do setor. Outro trabalho previsto é o Índice Multidimensional da Pobreza, desenvolvido em parceria com a Universidade de Oxford, que propõe metodologia para aferir, de forma ampliada, a efetividade de políticas voltadas à redução da pobreza. “A presença do TCU na COP30 reafirma o compromisso do Tribunal com a sustentabilidade e com o fortalecimento da governança climática. Nosso papel é garantir que os recursos públicos destinados ao enfrentamento das mudanças do clima sejam aplicados com eficiência, transparência e responsabilidade”, afirmou o presidente Vital do Rêgo. Os ministros Augusto Nardes e Bruno Dantas também participam da conferência.

Agenda

A agenda do tribunal inclui ainda debates técnicos em diferentes pavilhões da COP30. Na segunda-feira, às 15h, o TCU participa do painel “Promovendo a agenda global de financiamento por meio da transparência e da accountability”, no Pavilhão Intosai, com representantes do GFLAC, do NDC Partnership e do BNDES. Às 18h, integra a abertura oficial do Pavilhão Brasil. Na terça-feira, às 17h, o tribunal contribui para o painel “Ecossistemas de inovação para ação climática: dados, IA e sistemas inteligentes”, no Pavilhão Ibero-América Viva, na Green Zone, sobre o uso de inteligência artificial e dados para melhorar políticas climáticas.

Na quarta-feira (12), às 12h, o TCU integra a sessão “Auditoria para a resiliência climática: proteção dos orçamentos públicos diante do risco de desastres”, no Pavilhão Finlândia, em parceria com o Escritório das Nações Unidas para Redução do Risco de Desastres (UNDRR) e o Grupo de Trabalho sobre Auditoria Ambiental da Intosai (WGEA). Ainda na quarta, às 16h15, o tribunal participa do painel “Territórios em transição: a transição justa como caminho para o desenvolvimento sustentável em regiões dependentes do carvão”, no Pavilhão das Fundações Climáticas Regionais, com referência ao Plano de Transição Energética Justa do Rio Grande do Sul (TEJ-RS) e presença do ministro Augusto Nardes.

Na quinta-feira (14), às 15h, o TCU integra o painel “Eficácia para adaptação: por que os planos de adaptação às mudanças climáticas falham e como os auditores podem ajudar a corrigi-los?”, no Pavilhão ONU/ PNUD, que apresenta resultados de mais de 50 auditorias internacionais. Encerrando a participação, às 17h30, o tribunal estará no debate “Subsídios ineficientes aos combustíveis fósseis: entraves, desafios e perspectivas domésticas e globais”, na sala Cumaru do Pavilhão Brasil, com instituições como IISD, Transforma Global, Columbia Climate School, Inesc e WWFBrasil. Ao

longo de toda a COP30, o tribunal também participa de reuniões bilaterais com instituições internacionais de controle e do lançamento da coleção do Conselho Editorial do Senado Federal, no Pavilhão Intosai, ampliando o diálogo sobre transparência, fiscalização e governança climática.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025

COP30 - PONTO DE VIRADA SOBRE METANO: LÍDERES ACIONAM FREIO DE EMERGÊNCIA CLIMÁTICA

Às vésperas da conferência, Brasil, China e Reino Unido organizaram cúpula sobre metano com o objetivo de desacelerar a mudança do clima e gerar benefícios

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O grupo lançou um conjunto de iniciativas históricas para acelerar a ação global sobre metano e outros gases de efeito estufa não-CO₂ – a maneira mais rápida e eficaz de desacelerar a mudança do clima e gerar benefícios imediatos para a qualidade do ar, segurança alimentar e saúde pública

Brasil, China e Reino Unido, com apoio da presidência da COP30, co-organizaram uma cúpula sobre metano. A reunião teve representantes de Barbados, França, Alemanha, da Climate and Clean Air Coalition e da Bloomberg Philanthropies, nesse sábado (8) em Belém.

Foi lançado um conjunto de iniciativas históricas para acelerar a ação global sobre metano e outros gases de efeito estufa não-CO₂—a maneira mais rápida e eficaz de desacelerar a mudança do clima e gerar benefícios imediatos para a qualidade do ar, segurança alimentar e saúde pública.

Juntos, esses anúncios sinalizam uma nova era de cooperação, transparência e responsabilidade para reduzir metano e outros gases que não são CO₂, por meio de regulamentação alinhada, mitigação rápida e mercados mais justos. Nas discussões, os líderes destacaram a necessidade urgente de enfrentar a “outra metade” da mudança do clima, incluindo metano, óxido nitroso e hidrofluoro-carbonos (HFCs).

Eles ressaltaram como os países estão agindo tanto nacional quanto internacionalmente para acelerar a redução dessas emissões e reafirmaram que confiança, parceria e responsabilidade compartilhada são essenciais para avançar mais rapidamente juntos — um verdadeiro muro pelo metano.

A ministra do Meio Ambiente e Clima do Brasil, Marina Silva, juntamente com o secretário de Estado para Segurança Energética e Net Zero do Reino Unido, Ed Miliband, anunciaram o lançamento do “Acelerador de Ação dos Países sobre Superpoluentes”, iniciava plurianual da CCAC para acelerar reduções profundas de metano e HFCs, entre outros, em 30 países em desenvolvimento até 2030.

Serão criadas Unidades Nacionais de Super Poluentes, inspiradas nas bem-sucedidas Unidades de Ozônio do Protocolo de Montreal, para garantir ações contínuas dentro das instituições



governamentais. O primeiro grupo de sete países – Brasil, Camboja, Indonésia, Cazaquistão, México, Nigéria e África do Sul – receberá coletivamente um pacote inicial de US\$ 25 milhões.

O objetivo é mobilizar US\$150 milhões em sua primeira fase e implementar ações coordenadas de alto impacto, alinhadas às prioridades nacionais, trazendo benefícios imediatos para saúde pública, agricultura e resiliência econômica, ao mesmo tempo em que reforça o impulso global para ação climática de curto prazo.

Declaração

O Reino Unido também anunciou um esforço coletivo para reduzir significativamente as emissões de metano, por meio da declaração “Reduzindo Drasticamente as Emissões de Metano no Setor Global de Combustíveis Fósseis”. Ela estabelece seis ações para acelerar reduções na cadeia de valor de óleo e gás. Isso inclui medição e verificação robustas, eliminação da queima e ventilação rotineiras até 2030 e apoio a países produtores de baixa e média renda.

Além disso, cria um painel de governos para desenvolver um mercado de intensidade de metano próximo de zero, com progresso a ser reportado em 2026. O Reino Unido e parceiros convidaram outros países a endossar e implementar os objetivos da declaração.

“Gases de efeito estufa de curta duração, como o metano, têm impacto mais potente no aquecimento global do que o CO₂, mas permanecem na atmosfera por menos tempo. Reduzir suas emissões nos dá a oportunidade de manter a temperatura média do planeta dentro de 1,5°C, diminuindo a frequência, intensidade e impacto de eventos climáticos extremos e protegendo vidas, especialmente das pessoas mais vulneráveis. Hoje, o murão global contra o metano ganhou apoio crucial com o lançamento do “Acelerador de Ação dos Países sobre Super poluentes”, iniciativa conjunta do Brasil e do Reino Unido,” disse Marina Silva.

O ministro da Ecologia e Meio Ambiente da China, Huang Runqiu, afirmou: “A cúpula não apenas reforça o papel crítico do controle de metano e outros gases de efeito estufa não-CO₂ na resposta global às mudanças climáticas, mas também incentiva todas as partes a compartilhar políticas e ações adotadas no processo de redução de emissões. Mudanças climáticas são um desafio global e seu enfrentamento requer esforços concertados de todo o mundo.”

Ed Miliband declarou: “Reduzir metano e outros gases de efeito estufa não-CO₂ é uma das maneiras mais rápidas e eficazes de frear o aquecimento global e limpar o ar. O Reino Unido tem orgulho de estar na COP30, trabalhando com parceiros internacionais para transformar ambição em ação concreta por meio do nosso Plano de Ação do Metano.”

A embaixadora de Barbados, Liz Thompson, ressaltou: “Reduzir as emissões globais de metano é uma questão de sobrevivência, estabilidade social e sustentabilidade econômica para pequenas ilhas.” Citando exemplos recentes, como o furacão Melissa, que atingiu a Jamaica há duas semanas causando cerca de US\$ 10 bilhões em danos, enfatizou a urgência da ação. “Precisamos que as empresas de óleo e gás reconheçam a importância de cortar emissões de metano, parando a queima e os vazamentos. Os países aqui reunidos podem liderar pelo exemplo, controlando suas emissões domésticas de metano, e no próximo ano devemos avançar nas discussões para que a COP31 possa apresentar uma proposta concreta que inicie esforços rumo a um acordo legalmente vinculante.”

A CEO da COP30, Ana Toni, destacou que a próxima conferência climática será uma plataforma para mostrar soluções escaláveis, demonstrar liderança dos países e mobilizar financiamentos para mitigação rápida. “O tempo é nosso maior desafio, e reduzir emissões de metano é uma solução crítica que entrega resultados mais rápidos”, disse, convocando a comunidade global a agir em conjunto e convidando participantes a se engajar em iniciativas focadas em metano durante a COP30, incluindo a reunião ministerial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/11/2025



COP30 - MARINHA SIMULA RETOMADA DE CRUZEIRO EM AÇÃO DA COP30

Exército naval treinou inserção de militares por helicóptero e operações de resgate em cenário de tomada hostil do Costa Diadema

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A aeronave UH-15 “Super Cougar” aproximou-se em baixa altura — cerca de sete metros — e lançou um cabo sobre o convés do navio, permitindo a inserção das equipes de resgate e retomada

A Marinha do Brasil (MB) realizou, na última sexta-feira (7), em Belém (PA), um exercício de simulação envolvendo forças adversas assumindo o controle do transatlântico Costa Diadema. A atividade integrou as ações de preparação de segurança para a 30ª Conferência das Partes (COP30) e teve como objetivo manter a capacidade da corporação de contribuir para a proteção de diferentes tipos de embarcações civis que possam ser alvo de ações terroristas ou de pessoas mal intencionadas.

De acordo com a Marinha, durante o adestramento a aeronave UH-15 “Super Cougar” aproximou-se em baixa altura — cerca de sete metros — e lançou um cabo sobre o convés do navio, permitindo a inserção das equipes de resgate e retomada. Ao todo, 14 militares desceram do helicóptero utilizando o método fast rope. A instituição acrescentou que a varredura realizada na embarcação teve como finalidade localizar ameaças que dominavam o navio e resgatar vítimas ou reféns mantidos sob controle de forças opositoras.

A Marinha destacou que a atividade contou com a sincronia de militares dos Comandos Anfibios do Corpo de Fuzileiros Navais e de Mergulhadores de Combate, profissionais especializados em missões de alta complexidade, como reconhecimento, ações de comando, contraterrorismo e operações de resgate. Ainda segundo a corporação, foi simulada a presença de agentes perturbadores para conferir maior realismo à operação.

O coordenador da ação tática do exercício, capitão-tenente Victor Hugo, afirmou que a iniciativa representou uma oportunidade singular, sobretudo por envolver um navio de turismo de grande porte. Ele ressaltou a importância da equipe especializada e informou que o planejamento e o preparo começaram com antecedência. “Na ocorrência de alguma situação de crise a bordo, pode ser necessário o emprego de equipes táticas de operações especiais como o último recurso para intervir e obter uma solução da crise, restabelecendo, por fim, a segurança e a paz a bordo.”

A Marinha informou ainda que a aeronave empregada possui capacidade de decolagem de até 11 toneladas e opera com uma tripulação composta por cinco militares. De acordo com a corporação, o helicóptero se destaca por ser utilizado em uma ampla gama de operações, incluindo missões especiais, evacuação aeromédica, busca e salvamento, resgate no mar, transporte logístico e de carga externa. AMB acrescentou que o equipamento também pode atuar em combate a incêndios e no lançamento de paraquedistas, o que, segundo a instituição, demonstra sua versatilidade e elevada capacidade operacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025

COP30 - POTENCIAL DO TFFF É DE BILHÕES E BILHÕES DE DÓLARES, DIZ PRESIDENTE DA CNSEG

Do Estadão Conteúdo

O potencial de captação de recursos do investidor privado pelo Fundo Florestas Tropicais para Sempre (TFFF, na sigla em inglês) é de bilhões e bilhões de dólares. O prognóstico é de Dyogo Oliveira, presidente da Confederação Nacional das Seguradoras (CNSeg).

"O TFFF oferece três pontos importantes para o investidor. Tem risco baixo. Tem rentabilidade. É verdade que o retorno não é uma 'Brastemp', mas é rentável. E ainda oferece liquidez", disse o ex-ministro do Planejamento. "Ao ter essas três condições, o fundo tem potencial de atrair muitos bilhões globalmente", afirmou. O presidente da CNSeg pontuou que muitas seguradoras têm encontrado dificuldade de encontrar avos "verdes" para compor suas carteiras de investimentos. "ACNSeg tem pedido para o Tesouro Nacional a emissão de 'green bonds' no Brasil. O Tesouro já fez duas emissões de 'green bonds', mas só no exterior", disse Dyogo.

O ex-ministro explicou que ficou "realmente muito otimista" com o fundo, que classificou como sofisticado e criativo e que parece oferecer as garantias de liquidez, retorno e risco controlado. "O mais difícil o Brasil já fez, que é trazer o dinheiro soberano", afirmou Lucca Rizzo, especialista em financiamento do Instituto Clima e Sociedade (iCS). "O

Brasil lançou a ideia do fundo em Dubai, na COP30, e em dois anos conseguiu rar do papel", elogiou Rizzo.

O especialista do iCS pontuou que o instrumento é um ganha-ganha porque remunera o país em desenvolvimento e realmente conserva a floresta tropical. "É um instrumento de pagamento por resultado" disse Rizzo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/11/2025

COP30 - BNDES E INSTITUIÇÕES VÃO CRIAR UMA CERTIFICADORA DE CRÉDITO DE CARBONO, AFIRMA MERCADANTE

Do Estadão Conteúdo

O BNDES está se juntando a um grande banco nacional e outras instituições na criação de uma certificadora de carbono. Conforme revelou com exclusividade ao Estadão/Broadcast o presidente da instituição pública, Aloizio Mercadante, o anúncio será feito na próxima terça-feira, 11, em evento paralelo durante a realização da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP-30).

Para Mercadante, a certificadora é de enorme importância pois "não se pode comparar um hectare de floresta da Amazônia com um hectare de pinus, como querem nesse mercado". Ele lembra que a biodiversidade na floresta tropical é muito maior e defende que o restauro com plantas nativas preserva uma biodiversidade fundamental para o futuro da humanidade.

"É importante tanto para pesquisa farmacológica, quanto para alimentação quanto para os serviços ambientais que a floresta presta para a sociedade", afirma. "A certificadora é uma disputa dura com os países do Norte", acrescenta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/11/2025

POLÍTICA - LULA CONDENA USO DA FORÇA NA REGIÃO E CRITICA PRESSÃO MILITAR DOS EUA SOBRE A VENEZUELA

Em cúpula Celac-UE, presidente defende respeito ao direito internacional, alerta para retrocessos na integração latino-americana e destaca desafios de segurança

Do Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse neste domingo, 9, que "a ameaça de uso da força militar voltou a fazer parte do cotidiano da América Latina e Caribe", em um sinal indireto às ameaças promovidas pelo governo dos Estados Unidos contra a Venezuela. Ele afirmou que "democracias não combatem o crime violando o direito internacional".

O governo de Donald Trump tem usado como pretexto para intensificar sua presença militar no Caribe o combate ao narcotráfico. Nos últimos meses, destruiu barcos que traficavam pela região alegando que se tratavam de embarcações de traficantes. Os tripulantes foram mortos.



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

"A AMEAÇA DE USO DA FORÇA MILITAR VOLTOU A FAZER PARTE DO COTIDIANO DA AMÉRICA LATINA E CARIBE. VELHAS MANOBRAS RETÓRICAS SÃO RECICLADAS PARA JUSTIFICAR INTERVENÇÕES ILEGAIS. SOMOS REGIÃO DE PAZ E QUEREMOS PERMANECER EM PAZ. DEMOCRACIAS NÃO COMBATEM O CRIME VIOLANDO O DIREITO INTERNACIONAL", DECLAROU LULA

O discurso de Lula foi feito na Cúpula Celac-União Europeia em Santa Marta, na Colômbia. O presidente brasileiro disse que a América Latina é uma "região de paz" e pretende continuar assim.

"A ameaça de uso da força militar voltou a fazer parte do cotidiano da América Latina e Caribe. Velhas manobras retóricas são recicladas para justificar intervenções ilegais. Somos região de paz e queremos permanecer em paz. Democracias não combatem o crime violando o direito internacional", declarou.

Segundo Lula, a "democracia também sucumbe quando o crime corrompe as instituições, esvaziam espaços públicos e destroem famílias e desestruturam negócios". O presidente brasileiro disse que garantir "segurança é dever do Estado e direito humano fundamental" e que "não existe solução mágica para acabar com a criminalidade". O presidente defendeu "reprimir o crime organizado e suas lideranças, estrangulando seu financiamento e rastreando e eliminando o tráfico de armas".

Lula citou a última reunião da cúpula Celac-União Europeia, há dois anos, em Bruxelas. Disse que, naquela época, "vivíamos um momento de relançamento dessa histórica parceria", mas, "deste então, experimentamos situações de retrocessos".

O petista criticou a falta de integração entre os países latino-americanos. afirmou que "voltamos a ser uma região dividida" e com ameaças envolvendo o "extremismo político".

"A América Latina e o Caribe vivem uma profunda crise em seu projeto de integração. Voltamos a ser uma região dividida, mais voltada para fora do que para si própria. A intolerância cria força e vem impedindo que diferentes pontos de vista possam se sentar na mesma mesa. Voltamos a viver com a ameaça do extremismo político, da manipulação da informação e do crime organizado. Projetos pessoais de apego ao poder muitas vezes solapam a democracia", afirmou.

Em seu discurso, Lula também citou a realização da COP30, em Belém, e mencionou o Fundo Florestas Tropicais para Sempre (TFFS na sigla em inglês). Disse que o fundo "é solução inovadora para que nossas florestas valham mais em pé do que derrubadas" e que a "transição energética é inevitável".

O petista também lamentou o tornado que atingiu a cidade de Rio Bonito do Iguaçu, no Paraná, e manifestou suas condolências às vítimas da tragédia climática dos últimos dias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/11/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - SILVEIRA COORDENA AÇÕES FEDERAIS APÓS CICLONE DEVASTAR O PARANÁ

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

RESPOSTA EMERGENCIAL

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, interrompeu sua agenda oficial em Fernando de Noronha (PE) nesse domingo, dia 9, para coordenar pessoalmente a resposta federal ao ciclone que causou destruição no Paraná. O fenômeno climático, com ventos que ultrapassaram 250 km/h, resultou em seis mortes e deixou cerca de 290 mil consumidores sem energia elétrica no estado.

SERVIÇO RESTABELECIDO

Por determinação direta do ministro, toda a equipe do Ministério de Minas e Energia foi mobilizada para restabelecer o fornecimento o mais rápido possível. De acordo com os últimos informes da pasta, mais de 200 mil unidades consumidoras já tiveram o serviço restabelecido, mas o acesso às áreas mais críticas ainda é um desafio para as equipes de reparo. Silveira afirmou estar em contato constante com o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional para coordenar a assistência à população afetada.

POUSO-CARANGUEJO

Uma manobra espetacular durante o pouso de um Airbus A320 da Latam no Aeroporto Internacional de Navegantes, em Santa Catarina, na última quarta-feira, dia 5, viralizou nas redes sociais. O avião vinha do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo e pousou em Navegantes às 16h26. Uma forte ventania, com ventos cruzados, obrigou o piloto da aeronave a realizar uma manobra conhecida como “pouso-caranguejo”, em que o avião realiza o procedimento de descida de lado. Ou seja, o piloto aponta o nariz do avião para a direção do vento durante a aproximação com a terra e o alinhamento da aeronave com a pista acontece quando o avião está prestes a tocar o solo.

PROCEDIMENTO NORMAL

A manobra é considerada um procedimento dentro da normalidade na aviação, sem risco para os passageiros, especialmente em aeroportos localizados perto do mar, como é o caso de Navegantes.

NOVAS ROTAS

A companhia de aviação Latam vai inaugurar duas novas rotas domésticas sazonais com partida do Aeroporto Santos Dumont (SDU), no Rio de Janeiro. Os voos, para Porto Seguro (BA) e Salvador (BA), estarão disponíveis entre 15 de dezembro deste ano e 8 de fevereiro de 2026, com frequências diárias. Com a medida, a Latam retoma voos do SDU para destinos na Bahia, mesmo com as restrições impostas pelo Governo para incentivar o tráfego no Aeroporto do Galeão (GIG).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025

TRANSPORTES | PORTOS - CODEBA INICIA FASE DE TRANSIÇÃO E ASSUME GESTÃO PROVISÓRIA DO PORTO DE ITAJAÍ

Companhia afirma que a nova etapa integra equipes, reforça a Guarda Portuária e preserva a autonomia da administração local até a criação das Docas de Santa Catarina

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A reunião de trabalho ocorreu na sede da Superintendência, com a presença do superintendente João Paulo Tavares Bastos e do diretor-presidente da Codeba, Antônio Gobbo, acompanhados de equipes técnicas das duas instituições.

O processo de transição da administração do Porto de Itajaí foi iniciado na última terça-feira (4). Uma comitiva da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) se reuniu com a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), na sede do órgão, para

iniciar oficialmente a gestão participativa provisória do porto — até a criação da empresa pública

Docas de Santa Catarina. Segundo a Codeba, o objetivo é estabelecer um plano de ação que garanta a execução dos investimentos previstos, preservando autonomia para que a gestão local continue trabalhando pelo desenvolvimento do porto.

**A NOVA ETAPA MARCA, DE ACORDO COM A CODEBA, A
VALORIZAÇÃO DA GUARDA PORTUÁRIA E DOS SERVIDORES,
ALÉM DE CONSOLIDAR UM MODELO DE GESTÃO INTEGRADA E
MODERNA, COM FOCO EM EFICIÊNCIA, SUSTENTABILIDADE E
FORTELECIMENTO DA AUTONOMIA LOCAL**

A nova etapa marca, de acordo com a Codeba, a valorização da Guarda Portuária e dos servidores, além de consolidar um modelo de gestão integrada e moderna, com foco em eficiência, sustentabilidade e fortalecimento da autonomia local.

A reunião de trabalho ocorreu na sede da Superintendência, com a presença do superintendente João Paulo Tavares Bastos e do diretor-presidente da Codeba, Antônio Gobbo, acompanhados de equipes técnicas das duas instituições.

"Recebemos uma missão do Ministério dos Portos e Aeroportos para criação da Autoridade Portuária de Santa Catarina. Temos expertise e vamos fazer a transição da forma mais rápida possível, com o máximo de autonomia para a equipe gestora de Itajaí, porque ninguém entende mais do Porto de Itajaí do que as pessoas que trabalham e que moram em Itajaí", afirmou Antônio Gobbo.

Durante o encontro, houve a integração das equipes, sistemas, projetos e rotinas de trabalho. A Codeba informou que também foram discutidos balanços financeiros, cronogramas de obras, projetos prioritários, licitações, investimentos e ações de valorização de pessoal, incluindo melhorias estruturais e condições de trabalho da Guarda Portuária.

"A Autoridade Portuária de Santos cumpriu seu papel de forma exemplar nesta fase de transição. Agora iniciamos uma nova etapa com mais autonomia, segurança institucional e foco nas pessoas. A vinda da Codeba representa uma gestão pública moderna e participativa, que valoriza a Guarda Portuária, os servidores e o trabalho coletivo. Com experiência em grandes navios e projetos sustentáveis, a Codeba traz solidez e confiança para o futuro do Porto de Itajaí", afirmou o superintendente João Paulo Tavares Bastos.

A gestão transitória do Porto de Itajaí ocorre após a publicação do Despacho nº 19/ 2025/SNP-MPOR, do Ministério de Portos e Aeroportos, que confirma a substituição da Autoridade Portuária de Santos (APS) pela Codeba. O documento, assinado em 30 de outubro de 2025 pelo secretário nacional de Portos substituto Bruno Neri da Silva, determina a formalização de um novo convênio de descentralização entre a União e a Companhia, garantindo, segundo a Codeba, a continuidade das operações, a segurança jurídica e o fortalecimento institucional do porto.

A gestão participava provisória segue vigente até a criação da empresa pública Docas de Santa Catarina — futura autoridade portuária que, de acordo com a Codeba, trará autonomia plena à unidade local.

Na reunião foram anunciadas medidas concretas de reforço e valorização da Guarda Portuária e dos servidores portuários, entre elas:

- reequipamento da Guarda Portuária, conforme a Portaria 584/2025 do Ministério dos Portos e Aeroportos, que prevê aquisição de veículos operacionais para deslocamento rápido e patrulhamento dentro da área portuária;
- aquisição de drones para monitoramento aéreo, controle perimetral e apoio às operações de segurança;
- implantação de sistemas de inteligência dedicados e lançamento de cursos e capacitações.

Entre outras ações, a Codeba informou a continuidade do processo de dragagem do canal de acesso. Segundo a Codeba, essas iniciativas visam não apenas reforçar a segurança do porto, mas também valorizar o servidor portuário, elevar o nível de profissionalização, modernizar as operações e aderir ao conceito de Porto Inteligente. As medidas serão implementadas durante o processo de transição.

O Porto de Itajaí caminha para encerrar 2025 com recordes de movimentação de cargas e contêineres, faturamento projetado em R\$ 140 milhões e crescimento superior a 431% em apenas oito meses. Um reflexo direto, segundo a Codeba, da retomada operacional e da eficiência conquistada sob a gestão pública federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025

TRANSPORTES | PORTOS - SUAPE AMPLIA ARTICULAÇÃO COM O AGRONEGÓCIO PERNAMBUCANO

Encontros do Pacto pelo Agro avançam em tratativas com terminais e preparam agenda com a ApexBrasil para impulsionar exportações

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



O encontro reuniu lideranças do Complexo Industrial Portuário de Suape, da Secretaria de Desenvolvimento Agrário, Agricultura, Pecuária e Pesca de Pernambuco (SDA) e representantes de instituições e empresas ligadas à agricultura e à avicultura no Estado. A agenda foi conduzida pelo diretor-presidente da estatal portuária, Armando Monteiro Bisneto, e pelo secretário da SDA, Cícero Moraes.

ENTRE OS PRINCIPAIS ENCAMINHAMENTOS, DESTACARAM-SE A ARTICULAÇÃO DE UMA REUNIÃO COM A APEXBRASIL, AGÊNCIA RESPONSÁVEL POR PROMOVER EXPORTAÇÕES E ATRAIR INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS, E O AVANÇO DAS TRATATIVAS COM O TECON SUAPE E COM O APM TERMINALS, SEGUNDO TERMINAL DE CONTÊINERES DO PORTO DE SUAPE QUE TEM INÍCIO DAS OPERAÇÕES PREVISTO PARA 2026

O Pacto pelo Agro deu mais um importante passo na última quinta-feira (6), em encontro realizado no escritório da estatal portuária, que reuniu lideranças do Complexo Industrial Portuário de Suape, da Secretaria de Desenvolvimento Agrário, Agricultura, Pecuária e Pesca de Pernambuco (SDA) e representantes de instituições e empresas ligadas à agricultura e à avicultura no Estado. A agenda foi conduzida pelo diretor presidente da estatal portuária, Armando Monteiro Bisneto, e pelo secretário da SDA, Cícero Moraes.

Entre os principais encaminhamentos, destacaram-se a articulação de uma reunião com a ApexBrasil, agência responsável por promover exportações e atrair investimentos estrangeiros, e o avanço das tratativas com o Tecon Suape e com o APM Terminals, segundo terminal de contêineres do Porto de Suape que tem início das operações previsto para 2026.



“Dando continuidade às ações do Pacto pelo Agro, recebemos lideranças do agronegócio pernambucano. Já havíamos começado a dialogar com o setor de fruticultura e, agora, ampliamos a ouvidoria para os produtores de aves e ovos de Pernambuco. Buscamos consolidar um diagnóstico que permita a Suape adotar medidas capazes de gerar ganhos logísticos para toda a cadeia produtiva, aproximando o setor agropecuário com o objetivo de ampliar as oportunidades de escoamento de cargas, em consonância com as diretrizes da governadora Raquel Lyra”, ressaltou Armando Monteiro Bisneto.

A iniciativa tem como meta fortalecer a integração logística entre o agronegócio e o porto, ampliando a competitividade e o acesso dos produtos pernambucanos aos mercados globais. “O Pacto pelo Agro segue avançando com diálogo direto com os representantes do setor. Neste encontro, ouvimos os principais players do agronegócio pernambucano, onde discutimos pontos estratégicos para superar gargalos no escoamento da produção pelo Porto de Suape, desde a viabilidade de novas exportações até o abastecimento de grãos, com foco na redução de custos e no fortalecimento do mercado interno”, destacou Cícero Moraes.

Para o presidente da Associação Avícola de Pernambuco (Avipe), Giuliano Malta, a iniciativa é estratégica para ampliar a competitividade do setor e abrir novos mercados. “Vamos construir grandes oportunidades com essa parceria, fortalecendo nossa capacidade de exportação e posicionando Pernambuco no cenário internacional”, destacou.

A avaliação é compartilhada pelo presidente do Sindicato dos Produtores Rurais de Petrolina, Jailson Lira, que ressaltou a relevância da aproximação do governo com o setor produtivo. “O Governo do Estado tem se mostrado presente e tem estimulado a fruticultura via Porto de Suape, o que é fundamental para o desenvolvimento do agronegócio pernambucano”, afirmou.

Na mesma linha, o presidente da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Pernambuco (Faepe), Pio Guerra, reforçou o impacto econômico do setor. “O agronegócio foi responsável por 37% das exportações de Pernambuco. Com essa iniciativa, todos ganham. Produtores, setor logístico e o Estado”, pontuou.

Pela manhã, participaram da reunião o presidente da Associação Avícola de Pernambuco (Avipe), Giuliano Malta; o vice-presidente da entidade e representante da Ovomalta, Lula Malta; Leonardo Corrêa, da Enavis; e José Mário, da Avesso Comunicação. No período da tarde, o diálogo prosseguiu com o presidente da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Pernambuco (Faepe), Pio Guerra; e o presidente do Sindicato dos Produtores Rurais de Petrolina, Jailson Lira.

Os diretores Armando Peixoto Filho (Desenvolvimento de Negócios), José Humberto Cavalcanti (Relações Institucionais e Governamentais) e José Constantino (Desenvolvimento e Gestão Portuária), além do coordenador jurídico e presidente do Grupo de Trabalho Pacto pelo Agro, Marcelo Moraes, integraram o me de Suape nas reuniões. O gerente regional do Sertão do São Francisco da SDA, Paulo Nogueira, esteve presente ao lado do secretário Cícero Moraes, acompanhando as discussões.

Grupo de trabalho

A comissão técnica, criada em setembro e formada por colaboradores de Suape e da Secretaria de Desenvolvimento Agrário, Agricultura, Pecuária e Pesca (SDA), realiza encontros periódicos para acompanhar as pautas, executar os encaminhamentos e consolidar a integração entre o porto e o setor produtivo pernambucano, reforçando o papel estratégico do Pacto pelo Agro no fortalecimento da logística e do agronegócio em Pernambuco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025

TRANSPORTES - RODOVIAS - FERROVIAS - APÓS RODAR 2,5 MIL KM E VISTORIAR INÚMERAS OBRAS, ROTA COP30 CHEGA A BELÉM

Caravana capitaneada pelo ministro dos Transportes passou por 71 cidades antes de concluir o percurso de inspeção em rodovias e ferrovias

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Liderada pelo ministro Renan Filho, a comitiva saiu de Brasília na última terça-feira (4) e passou por Goiás, Tocantins e Maranhão, até chegar ao Pará, destacando investimentos em infraestrutura que reforçam a integração do Centro-Norte do país.

LIDERADA PELO MINISTRO RENAN FILHO, A COMITIVA SAIU DE BRASÍLIA NA ÚLTIMA TERÇA-FEIRA (4) E PASSOU POR GOIÁS, TOCANTINS E MARANHÃO, ATÉ CHEGAR AO PARÁ, DESTACANDO INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA QUE REFORÇAM A INTEGRAÇÃO DO CENTRO-NORTE DO PAÍS

Cinco dias na estrada, cerca de 2,5 mil quilômetros percorridos e importantes obras vistoriadas: a Rota COP30, caravana do Ministério dos Transportes rumo a Belém, finalizou sua missão e chegou à cidade por volta das 23h de sábado (8).

Liderada pelo ministro Renan Filho, a comitiva saiu de Brasília na última terça-feira (4) e passou por Goiás, Tocantins e Maranhão, até chegar ao Pará, destacando investimentos em infraestrutura que reforçam a integração do Centro-Norte do país.

“Nós percorremos esse caminho vistoriando as obras e observando os investimentos do Governo do Brasil. Conversamos com as pessoas, trabalhadores, o setor produtivo e representantes da política local, garantindo, assim, a melhor tomada de decisão, a fim de que o Brasil possa seguir avançando”, detalhou Renan Filho.

A equipe, composta por cerca de 30 pessoas, distribuídas em oito veículos, cruzou a BR-010 - a histórica rodovia Belém-Brasília - de ponta a ponta, passando por 71 cidades ao longo do trajeto. Símbolo da integração nacional, com quase 2 mil quilômetros de extensão, a via atravessa três regiões diferentes e cinco unidades federativas.

Hoje a Belém-Brasília se destaca como um dos principais corredores logísticos do país, especialmente para o transporte de grãos e produtos do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia).

Na tarde de sábado, antes de chegar à capital paraense, a comitiva acompanhou as obras de duplicação da BR-316, no trecho entre Castanhal e o acesso à estrada de Salinópolis. O projeto prevê 45 quilômetros duplicados e R\$192 milhões em investimentos.

“Dos 45 quilômetros, nós já duplicamos 23, que estão prontos. O nosso compromisso é no ano que vem entregar essa obra 100% pronta. Além disso, de Castanhal até Belém, a rodovia está 100% recuperada. Foram investimentos realizados pelo Ministério dos Transportes, garantindo um melhor fluxo para todos que utilizam este trecho da rodovia”, destacou Renan Filho.

Principal porta de entrada e saída da Região Metropolitana de Belém, a BR-316 conecta a capital paraense à BR-010 e ao nordeste do estado, com tráfego diário de cerca de 15 mil veículos. A duplicação vai melhorar a mobilidade e a segurança, reduzir acidentes e acelerar o escoamento da produção agrícola e industrial.

Após essa etapa, está prevista a construção de um elevado de acesso à estrada de Salinópolis, já licitado.



Ao longo do extenso percurso rodoviário, a comitiva passou por dezenas de cidades e vistoriou obras estratégicas, como as da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), que vai ligar Água Boa (MT) a Mara Rosa (GO). O primeiro trecho, de 383 quilômetros, emprega 3.700 trabalhadores e deve ser concluído até 2026, abrindo um novo corredor de exportação para o escoamento de grãos do Centro-Oeste.

No Tocantins, Renan Filho autorizou os estudos de viabilidade para a federalização da TO-080, que liga Paraíso do Tocantins à capital Palmas. Atualmente estadual e de pista simples, a rodovia é considerada eixo estratégico de integração.

Ainda no estado, o ministro acompanhou o andamento das obras da ponte sobre o Rio Araguaia, entre Xambioá (TO) e São Geraldo do Araguaia (PA). Com entrega prevista para dezembro deste ano, a nova estrutura substituirá a travessia por balsa — usada por cerca de mil caminhões por dia, com custo médio de R\$500 — e beneficiará mais de 500 mil pessoas, reduzindo custos logísticos e impulsionando o agronegócio e o turismo regionais.

Já no Maranhão, a Rota COP30 teve dois momentos marcantes. Em Imperatriz, Renan Filho autorizou a liberação de R\$278 milhões para a segunda etapa de obras na travessia urbana da cidade, que irá melhorar a mobilidade de cerca de 285 mil habitantes.

Ponte JK

O ministro dos Transportes vistoriou ainda outra obra muito aguardada pela população maranhense: a reconstrução da ponte Juscelino Kubitschek, entre Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO), que desabou em dezembro de 2024. A nova estrutura, com 75% das obras já concluídas, recebeu R\$171 milhões em investimentos e tem 630 metros de extensão.

A ponte Juscelino Kubitschek, que forma o eixo logístico entre o Tocantins e o Maranhão por meio da BR-226/TO/MA, é fundamental para o transporte de cargas entre dois estados pujantes na produção agrícola e industrial do Brasil.

A chegada a Belém encerra o ciclo de vitórias do Ministério dos Transportes pela região Centro-Norte do país, e marca o início da agenda do ministro na COP30. Nesta segunda-feira (10), Renan Filho participa da plenária de abertura da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima.

“Finalizou aqui a nossa viagem Brasília - Belém e agora vamos participar da COP30, discutindo os temas de sustentabilidade e o papel do Ministério dos Transportes para que o Brasil siga na vanguarda da preservação, da sustentabilidade e do desenvolvimento responsável”, concluiu Renan Filho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/11/2025

TRANSPORTES | AEROPORTOS - AEROPORTO DE BELÉM INSTALA BIOMETRIA FACIAL PARA OTIMIZAR CONTROLE DE FRONTEIRA

Em preparação para a COP30, terminal inaugura seis portões automatizados para agilizar o controle migratório e reforçar a segurança no terminal

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Aeroporto Internacional de Belém acaba de inaugurar seis novos Portões de Controle de Fronteira Automatizado (ABC Gates). O novo sistema utiliza tecnologia de biometria facial para o controle migratório, e foi implementado pela SITA, especialista em tecnologia para o setor aéreo. A iniciativa visa modernizar o aeroporto e reforçar a segurança para receber as delegações do mundo na Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 (COP30).



A aeronave UH-15 “Super Cougar” aproximou-se em baixa altura — cerca de sete metros — e lançou um cabo sobre o convés do navio, permitido a inserção das equipes de resgate e retomada

Foram instalados seis ABC Gates, sendo três na área de embarque e três na área de desembarque, otimizando o processo de controle migratório e garantindo mais agilidade, segurança e eficiência para os

viajantes.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o Aeroporto cumpre um papel estratégico na conectividade nacional e agora é também um exemplo de modernização tecnológica e eficiência operacional. “Esse investimento na biometria facial, feito em parceria com a inicia- va privada, reforça o compromisso do Governo Federal com a segurança e a agilidade no controle de fronteiras”, afirmou.

Segundo o diretor Brasil da SITA, Daniel Granado, a tecnologia proporciona ganhos diretos tanto aos viajantes quanto para a Polícia Federal, ao automatizar etapas do controle migratório e permitir que os agentes concentrem esforços em atividades estratégicas. “Estamos levando mais tecnologia para onde ela é essencial: no contato direto com o passageiro, garantindo eficiência no processamento e reforço à segurança nacional”, afirmou o executivo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025

LOGÍSTICA - COM CRESCIMENTO EM RECEITA E VOLUMES, SANTOS BRASIL REGISTRA TRIMESTRE POSITIVO

Empresa supera R\$ 500 milhões de Ebitda, amplia participação da cabotagem e diversifica base de clientes nos graneis líquidos

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Empresa supera R\$ 500 milhões de Ebitda, amplia participação da cabotagem e diversifica base de clientes nos graneis líquidos

A Santos Brasil registrou lucro líquido de R\$ 231,5 milhões no terceiro trimestre de 2025. O resultado representa uma alta de 7,1% em relação ao mesmo período do ano anterior. Segundo a operadora portuária e logística, a receita líquida consolidada somou R\$ 920,4 milhões, uma expansão de 20,4% na mesma comparação, enquanto o Ebitda alcançou R\$ 500,5 milhões, avanço de 23,2%.

A Santos Brasil destaca que foi a primeira vez que esse indicador ultrapassou a marca de R\$ 500 milhões em um único trimestre. A margem Ebitda — proporção entre o Ebitda e a receita, usada para medir eficiência operacional — ficou em 54,4%, resultado que, segundo a companhia, reflete ganhos de produtividade decorrentes do desempenho dos terminais.

Os três terminais de contêineres da companhia movimentaram 432.245 unidades no trimestre, o equivalente a um crescimento de 7,2%. As operações de cabotagem — navegação entre portos brasileiros — avançaram 22,1% na comparação anual, enquanto o longo curso, que envolve rotas

internacionais, permaneceu estável. O Tecon Santos cresceu 8% no volume movimentado, com destaque para o aumento das importações, segundo a companhia. O Tecon Vila do Conde registrou expansão de 8,4%, impulsionado, conforme a Santos Brasil, pela regularização das escalas marítimas e pela maior entrada de cargas. Já o Tecon Imbituba apresentou queda de 7,9% no período.

Na divisão de logística da companhia, a armazenagem de contêineres nos Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIAs) cresceu 16,5% no trimestre. A Santos Brasil atribuiu o movimento ao aumento das importações e ao maior equilíbrio entre os tipos de cargas recebidas. Já o Terminal de Veículos (TEV), em Santos, movimentou 73.202 unidades, alta de 31,1% em relação ao mesmo período do ano passado. Segundo a empresa, esse desempenho foi influenciado principalmente pelo aumento das exportações de veículos leves e pesados para mercados como Argentina, Colômbia, México e Estados Unidos.

Nos terminais de grãos líquidos — estruturas usadas para armazenar e movimentar produtos como combustíveis e óleos — o volume transportado somou 211.025 metros cúbicos, crescimento de 13,9%. A Santos Brasil atribuiu o avanço à ampliação da capacidade operacional concluída no início do ano e à diversificação da base de clientes.

A empresa afirmou que segue com política de investimento considerada “disciplinada”, com R\$ 118,7 milhões aplicados no trimestre em projetos de expansão e modernização dos terminais. Segundo a Santos Brasil, esses recursos estão sendo destinados principalmente à compra de equipamentos mais modernos e eficientes. A companhia declarou que mantém uma situação financeira considerada equilibrada, com R\$ 815 milhões em caixa ao fim de setembro e dívida líquida de R\$ 1,8 bilhão. De acordo com a empresa, isso representa alavancagem de 1,09 vez, medida pela relação entre dívida líquida e Ebitda acumulado de 12 meses, indicador usado pelo setor para avaliar a capacidade de pagamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025

ENERGIA - NORONHA TERÁ ENERGIA 100% SOLAR ATÉ 2027 COM USINA DE R\$ 350 MILHÕES

Projeto Noronha Verde, lançado pelo MME e Neoenergia, marca a transição energética da ilha; “Fernando de Noronha dá exemplo para o mundo”, diz Alexandre Silveira

Da Agência Brasil



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que, com o Noronha Verde, o país dá exemplo, no âmbito da COP30, em relação à transição de matriz energética

O projeto da Usina Solar Noronha Verde, que tem o objetivo de descarbonizar a geração de energia elétrica no arquipélago de Fernando de Noronha até 2027, foi lançado no sábado (8) pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e o grupo Neoenergia. A

estrutura prevê o abastecimento completo da ilha de energia elétrica por fonte solar. A parceria tem também a participação do governo de Pernambuco. Com investimento de R\$ 350 milhões da Neoenergia, o empreendimento prevê a instalação de mais de 30 mil painéis solares fotovoltaicos integrados a sistemas de armazenamento por baterias. Os painéis serão instalados em 24,63 hectares, o que equivale a 1,5% da área de Fernando de Noronha. Essas áreas foram cedidas pela Aeronáutica e pela administração da ilha, que é feita pelo governo pernambucano.

A implantação será realizada em duas fases, sendo a primeira prevista para entrar em operação até maio de 2026 e a segunda, no primeiro semestre de 2027. Com isso, Noronha será a primeira ilha

oceânica habitada da América Latina a alcançar esse patamar de descarbonização. O anúncio do projeto ocorreu às vésperas da COP30.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que, com o Noronha Verde, o país dá exemplo, no âmbito da COP30, em relação à transição de matriz energética.

“Nós avançamos nessa nova economia, que é a economia verde. [A mudança da matriz energética], que começou sob o pilar da sustentabilidade, hoje gera emprego e renda. Não há solução fora dessa nova economia. Fernando de Noronha dá exemplo para o mundo. O Brasil dá exemplo dentro da COP, da sua mudança da matriz energética”, disse Silveira.

Para Ignacio Galán, presidente da Iberdrola, que é a controladora da Neoenergia, o projeto celebrado hoje é um exemplo de como a cooperação e uma visão compartilhada podem transformar realidades, além de deixar um legado para as gerações futuras.

“Nada disso seria possível sem uma política energética clara, a visão promovida pelo presidente Lula e pelo ministro Silveira e a estabilidade regulatória do país tornaram o Brasil uma referência mundial no setor elétrico”, disse Galán.

A nova planta solar fotovoltaica, integrada ao sistema de baterias, terá capacidade de geração de 22 MWp, com 49 MWh de sistema BESS, o equivalente ao consumo de 9 mil residências no continente, informou a empresa.

“Reforço ainda que os benefícios do projeto vão além da energia limpa e sustentável, o projeto também contribuirá para o sistema elétrico brasileiro ao reduzir em até 10% o custo da geração da ilha. Portanto, energia mais limpa, sustentável e mais barata”, disse o CEO da Neoenergia, Eduardo Capelastegui.

Ele explicou que, durante o dia, a usina solar fornecerá a energia necessária para o consumo instantâneo da ilha e para carregar as baterias, enquanto durante a noite as baterias, previamente carregadas, fornecerão a energia para o consumo noturno. “Tudo isso com segurança no fornecimento e emissões zero.”

A professora Edileuza Maria dos Santos, moradora de Fernando de Noronha, participou do evento e falou em nome da comunidade.

“Queríamos ver nossa ilha crescer sem perder a essência da natureza que tanto amamos. E agora, com essa usina solar, isso será possível. Nos orgulhamos em saber que teremos energia limpa e um futuro feliz para nossos filhos, nossos netos e nossa comunidade”, disse.

Em seu discurso, a governadora de Pernambuco Raquel Lyra saudou a professora Edileuza. “Muito bom ouvir sua fala porque, na verdade, tudo isso importa se fizer sentido pra vocês. Se não fosse pra trazer repercussão de verdade, para modificar a vida de quem vive aqui, pra gente não faria sentido algum, então obrigada pela confiança”, disse. Ela acrescentou que “um lugar só é bom para visitar quando ele é bom pra viver”.

Segundo Lyra, por muito tempo a ilha não recebeu investimentos. “A gente hoje lança uma pedra fundamental. Tirar o diesel daqui significa um novo começo para Fernando de Noronha. Tirar combustível fóssil da ilha, [significa] permitir que a gente possa começar uma nova janela de oportunidade, de investimentos em turismo e desenvolvimento sustentável”.

Energia gerada por diesel

Atualmente, a energia consumida em Fernando de Noronha é gerada pela Usina Tubarão, à base de diesel - um combustível fóssil -, que atende 95% da demanda. Os outros 5% são atendidos por três pequenas usinas solares que operam na ilha. Após a transição completa, Tubarão ficará disponível apenas como backup, em caso de alguma necessidade.

Considerando a logística desse combustível, em média 200 mil litros de diesel chegam por meio de navios oriundos de Pernambuco e Rio Grande do Norte. São utilizados na usina cerca de 30 mil litros de combustível por dia para o abastecimento energético na ilha. Segundo a empresa, em 2024, a operação da Usina Tubarão resultou na emissão de 21 toneladas de CO².

A Neoenergia informou que o projeto da usina solar foi licenciado pela Agência Estadual de Meio Ambiente de Pernambuco (CPRH), com anuência do ICMBio, gestor das Unidades de Conservação Federal. "Será um legado para o país em um momento em que recebemos o mais importante evento com foco na agenda climática global, a COP", disse Capelastegui.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025

FINANÇAS - RECEITA INICIA TRANSIÇÃO PARA CNPJ ALFANUMÉRICO E MIRA REDUÇÃO DE BUROCRACIA

Novo modelo, previsto para 2026, amplia combinações, integra cadastros federais, estaduais e municipais e fortalece o combate a fraudes

Do Estadão Conteúdo



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

A Receita Federal se prepara para o lançamento do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) Alfanumérico, em 1º de julho de 2026, e defende a mudança como uma modernização no sistema de identificação das pessoas jurídicas.

O novo CNPJ estava previsto antes da reforma tributária, mas sua implementação foi catalisada pelas mudanças no sistema tributário nacional. Como consequência, auditores fiscais anteveem menos burocracia, redução de encargos para o contribuinte Pessoa Jurídica (PJ), ampliação da fiscalização, um ambiente único de integração e interoperabilidade e maior gerenciamento de risco.

O formato alfanumérico vai alcançar apenas novas inscrições, incluindo as filiais de empresas já constituídas no modelo atual.

No total, 65 milhões de CNPJs já foram emitidos no Brasil, dos quais cerca de 35 milhões avós. "O País vem crescendo bastante nos últimos anos e isso vem fazendo com que as pessoas empreendam mais. Esse aumento do empreendedorismo gera maior emissão de números de CNPJ", explica ao Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, o coordenador-geral de Cadastros e Benefícios Fiscais da Receita Federal, Rériton Weldert Gomes.

Gomes disse que há uma situação de esgotamento particular no caso de bancos e de igrejas, que têm muitas agências e congregações. "Baseado nisso, começamos a fazer um estudo justamente de como poderíamos fazer uma adequação desse número de CNPJ para atender a essa necessidade de mercado", argumenta.

A reforma tributária determina o CNPJ como identificador único das empresas. Segundo o coordenador-geral de Cadastros da Receita, muitas empresas hoje precisam ter apenas a inscrição estadual ou municipal e não são obrigadas a ter o CNPJ.

"Com a reforma tributária, vai aumentar mais ainda essa necessidade de emissão de número de CNPJ. Por isso, a gente está modernizando o CNPJ e transformando ele num número alfanumérico, para que possa atender a essa demanda de esgotamento, que já está acontecendo no caso das filiais, para que não tenha problema nenhum no ambiente de negócio".

Combate a fraudes

O Fisco avalia que haverá melhoria em termos de segurança jurídica, em razão da integração dos sistemas federal, estaduais e municipais. O auditor Rériton Gomes salientou que, no ambiente de negócios atual, há assincronismo entre as admissões, sem visualização do todo. "Com integração e geração de um número alfanumérico com maior segurança, com maior possibilidade, melhora muito essa questão de combate à fraude".

Hoje, a Receita consegue identificar uma empresa cuja atuação seja circunscrita a um Estado ou município, desde que o empreendimento tenha um CNPJ. Se a firma ver uma inscrição estadual ou municipal somente, é difícil chegar nela, por não estar dentro do sistema federal.

"Com um número único, independentemente de estar só no Estado, só no município, ou só no governo federal, todo mundo enxerga esse ambiente, todo mundo pode atuar em cima dessa questão de fraude" prossegue Gomes. "Unificando os dados, se qualifica a informação. É uma forma de colocar muito mais gerenciamento de risco nessa parte cadastral, melhorando o ambiente de negócio".

Gomes argumenta que haverá expansão das ferramentas de combate à fraude. "Com a questão da integração e operabilidade, muitos municípios ou muitos Estados que não têm muitas informações cadastrais que poderiam ter, agora passam a ter nesse ambiente integrado. Isso qualifica muito o dado que a gente tem de acesso. E a gente cria um ambiente muito mais seguro", sintetiza.

Como vai funcionar

No novo CNPJ, será mandado a estrutura de 14 caracteres (hoje composta somente por números), mas a inclusão das letras é necessária para ampliar a quantidade de combinações possíveis e evitar o esgotamento do modelo atual, diante do crescimento contínuo do número de empresas.

A atribuição de letras e números será feita pelo sistema interno da Receita Federal do Brasil de forma aleatória. Dessa forma, existe a possibilidade de que após julho de 2026, ainda sejam gerados pelo sistema CNPJs exclusivamente numéricos.

Os números já existentes não sofrerão nenhuma alteração, ou seja, quem já está inscrito no CNPJ permanecerá com o seu número válido. Os dois tipos de CNPJ - numéricos e alfanuméricos - vão coexistir.

No entanto, será necessária uma atualização nos sistemas de todas as empresas para que os softwares também leiam o número do CNPJ no formato alfanumérico e efetuem o cálculo do dígito verificador (DV). Os sistemas governamentais (Receita, Sefaz, INSS etc) também precisarão atualizar seus sistemas. Quem não fizer as atualizações deverá enfrentar problemas na emissão de documentos fiscais e na comunicação com fornecedores e clientes, por exemplo.

A adequação que tem que ser feita não é de layout ou de mudança de campo, mas somente para que os campos entendam que onde tem número também pode ter letra. Para algumas empresas, isso pode ser uma mera atualização de sistema. "Essa solução que foi implementada é de baixo custo e de fácil implementação", defende Gomes.

A Receita não vai pedir nenhuma taxa adicional nem fazer contatos por telefone ou email, "porque não tem nenhum tipo de necessidade nesse sentido. É simplesmente um ajuste do sistema global", resumiu Gomes. A chave Pix do CNPJ também será mandado, sem alterações.

O subsecretário de Arrecadação, Cadastros e Atendimento do órgão, Gustavo Andrade Manrique, destacou que a Receita vem fazendo uma "mudança de cultura" em relação aos cadastros. "Uma pessoa jurídica tem vários cadastros. Federal, CNPJ. Tem as inscrições estaduais. Tem as inscrições municipais. E isso gera uma burocracia muito grande para o empresário", avalia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025

FINANÇAS - OPINIÃO – ESTRATÉGIA - CONSELHOS DE ADMINISTRAÇÃO: DO MODO PRESTAÇÃO DE CONTAS PARA O MODO CRIAÇÃO DE VALOR



HUDSON CARVALHO

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

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

“Se conselho fosse bom, não se dava, vendia-se.”
Dito Popular

Leio essa frase com enorme desejo de que seja verdadeira, afinal, como Consultor em Gestão Estratégica de Pessoas, vivo de dar ideias, ou de “aconselhar” meus clientes sobre as melhores soluções para as “dores” organizacionais que enfrentam. Gosto de dizer que meu trabalho é traduzir estratégias de negócios em estratégias de pessoas.

Além desse papel, fico atento a outra atividade que me interessa bastante: Os Conselhos de Gestão (ou Conselhos Administrativos, como preferir).

Não são uma figura nova no organograma das empresas. Até em seu Condomínio deve haver um funcionando, mesmo que seja apenas para fiscalizar a gestão. Mas é uma estrutura que tem assumido importância crescente nos últimos anos.

Um sinal dessa evolução é a profusão de escolas que se dedicam, em parte ou exclusivamente, a oferecer cursos de formação de Conselheiros profissionais. Dirigem seus apelos comerciais a Executivos C-Level, que já estejam fora do dia a dia das organizações ou que estejam em vias de seguir esse caminho.

Não deixa de ser uma opção interessante de continuidade para aqueles que ainda têm disposição, tempo e coragem de seguir contribuindo e avo intelectualmente. Somos muitos.

É um mercado em expansão, pois além das organizações que devem, por força de lei, possuir um Conselho de Administração instalado, como as estatais, as de economia mista, as sociedades anônimas com ações listadas em bolsa, alguns tipos de instituições financeiras e empresas cujo estatuto prevê o aumento do capital, até determinado valor, pela emissão de ações (empresas de “capital autorizado”), um número crescente de organizações, não obrigadas legalmente, está percebendo que a instalação de conselhos é uma ferramenta eficiente de governança corporativa.

Vejo esse crescimento com enormes bons olhos. Na tríade ESG, sem a qual é muito difícil fazer negócios hoje em dia, o “G” de Governança parece ser, de longe, o ponto mais fraco. Instituído de forma obrigatória, ou não, o papel dos conselhos é por demais relevante. A eles cabe definir os rumos estratégicos da empresa: missão, visão, valores, metas e políticas corporativas, aprovar planos de negócios, orçamentos anuais, supervisionar a gestão executiva, avaliar o desempenho da diretoria, monitorar riscos e garantir sustentabilidade de longo prazo da empresa.

A lista é grande e importante, mas vou fixar a análise em um só ponto, que para mim parece ser o principal: estabelecer a estratégia.

Analisando as ações de muitos dos conselhos que pesquisei, fiquei com a impressão de que eles olham mais para o retrovisor do que para o vidro da frente. É importante colher dados do passado e projetá-los para o futuro, mas estratégias se definem avaliando principalmente cenários futuros.

Há um relatório da consultoria Spencer Stuart, recente, de 2024, chamado “Closing the Confidence Gap: Why the Board-CEO Relationship Needs a Reset” (na minha tradução livre “Reconstruindo a

Confiança: Por que a Relação entre o Conselho e o CEO Precisa ser Reconfigurada”), que traz números interessantes para analisarmos se minha impressão é verdadeira, ou não. Note que responderam à pesquisa que embasou o Relatório, 787 CEOs e 1.694 Diretores.

É importante nesse caso ouvir uma organização como a Spencer Stuart. Desde 1956 eles recrutam profissionais de alto nível para conselhos e para cargos em diretorias executivas, além de cuidarem da sucessão de CEOs, avaliar talentos, cuidar de cultura organizacional, diversidade e governança em mais de 30 países.

O que diz o Relatório: 43% dos conselheiros acreditam estar dando apoio às diretorias executivas e apenas 22% dos CEOs afirmam enxergar a contribuição acontecendo. Isso significa que 78% deles acham que seus conselhos não estão agregando o valor que deveriam.

Mais: 61,8% dos conselheiros afirmam que as expectativas do Conselho e as ações propostas pela diretoria para lidar com o contexto geopolítico estão alinhadas, visão que só é compartilhada por 48,9% dos diretores.

Os números não batem.

Eu gostaria de ver conselhos desafiando de forma construtiva, suas diretorias executivas. Analisando tendências e cenários, fazendo benchmarking e deliberando sobre planos de longo prazo.

Há luzes no final desse túnel? Sim, já há conselhos que realizam reuniões de imersão estratégica, de 2 a 3 vezes ao ano, separadas das reuniões ordinárias.

Excelente, mas precisamos caminhar mais nesse sendo. O Instituto Brasileiro de Governança Corporativa, o IBGC, avalia que um conselho eficaz deveria dedicar 60% do tempo de sua atuação a temas estratégicos, 30% a análise de riscos e sucessão e 10% para análise de resultados passados.

Um ponto que gostaria de acrescentar antes de concluir: quanto mais diversidade de perfis e experiências estiverem a bordo de um conselho, mais e melhores resultados ele produzirá.

A existência e o aumento do número de conselhos é uma iniciativa boa demais para ficar presa ao passado.

ANALISANDO AS AÇÕES DE MUITOS DOS CONSELHOS QUE PESQUISEI, FIQUEI COM A IMPRESSÃO DE QUE ELES OLHAM MAIS PARA O RETROVISOR DO QUE PARA O VIDRO DA FRENTE. É IMPORTANTE COLHER DADOS DO PASSADO E PROJETÁ-LOS PARA O FUTURO, MAS ESTRATÉGIAS SE DEFINEM AVALIANDO PRINCIPALMENTE CENÁRIOS FUTUROS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/11/2025

TECNOLOGIA - PROGRAMA HACKERS DO BEM TEM 25 MIL VAGAS GRATUITAS E PRESENÇA CRESCENTE 40+ Do Estadão Conteúdo



O programa oferece diferentes especializações, nas quais quase metade dos alunos estão acima dos 40 anos de idade

O curso "Hackers do Bem", iniciativa do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) executada pela Rede Nacional de Ensino e Pesquisa (RNP), tem o objetivo de formar profissionais para o mercado de cibersegurança. Pesquisa do DataSenado mostra que 40 milhões de brasileiros perderam dinheiro em decorrência de crimes online.



ATUALMENTE, A CAPACITAÇÃO OFERECE 25 MIL VAGAS GRATUITAS, COM ESPECIALIZAÇÕES EM ÁREAS ESPECÍFICAS DA SEGURANÇA DIGITAL, COMO GOVERNANÇA, RISCO E COMPLIANCE, SEGURANÇA OFENSIVA, SEGURANÇA DEFENSIVA, DESENVOLVIMENTO SEGURO E RESPOSTA A INCIDENTES

Atualmente, a capacitação oferece 25 mil vagas gratuitas, com especializações em áreas específicas da segurança digital, como governança, risco e compliance, segurança ofensiva, segurança defensiva, desenvolvimento seguro e resposta a incidentes.

O crescente mercado de cibersegurança no País é uma das motivações para a busca na área. Segundo relatório da Mordor Intelligence, a área movimentou US\$ 3,34 bilhões em 2024 e a projeção é de chegar a US\$ 5,48 bilhões, em 2029.

O investimento em cibersegurança abre oportunidades para os profissionais. Segundo relatório global sobre a lacuna de habilidades em segurança cibernética de 2024, divulgado pela Fornet, seriam necessários atualmente quatro milhões de profissionais de cibersegurança no mundo para mitigar os riscos e lidar com as diferentes ameaças digitais.

Presença 40+

Apesar de ter uma presença majoritariamente jovem, o Hackers do Bem tem boa porcentagem de pessoas mais velhas. A divisão se iguala principalmente nas etapas mais avançadas do curso - são 36% de pessoas acima de 40 no nivelamento, 39% tanto no básico quanto no fundamental e 42% no especializado.

Marcelo Goulart, morador de Alto Paraíso de Goiás (GO), começou sua carreira na área de tecnologia como programador, e hoje é um dos 216 participantes da Residência Tecnológica, última etapa do programa. Ele conta que pretende gerenciar projetos do setor e que está elaborando um projeto cooperativo em segurança cibernética com colegas do curso.

"Acreditava que, aos 60 anos, era tarde para aprender algo completamente novo. Mas esta oportunidade me mostrou que nunca é tarde para recomeçar".

A etapa de Residência Tecnológica é a mais esperada pelos alunos. Nessa fase, eles têm prática profissional, além de bolsa-auxílio mensal de R\$ 3 mil por um semestre, atuando na solução de problemas cibernéticos dentro dos Pontos de Presença da RNP, em todos os estados do País.

Aos 52 anos, Patrícia Monfardini não tinha experiência prévia em tecnologia, mas se inscreveu no programa por incentivo de uma colega de trabalho.

"Foi um desafio enorme. Não sabia nada sobre TI, mas, com muita persistência, cheguei à especialização no Red Team (segurança ofensiva). Chorei, estudei e, no final, venci," comemora. Patrícia vê na Residência Tecnológica a chance de colocar em prática o que aprendeu e fazer a transição da carreira atual, como servidora pública em Contagem (MG), para a área de cibersegurança. Após se formar no Hackers do Bem, começou a cursar Engenharia de Software para seguir na área.

Sobre o curso

O programa Hackers do Bem é gratuito, e formado por uma parceria do MCTI, RNP e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial de São Paulo (SenaiSP). Sua formação é dividida em cinco módulos ou "trilhas": nivelamento, básico, fundamental, especialização e residência. Os módulos de aprendizado são feitos remotamente, enquanto a residência acontece de forma presencial.

Para se inscrever no Hackers do Bem, basta entrar no site oficial da iniciativa e seguir o passo a passo do cadastro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025

JUSTIÇA - PRIMEIRA TURMA DO STF FORMA MAIORIA PARA TORNAR RÉU EX-ASSESSOR DE ALEXANDRE DE MORAES

Eduardo Tagliaferro assessorava o ministro no Tribunal Superior Eleitoral e responderá a ação penal por quatro crimes

Do Estadão Conteúdo

Três dos quatro ministros da Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) votaram pelo recebimento da denúncia apresentada pela Procuradoria Geral da República (PGR) contra Eduardo Tagliaferro, que foi assessor de Alexandre de Moraes no Tribunal Superior Eleitoral (TSE). Com isso, será aberta uma ação penal e ele será transformado em réu.

Ele foi acusado de agir contra a legitimidade do processo eleitoral e atuar para prejudicar as investigações de atos como os de 8 de janeiro de 2023. Tagliaferro está na Itália. O governo brasileiro já iniciou um processo de extradição contra ele.

A votação começou no plenário virtual na sexta-feira, 7, e deve ser oficialmente encerrada na próxima sexta-feira, 14. Votaram até agora Alexandre de Moraes, Flávio Dino e Cristiano Zanin. Falta o voto de Carmem Lúcia.

O ex-assessor responderá por quatro crimes: revelar ou facilitar a divulgação de um fato que o servidor público tem conhecimento em razão do seu cargo e que deve permanecer secreto; coação no curso de processo judicial; tentativa de abolição do Estado Democrático de Direito; e tentar impedir ou dificultar investigação contra organização criminosa.

“A participação do denunciado manifestou-se de forma engendradora com a organização criminosa que atuava com o objetivo de praticar golpe de Estado, reforçando a campanha de deslegitimação das instituições mediante vazamento de informações sigilosas e criação de ambiente de intimidação institucional”, escreveu Moraes no voto.

Após instaurada a ação penal, as investigações serão aprofundadas, com a produção de provas e o depoimento do acusado de testemunhas de defesa e de testemunhas de acusação. Ao fim das apurações, a Primeira Turma vai realizar o julgamento final, que pode ser pela condenação ou absolvição do réu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/11/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

VIEIRA E RUBIO DEVEM SE REUNIR NO CANADÁ EM MEIO A IMPASSE SOBRE TARIFAS E SANÇÕES

Ainda sem confirmação oficial, reunião poderá marcar um novo capítulo na tentativa de aproximação entre os governos Lula e Trump

Por Eliane Oliveira — Brasília

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, deve se reunir nesta terça-feira com o secretário de Estado americano, Marco Rubio, à margem da cúpula dos países do G7, na cidade canadense de Niágara. Ainda sem confirmação oficial, o encontro ocorre em meio à tentativa do governo brasileiro de pôr fim ao tarifaço imposto pelos Estados Unidos e às sanções aplicadas contra cidadãos brasileiros — entre eles o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes, incluído na lista de punições sob a alegação de perseguição ao ex-presidente Jair Bolsonaro.



O ministro brasileiro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, e o secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio — Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados e Departamento de Estado dos EUA/Divulgação

Segundo interlocutores do governo brasileiro, por enquanto não há nada agendado. A partir da chegada das delegações, as bilaterais costumam ser marcadas "em cima da hora". Mas a expectativa é que o encontro entre Vieira e Rubio aconteça.

A iniciativa é a mais recente etapa de uma negociação sensível que começou com um breve encontro entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump, em setembro, nos bastidores da Assembleia Geral da ONU, em Nova York.

Dias depois, os dois voltaram a conversar por telefone e, mais tarde, se reuniram na Malásia, quando Lula defendeu a normalização das relações econômicas e políticas entre os dois países.

O ponto central do impasse é a sobretaxa de 50% sobre produtos brasileiros — como aço, alumínio, calçados e etanol — imposta sob o argumento de concorrência desleal. As medidas se somam à investigação aberta pelos Estados Unidos com base na Seção 301, ferramenta legal que permite a adoção de sanções unilaterais em casos de "práticas comerciais injustas".

Entre os alvos da Casa Branca estão o registro de patentes de medicamentos, as tarifas de importação cobradas pelo Brasil em produtos industrializados, o tratamento dado às grandes empresas de internet americanas e até o Pix, usado como meio de pagamento no país.

O governo Lula considera as sanções desproporcionais e insiste em sua revogação. Em declarações recentes, o presidente afirmou que o Brasil "não aceita punições políticas travestidas de medidas econômicas" e defendeu uma revisão das tarifas "em nome da boa-fé nas relações internacionais". Há cinco dias, Lula avisou que, se não houver progresso, voltará a falar diretamente com Trump para tentar destravar o diálogo.

A escolha do G7 — grupo formado por Alemanha, Canadá, Estados Unidos, França, Itália, Japão e Reino Unido, com a União Europeia participando como bloco — como cenário para a conversa entre Vieira e Rubio reforça o peso político da agenda. A expectativa é que, com o novo encontro entre os chefes das diplomacias dos dois países, as negociações técnicas possam avançar.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/11/2025

GOVERNO ADIA PARA FEVEREIRO PRAZO PARA APOSENTADOS REIVINDICAREM DESCONTOS INDEVIDOS EM BENEFÍCIOS DO INSS

Governo estima que ainda há 4,8 milhões aptos para resgates de aposentados

Por Geralda Doca — Brasília

O governo vai ampliar para 14 de fevereiro de 2026 o prazo para que os aposentados do INSS possam reclamar e serem ressarcidos dos valores descontados indevidamente do benefício para associações e sindicatos. O prazo terminaria em 14 de novembro. A medida foi anunciada na sessão CPI do INSS pelo vice-líder do PT na Câmara dos Deputados, Paulo Pimenta (RS).

Ele afirmou que a prorrogação do prazo foi antecipada pelo ministro da Previdência, Wolney Queiroz, na tarde desta segunda-feira. A informação foi confirmada pelo ministro e está dependendo apenas de assinatura.



Fachada do prédio do INSS em Brasília — Foto: Divulgação/INSS

Segundo Pimenta, até a próxima sexta-feira 3,721 milhões de aposentados que reclamaram dos descontos indevidos serão ressarcidos, no total de R\$ 2,541 bilhões.

Contudo, a estimativa do governo ainda há um contingente de 4,817 milhões de aposentados estão aptos e ainda não fizeram a reclamação ao INSS.

—Temos que fazer um esforço de esclarecimento porque muitos aposentados não perceberam que foram roubados — disse Pimenta, no início dos trabalhos na CPI.

No final de abril, a operação Sem Desconto deflagrada pela Polícia Federal revelou um esquema de desvio de dinheiro dos aposentados para entidades por meio de Acordo de Cooperação Técnica (ACT) com o INSS. Na ocasião, toda a cúpula do INSS foi afastada por decisão judicial.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/11/2025

SEBRAE QUER INTERNACIONALIZAR 80 STARTUPS DA AMAZÔNIA APÓS COP30

Por Rennan Setti



Hangar Convenções e Feiras da Amazônia, em Belém; principal local de negociações da COP30 — Foto: PABLO PORCIUNCULA / AFP

O Sebrae vai aproveitar a COP30 para lançar um edital cujo foco é escalar, no mercado internacional, empresas inovadoras da Amazônia. O Inova Amazônia – Global Edition será apresentado amanhã na Green Zone da conferência do clima em Belém.

O novo edital vai selecionar 80 empresas da região amazônica que já participaram de programas de aceleração e demonstram alto potencial de crescimento. O foco são startups que nasceram com base científica, impacto ambiental positivo e capacidade de competir globalmente. O plano é capacitar as companhias para etapas que vão da estruturação de projetos alinhados à bioeconomia amazônica à conexão com fundos de investimento internacionais.

— Chegamos à COP30 com negócios capazes de transformar cadeias produtivas inteiras e atrair investimentos internacionais. O Global Edition nasce para acelerar essas empresas para o mundo — diz Bruno Quick, diretor técnico do Sebrae.

O novo edital é um desdobramento do programa Inova Amazônia, criado há quatro anos e que já acelerou 409 empresas — das quais 17% depositaram patentes e 22% receberam investimentos — e proporcionou R\$ 16 milhões em bolsas para empreendedores, segundo o Sebrae.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/11/2025

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO CARBONO SUSTENTÁVEL QUESTIONA ESTIMATIVA DE CUSTO DE SUBSÍDIOS A USINAS DE CARVÃO MINERAL

Por Luciana Casemiro



Usinas a carvão tiveram subsídios ampliados até 2040 — Foto: Michel Filho/Agência O Globo

A Associação Brasileira do Carbono Sustentável (ABCS) entrou em contato com o blog questionando a conta feita pelo Instituto Internacional Arayara que estimou o custo da ampliação do subsídio a usinas termelétricas movidas a carvão até 2040 entre R\$ 76 bilhões e R\$ 107 bilhões. De acordo com a ABCS, "o faturamento das usinas a serem contratadas, segundo o aprovado na MP 1304/25, são da ordem de R\$ 2 bilhões/ano, totalizando cerca de R\$ 28 bilhões até

2040", o que estaria muito abaixo da estimativa do Arayara.

A ABCS alega que "não existe nenhum subsídio ao sistema, pois no momento da assinatura dos contratos as usinas deixarão de ter o mecanismo da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) R\$ 1 bilhão, que equivale a 0,7% da conta de energia." No entanto, o que o Congresso acaba de aprovar é exatamente a ampliação de subsídios às usinas de carvão mineral por mais 15 anos, benefício que será pago pelos contribuintes.

O Instituto Arayara, por sua vez, chama atenção para o fato que os R\$ 28 bilhões citados pela associação contempla apenas os custos para a Usina de Jorge Lacerda, Figueira, diz, custaria outros R\$ 750 milhões e Candiota mais R\$ 9 bilhões, o que já totalizaria R\$ 37,5 bilhões. O instituto explica que para chegar ao montante entre R\$ 76 bi e R\$ 107 bi ajustou o valor no tempo, tendo como base a evolução do custo de cada uma das usinas ao longo dos últimos anos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/11/2025

POR QUE A JBS ENTROU NA MIRA DO GOVERNO TRUMP EM MEIO À ALTA NO PREÇO DA CARNE NOS EUA?

Presidente americano determina investigação sobre conluio. Casa Branca cita gigante brasileira e outras três empresas que, juntas, respondem por 85% do abate de gado nos Estados Unidos

Por O GLOBO com agências internacionais — Washington



A unidade de processamento de carne da JBS em Greeley, no Colorado: comunicado oficial da Casa Branca menciona a empresa como um dos alvos da investigação do Departamento de Justiça dos EUA — Foto: Chet Strange/Bloomberg

Uma investigação do Departamento de Justiça sobre as maiores empresas de processamento de carne do país por conluio e manipulação de preços tem o potencial de reestruturar as indústrias de gado e carne bovina. No entanto, tentativas anteriores de enfraquecer o domínio desses frigoríficos não tiveram sucesso, aponta

reportagem do The New York Times.

A Casa Branca pediu uma apuração das práticas dos frigoríficos após o presidente Donald Trump, em uma postagem nas redes sociais na sexta-feira, acusá-las de inflar artificialmente os preços e colocar em risco o abastecimento alimentar do país.

“Estou pedindo ao Departamento de Justiça que aja com rapidez”, publicou Trump na sexta-feira em suas redes sociais. “Medidas devem ser tomadas imediatamente para proteger os consumidores, combater monopólios ilegais e garantir que essas corporações não estejam lucrando de forma criminosa às custas do povo americano.”

Um comunicado oficial da Casa Branca mencionou especificamente as empresas JBS, Cargill, Tyson Foods e National Beef como alvos da investigação. Juntas, essas companhias abatem 85% do gado dos Estados Unidos e a maior parte dos suínos.

Trump pareceu atribuir a culpa às empresas de capital estrangeiro, o que fez as ações da JBS, maior processadora de carne bovina do mundo, caírem até 6,2% nas negociações após o fechamento do mercado na sexta-feira. A subsidiária de frango da companhia, a Pilgrim's Pride, doou US\$ 5 milhões ao comitê de posse de Trump.

A Smithfield Foods, produtora de carne suína controlada majoritariamente pelo grupo WH Group, com sede em Hong Kong, também registrou queda, enquanto a Tyson Foods chegou a cair até 2%, antes de se recuperar.

A procuradora-geral Pam Bondi afirmou que uma investigação, liderada pela divisão antitruste do Departamento de Justiça, já está em andamento.



Consumidora observa as carnes à venda em um açougue em Burbank, na Califórnia — Foto: Patrick T. Fallon/Bloomberg

Pecuaristas há muito tempo reclamam que os quatro grandes frigoríficos concentram poder excessivo. Eles destacam dados que mostram que, ao longo da última década, os preços da carne bovina no varejo subiram, enquanto o valor pago pelo gado caiu, permitindo que intermediários como os abatedouros ficassem com uma parcela maior dos lucros.

“Apoiamos essa investigação para garantir que os produtores de gado recebam preços competitivos por seus animais e que os consumidores paguem valores definidos por um mercado competitivo, e não por um monopolista”, disse Bill Bullard, diretor-executivo do Ranchers-Cattlemen Legal Action Fund, em comunicado divulgado na sexta-feira.

Procuradas pelo NYT, as empresas JBS, Cargill, Tyson Foods e National Beef não responderam aos pedidos de comentário.

Segundo o Departamento de Estatísticas do Trabalho dos EUA (BLS, na sigla em inglês), o preço da carne moída chegou a US\$ 6,32 por libra em setembro, um aumento de mais de 11% em relação ao ano anterior. Os preços da carne bovina no atacado, que vêm disparando nos últimos anos, aumentaram 16% em 2025, segundo o Departamento de Agricultura dos EUA (USDA).

A maioria dos economistas aponta o rebanho bovino americano — que encolheu para o menor nível em sete décadas, em parte devido às secas — como a principal causa dos altos preços da carne.

Além disso, o tarifaço imposto pelos EUA ao Brasil afetou as vendas de carne brasileira no mercado americano.

A abertura da investigação pode acalmar críticos de Trump entre pecuaristas e agricultores. Embora a América rural tenha votado majoritariamente nele na última eleição presidencial, muitos se tornaram mais críticos à medida que sua guerra comercial reduziu os preços das commodities

agrícolas e seu governo destinou US\$ 40 bilhões para socorrer a Argentina, uma concorrente agrícola dos EUA.

Trump também culpou os pecuaristas pelos altos preços da carne bovina, o que provocou queda nos preços do gado nos leilões — embora o preço da carne no varejo continue subindo.

No fim do primeiro mandato de Trump, o Departamento de Justiça abriu uma investigação antitruste sobre a indústria de processamento de carne. Seu sucessor, Joe Biden, deu continuidade à iniciativa, mas nunca chegou a abrir um processo judicial.

Em 2022, Biden lançou uma iniciativa para permitir que produtores denunciasses práticas comerciais desleais por parte da indústria. Os frigoríficos há muito tempo enfrentam críticas por sua alta concentração de mercado e já pagaram centenas de milhões de dólares para encerrar processos por manipulação de preços e violações antitruste.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/11/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'MEU LEGADO SERÁ UMA COMPANHIA QUE RETOMA O PROTAGONISMO NO SETOR', DIZ PRESIDENTE DA VALE

Para Gustavo Pimenta, temas como descarbonização e inteligência artificial vão demandar muito minério, e empresa tem oportunidade única de reposicionamento e crescimento

Por Monica Ciarelli (Broadcast) e Juliana Garçon

RIO - No comando da Vale há pouco mais de um ano, Gustavo Pimenta acredita que não existe momento melhor para atuar na indústria de mineração do que agora. "Meu legado será uma companhia que retoma o seu protagonismo dentro da indústria."

Em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast, o executivo contou que participará de painéis na COP-30 sobre descarbonização e que adotou como missão pessoal melhorar a relação da mineradora com o governo.

Como diferencial competitivo, Pimenta ressalta que a Vale possui depósitos inestimáveis e capacidade de executar projetos com baixos investimentos, vantagem importante no mercado atual.

Além disso, ele avalia que a transição energética, o crescimento da população mundial e a urbanização devem sustentar a demanda por minerais críticos e minério de ferro nos próximos anos, abrindo oportunidades para a companhia. "Temos potencial de avançar muito e criar uma companhia líder da indústria, retomando algumas das posições que já tivemos", afirmou.

A seguir, os principais trechos da entrevista:

Qual o balanço do seu primeiro ano à frente da Vale?

Foram 12 meses muito produtivos, com foco claro para resolver temas que estavam pendentes, como o Acordo de Mariana, e seguir avançando na descaracterização de barragens. Há um mês, tiramos a última barragem de nível 3. Foi um marco importante no processo de descaracterização e para o reposicionamento da companhia perante a sociedade. (...) Tivemos o melhor trimestre de produção de minério desde 2018 e o melhor trimestre de cobre desde 2019.



Vale teve o melhor trimestre de produção de minério desde 2018, segundo Pimenta Foto: Fabio Motta/Estadão

Qual legado que pretende deixar na companhia?

Uma companhia que retoma o seu protagonismo dentro da indústria. Estamos nesta jornada. Eu olho para o futuro com muito otimismo, porque está nas nossas mãos entregar esse futuro.

Como o sr. vê a Vale se posicionando globalmente nos próximos cinco anos?

Não existe melhor momento para estar na indústria da mineração do que agora. Temos uma oportunidade única de reposicionamento, crescimento e geração de valor. As grandes temáticas — descarbonização, resiliência de cadeias de suprimentos, inteligência artificial — vão demandar muito minério. E a Vale tem um potencial minerário que ninguém tem. Eu brinco que a gente tem a tabela periódica aqui no Brasil.

Importante no cenário atual....

E há mais um elemento global: a perda de qualidade e a dificuldade de encontrar novos depósitos minerários. O cobre é um exemplo: este ano o preço subiu porque ocorreram eventos de quebra de oferta pelo mundo. E começamos a ver certa dificuldade para desenvolvimento de novos projetos, o que cria uma oportunidade para que sejamos os ofertantes. Estamos olhando com o otimismo de ser uma das companhias que vão crescer a partir de todas essas tendências.

Onde será a aposta da Vale para crescer mais?

Estamos crescendo no minério com projetos de alto teor (de ferro) e baixa intensidade de capital, que é algo muito único da Vale. Estamos dobrando a capacidade de cobre em dez anos. Isso nos coloca numa posição muito única para avançar num portfólio líder da indústria, em duas commodities nas quais acreditamos muito no médio e longo prazo. (...). Temos potencial de avançar muito e criar uma companhia diferente, líder da indústria, retomando algumas das posições que já tivemos.

A Vale continua cotada no mercado acionário abaixo do que o senhor considera justo em relação aos concorrentes?

Neste ano estamos tendo bom desempenho comparado com pares da indústria, melhor do que todos eles. Mas continuamos entendendo que temos um grande potencial de destravamento de valor na companhia. Primeiro pela capacidade de desenvolver projetos que ninguém tem dado ao potencial minerário. Segundo, o fato de podermos desenvolver projetos com intensidade de capital muito baixa. A indústria hoje está tendo que dedicar muito capital para manter níveis de produção estáveis, nem em crescimento. E nós conseguimos trazer projetos para operação, dada toda a infraestrutura — porto, logística, ferrovia — que temos, com um grau de eficiência muito grande.

O senhor já falou que espera voltar ao posto de líder no segmento de minério de ferro. Esse pode ser o ponto de virada?

Há um conjunto de elementos. (...) Nos últimos 12 meses, sem nenhuma barragem em nível (de emergência) 3, tem mais gente investindo na Vale. Isso ajuda a destravar valor. A gente vem crescendo o nosso portfólio de minério de ferro e cobre. São elementos que se somam e acredito que vamos recuperar e destravar o valor.

A Vale aposta no minério de alto teor, mas lançou um produto de teor médio (63%) e reduziu os guidances para pelotas. São tendências opostas?

Existe uma situação de curto prazo e uma situação de médio e longo prazo. No médio e longo prazo, a tendência é de que o mercado siga em processo de descarbonização. Seja porque tem um imposto sobre o carbono, algo que em algum momento vai entrar em vigor na Europa, seja porque políticas públicas serão implementadas gerando alguma forma de tributação ou restrição. A sociedade vai entender que isso é um tema que precisa ser trabalhado. Todos os clientes — na Europa, no Japão,



Sudeste Asiático, China — seguem comprometidos com essa agenda no médio-longo prazo. O alto teor seguirá sendo uma vantagem de posicionamento estratégico para a Vale.

E no cenário de curto prazo?

Tem um cenário no qual as siderúrgicas estão com margens bastante apertadas e usualmente vão favorecer produtos de mais baixo teor e buscar menos produtividade. Não acho que exista um conflito. (...) A grande vantagem que a gente tem — e neste ano a gente tem conseguido demonstrar nos nossos números — é de que independente do momento do ciclo, conseguimos ofertar aquilo que funciona

A relação da Vale com o governo melhorou na sua gestão. Mas ainda há riscos, como na renovação das concessões ferroviárias e o decreto de exploração das cavidades...

Nós temos construído uma boa relação desde que eu assumi. Foi uma pauta a que me dediquei pessoalmente. Tivemos uma série de oportunidades de compartilhar a direção estratégica da companhia e todos nós entendemos que uma Vale forte é boa para o Brasil. Temos muito compromisso de investir no país, de crescer, somos um dos maiores investidores e empregadores. E isso nos aproximou porque essas pautas são boas para qualquer governo que esteja à frente do país.

Mas ainda há riscos?

Uma companhia do tamanho da Vale, com a quantidade de ativos e operações que temos, sempre vai haver um tema ou outro. Isso não significa falta de harmonia. O que eu percebo hoje é uma grande harmonia não só em relação ao governo federal, mas também aos governos estaduais e municipais.

Existe uma pressão política em torno do investimento na Bahia Mineração (Bamin)?

Não, não sinto. É uma discussão natural de potenciais projetos de crescimento. Uma companhia como a Vale vai estar sempre olhando todos os projetos de mineração no Brasil. Às vezes, não tem ninguém que não rode um processo que não nos ligue para ver se a gente tem interesse. Isso é natural. Então, não vejo isso como um elemento que eventualmente impacte essa harmonia que a gente conseguiu desenvolver ao longo desses últimos 12 meses de agendas convergentes.

Como o tarifaço de Donald Trump impacta na companhia?

A Vale vende muito pouco para os EUA. Não tivemos nenhum impacto direto. E o outro lado dessa equação é que se criou uma necessidade de cadeias alternativas. Daí, Brasil e Vale têm um posicionamento muito único, porque podemos ser esse parceiro que oferta para os EUA, a Índia e vários dos mercados em desenvolvimento. A necessidade de criar a maior resiliência da cadeia de suprimentos é favorável à Vale, que tem relações comerciais com todos esses países. E é um pouco do que a gente vem tentando trabalhar ao longo desses últimos meses.

A demanda por minério da China vai continuar forte?

A China sempre foi um mercado importante nas últimas duas décadas. Hoje é o principal produtor de aço do mundo e, na nossa visão, vai seguir sendo. O momento é de estabilização da produção na China, ao redor de um bilhão de toneladas, com pouca possibilidade de crescimento e talvez até com um decréscimo. Mas esse decréscimo não vai ser tão acelerado porque algumas demandas na China e o uso do aço evoluíram nos últimos anos. A China sempre foi muito dependente do mercado imobiliário, e 40% do minério que importava ia para esse setor, que reduziu. Mas outros (setores) cresceram. A manufatura passou a ser um mercado muito importante e absorveu muito do decréscimo no mercado imobiliário. Infraestrutura continua forte.

A demanda estabilizou?

Sim, e fez com que o ajuste de produção do aço fosse minimizado na China. Há vários outros movimentos importantes a serem observados, como crescimento populacional global estimado em 2 bilhões e grandes oportunidades de urbanização em vários mercados. (...) Nossa visão é de que a produção de aço no médio e longo prazo vai seguir construtiva. Talvez não em alto crescimento, mas temos perspectiva de algum crescimento na produção, ainda que a China tenha alguma redução.

A entrada em operação da mina de Simandou da Rio Tinto na Guiné preocupa de alguma maneira?

Simandou é um projeto relevante, mas há dois fenômenos em curso, e o mercado já absorveu essas informações. Um é a exaustão de minas, a depleção. Anualmente, entre 50 a 60 milhões de toneladas são exauridas, na medida em que as minas vão ficando mais antigas. Este fator é muito importante e substancialmente maior do que era dez anos atrás, porque estamos falando de uma cadeia maior, com maior volume de oferta. Tem um outro elemento, que se aplica para o minério e para o cobre, que é a redução de teor. As minas estão ficando mais velhas, com menor qualidade, com menor teor. Então, a nossa visão é que Simandou vem para repor capacidade.

Não traz um aumento de oferta?

Talvez tenha algum crescimento na margem, mas não um crescimento integral. Simandou pode chegar a 100 milhões a 120 milhões de toneladas. Mas isso não vai significar 100 a 120 milhões de toneladas de adição. Vai repor muita depleção. O futuro vai dizer quanto é reposição, quanto é crescimento. Mas, na nossa visão, o volume vai ser absorvido pelo mercado, que vai seguir em equilíbrio.

Qual a tendência para os preços nesse cenário?

Nos últimos dez anos, em todos os anos subsequentes o preço superou a expectativa do mercado do ano anterior. Isso porque existe um desafio enorme de desenvolvimento de minas, exaustão de minas, perda de teor. Existem vários fatores que o mercado não tem sido capaz de capturar. É sempre difícil dizer qual será o preço do próximo ano. O que eu posso dizer é que quando a gente olha a demanda na ponta, que é talvez o nosso principal indicador, ela segue bastante firme. Nós não estamos tendo dificuldade de alocar nossos produtos, pelo contrário. E essa demanda na ponta nos dá a indicação de que o mercado vai seguir em equilíbrio.

Como o senhor avalia a importância da COP-30 em Belém?

Estamos presentes na Amazônia há 40 anos e estarei na COP-30. Vamos levar uma delegação importante da Vale — do Conselho de Administração, Comitê Executivo e vários membros do nosso time —, e estarei em vários painéis, debatendo a descarbonização. A Vale se beneficia do processo: é um tema importante na missão da companhia e é bom para o nosso negócio.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/11/2025

DONO DO BANCO MASTER VENDE AÇÕES DA ITAMINAS AOS SÓCIOS E DEIXA DE SER ACIONISTA DA MINERADORA

Dinheiro da transação será utilizado por Daniel Vorcaro para sanar problemas de liquidez da instituição financeira; empresário e sócios adquiriram a mineradora em 2024

Por Ivo Ribeiro

A aventura do banqueiro Daniel Vorcaro no setor de mineração durou pouco mais de um ano. O empresário, dono do banco Master, acaba de sair do capital da produtora de ferro Itaminas, cuja compra liderou em julho do ano passado com outros empresários mineiros. O dinheiro da venda irá para o caixa do banco, que enfrenta problemas de liquidez. A aquisição foi na época uma decisão de diversificação de seus negócios para além do setor financeiro.

No negócio, um ano e quatro meses atrás, Vorcaro ficou com 66,6% do capital da mineradora, posição algum tempo depois reduzida a 50%, enquanto as famílias de Argeu de Lima Géo e Valadares Gontijo ficaram, cada uma, com 25%. A mineradora tem operações no município de Sarzedo, na região do Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais.

A venda da participação societária foi confirmada ao Estadão por Rodrigo Andrade Valadares Gontijo, que, além de sócio e conselheiro da Itaminas, é diretor de relações institucionais. Os Gontijo já atuam no setor por meio da AVG Participações em Mineração, que opera quatro minas de ferro na mesma região e uma produtora de ferro-gusa em Sete Lagoas (MG).

Vorcaro não revelou quanto receberá da venda de sua fatia de 50% na Itaminas, que será paga em três parcelas semestrais pelos sócios, conforme apurou o Estadão com pessoas próximas à mineradora. Especialistas do setor avaliam entre R\$ 700 milhões e R\$ 750 milhões o valor da transação.

Como um dos compradores, Gontijo informou que os detalhes da transação estão sob acordo de confidencialidade. “Só posso dizer que exercemos nosso direito de preferência sobre as ações do Vorcaro na empresa, que tem um grande plano para crescer e se internacionalizar nos próximos anos”, disse o empresário. Em maio e junho, segundo notícias, o BTG Pactual manifestou seu interesse na participação do Master ao comprar outros ativos do banco.



Instalações da mineradora de ferro Itaminas, que opera a Mina Engenho Seco, em Sarzedo (MG)
Foto: Itaminas/Divulgação

A aquisição, em 2024, segundo informações, foi da ordem de R\$ 1,65 bilhão (US\$ 300 milhões) mais dívidas fiscais e tributárias da Itaminas. Os três sócios e o vendedor não revelaram os números da transação. A mineradora havia renegociado com a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), por R\$ 1,2 bilhão, a dívida de R\$ 1,6 bilhão, em abril de 2021. Além dela, por R\$ 111 milhões, passivo de

R\$ 471 milhões com o governo mineiro.

Foi acertado com a União, via PGFN, prazo de pagamento em 120 parcelas, até 2031. Gontijo informou que os novos acionistas da Itaminas já quitaram a dívida tributária da companhia.

A Itaminas pertencia ao empresário Bernardo Paz, criador do museu de arte contemporânea e instituto Inhotim (em Brumadinho-MG), e a seu irmão Cristiano Paz. A mineradora acumulava o passivo desde os anos de 1990. Em 2009, Paz chegou a negociar o controle da empresa com um grupo chinês, mas o negócio não prosperou.

Ao adquirir a Itaminas, o veículo usado por Vorcaro na operação foi o Itaminas Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia, cujos cotistas eram o MCL B Fundo de Investimento Multimercado Crédito Privado (50%) e o Master Participações S.A. (50%), conforme apurou o Estadão em documentos.

AVG em rota de expansão

A compra de metade da Itaminas, que faz parte do grupo de mineradoras de ferro de pequeno a médio porte sob controle familiar de Minas Gerais, representou para a AVG uma oportunidade de crescer nesse negócio, no qual a sua família atua desde os anos de 1990, disse Gontijo. “Para nós, da AVG, foi um retorno à empresa, pois meu pai foi sócio do Bernardo Paz na Itaminas até 1996”, afirmou ao Estadão.



Rodrigo Andrade Valadares Gontijo, dono da AVG Mineração, é acionista da mineradora de ferro Itaminas
Foto: AVG/Divulgação

A Itaminas tem um plano de expansão, anunciado no final de 1994, de R\$ 1,5 bilhão, que prevê, além de elevar a capacidade de produção a 15 milhões de toneladas ao ano em 2033, foco em minério alto valor agregado (pellet-feed, com 65% a 67% de teor de ferro) e exportação de boa parte desse produto para



siderúrgicas do Oriente Médio e China. “Neste ano, já vai beliscar as 10 milhões de toneladas, que vamos atingir em 2026.”

Atualmente, a AVG opera quatro minas no “Vale do Ferro” (Quadrilátero Ferrífero) mineiro. Duas delas estão localizadas em Brumadinho, uma em Barão de Cocais e outra em Caeté. Segundo o empresário, há três meses foi concluído um plano de expansão de R\$ 650 milhões, que tornou a empresa apta a produzir 7,5 milhões de toneladas por ano.

A grande ambição da AVG, como de outras mineradoras de médio porte do Quadrilátero Ferrífero, é ter o selo de exportadora direta. Por isso, garantir logística ferroviária e portuária é crucial no negócio. “Firmamos acordo com o Porto Sudeste (litoral do Rio de Janeiro) para ter um slot de exportação”, informou Gontijo. Outras empresas no mesmo caminho são a própria Itaminas e a J. Mendes.

“A Itaminas está performando bem, fizemos um acordo com a Vale de arrendamento da mina da Jangada (em Brumadinho, próximo de suas de suas operações) que vai garantir reservas do minério e aumento da produção. Os recursos para o plano de expansão virá de captação em operações financeiras que estamos estruturando”, diz o empresário. A Vale tem preferência na compra da maior parte do minério de Jangada.

Na AVG, a compra do minério é feita principalmente pela Vale, além de CSN Mineração e Trafigura (uma das donas do Porto Sudeste) e via exportação. “A Vale é nossa principal cliente; temos uma parceria forte com a empresa.” O investimento na Itaminas e nas nas operações da AVG, diz Gontijo, é feito com capital próprio.

No futuro, IPO da Itaminas

O foco na Itaminas, nos próximos anos, é consolidar seu plano de modernização, expansão e venda ao mercado externo, afirma Gontijo. O empresário admite, todavia, que após essa fase não está descartado levar a empresa à bolsa, fazendo uma oferta pública de ações (IPO, na sigla em inglês).

“Vai depender de cenários de mercado, do preço do minério de ferro e de um bom posicionamento de venda no exterior, com minério de alto valor agregado”, ressalva o acionista do grupo AVG e da Itaminas.

O grupo da tradicional família mineira Valadares Gontijo, que hoje inclui Rodrigo, o irmão Bernardo e a irmã, Mariana (cada um com 33,3% de participação), além de mineração de ferro e produção de ferro-gusa, atua no cultivo de eucalipto, no setor automotivo e em outras atividades.

A sócia, família Géo, entrou na Itaminas por meio da 5A Holding Participações, de Argeu de Lima Géo (1%) e quatro filhos com partes iguais (24,75%). Dois deles têm cargo de gestão na mineradora: Argeu de Lima Géo Filho é vice-presidente de operações e Rodrigo Medrado Géo, vice-presidente financeiro.

A família tem negócios na agropecuária (criação de bovinos, cultivo de cereais e plantio de eucalipto), em incorporação de empreendimentos imobiliários e no setor seguros e financeiro. A família é sócia da Pottencial Seguradora com os Mattar (Localiza) e o fundo XP Private Equity.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/11/2025

TARCÍSIO É O PRINCIPAL NOME PARA UNIR DIREITA EM 2026, DIZEM PARLAMENTARES, QUE VEEM CAMPO DIVIDIDO

Levantamento exclusivo do Ranking dos Políticos mostra deputados e senadores céticos quanto à consolidação de uma candidatura única

Por Raisa Toledo

A maioria dos integrantes do Congresso Nacional aponta o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), como o nome mais capaz de liderar a direita no Brasil e unificar o campo nas eleições de 2026 na ausência do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

Levantamento exclusivo do Ranking dos Políticos para o Estadão divulgado nesta segunda-feira, 10, mostra que, apesar de reconhecerem a liderança de Tarcísio, a maioria dos parlamentares consultados acredita que o grupo deve chegar dividido às urnas, com várias candidaturas e polos concorrentes.



Tarcísio foi apontado como mais capaz de liderar a direita, à frente de Ratinho Júnior, Romeu Zema e Ronaldo Caiado Foto: @RomeuZema via X

A pesquisa ouviu 107 deputados de 20 partidos e 27 senadores de 12 partidos entre os dias 21 e 31 de outubro, por meio de entrevistas presenciais e telefônicas. A margem de erro é de dois pontos percentuais e o nível de confiança é de 95%.

Na Câmara dos Deputados, 48,6% dos deputados entrevistados apontaram Tarcísio como o principal nome capaz de liderar a direita brasileira. Ele é seguido por Eduardo Bolsonaro (PL), com 15%; Michelle Bolsonaro (PL), com 13,1%; Ratinho Júnior (PSD), com 9,3%; Romeu Zema (Novo), com 3,7%; Ronaldo Caiado (União), com 0,9%; e a opção Outro (1,9%). 7,5% não souberam responder.

No Senado, o governador paulista também é o mais mencionado (44,5%), à frente de Eduardo e Michelle Bolsonaro, empatados com 14,8%, e de Ratinho Júnior, com 7,4%. O índice de indecisos entre senadores é de 18,5%.

Nome capaz de liderar o campo político da direita no Brasil

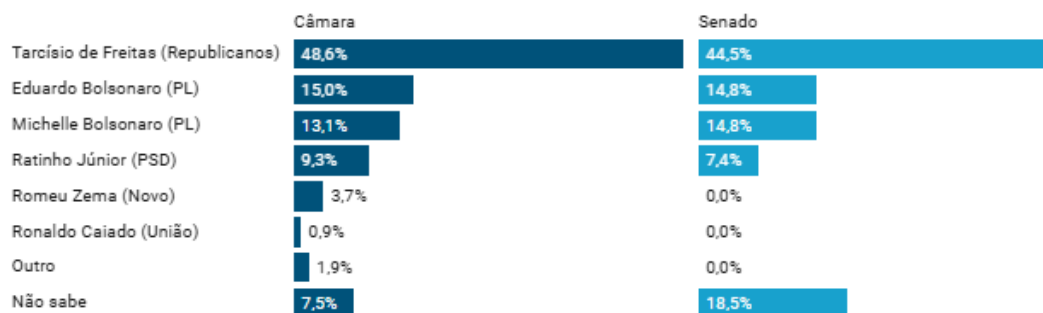


Gráfico: Estadão • Fonte: Ranking dos Políticos • Obter dados • Criado com Datawrapper

Em comparação com a pesquisa anterior, feita em julho de 2023, Tarcísio manteve vantagem expressiva, enquanto Michelle Bolsonaro teve leve alta e Romeu Zema perdeu espaço. Já nomes como Eduardo Leite (PSD) e Flávio Bolsonaro (PL), que figuravam entre as opções no ano passado, deixaram de ser citados.

Questionados sobre quem teria mais condições de unir a direita em torno de uma candidatura única competitiva em 2026, 56,1% dos deputados e 55,6% dos senadores apontaram Tarcísio. Ratinho Júnior aparece em segundo lugar, com 15% das menções na Câmara e 11,1% no Senado. Michelle Bolsonaro tem 11,2% e 7,4%, respectivamente, enquanto Caiado, Zema e Eduardo Bolsonaro registraram índices menores.

Nomes com mais condições de unificar a direita em torno de uma chapa única

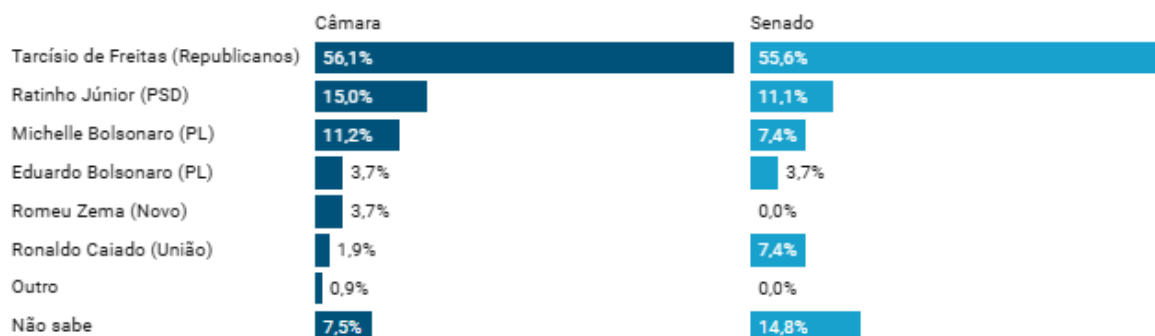


Gráfico: Estadão • Fonte: Ranking dos Políticos • [Obter dados](#) • Criado com [Datawrapper](#)

Apesar dessa percepção de liderança, 67,3% dos deputados e 63% dos senadores acreditam que o campo conservador deve permanecer fragmentado em 2026. Apenas 29,9% e 22,2%, respectivamente, veem chance de união, ainda que com candidatos de partidos diferentes, por meio de alianças e blocos partidários.

Para o diretor de operações do Ranking dos Políticos, Luan Sperandio, os resultados mostram que o governador paulista consolidou seu papel de liderança, mas enfrenta um ambiente de dispersão política e uma avaliação predominante de que a direita não marchará unida, o que pode interromper negociações por alianças e definição antecipada de cabeça de chapa.

“Ainda tem o fato de ele não contar com declarações públicas de seu padrinho político, Jair Bolsonaro, o que acaba facilitando a criação de várias candidaturas da direita em 2026 que buscam se viabilizar”, explica.

A pulverização das candidaturas tem sido apontada como benéfica por figuras como Caiado, que já afirmou que uma variedade de nomes opositoristas pode reduzir as chances de vitória do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Para o diretor do Ranking dos Políticos, a estratégia contém riscos. “Uma coisa é ter vários candidatos que contribuam na discussão, outra é se eventualmente enveredar a ataques entre eles, o que pode prejudicar e fazer com que o representante (da direita) chegue fragilizado a um segundo turno”.

Não mencionado na edição de 2023, Ratinho Júnior foi mais lembrado que Zema e Caiado na última pesquisa. Segundo Sperandio, apesar de suas ambições presidenciais e movimentação no sentido de nacionalizar sua imagem, os frutos devem ser colhidos em pleitos futuros.

“Não só o Ratinho, mas temos outros nomes jovens que vão estar no jogo nas próximas eleições e não necessariamente precisam se visibilizar no próximo ano. Certamente essa safra de governadores é uma nova geração na política que vamos ver nas próximas duas décadas”, analisa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/11/2025

EMPREGADOS DEMITIDOS DA REFIT FAZEM PROTESTO E FECHAM PRINCIPAL VIA DE ACESSO AO RIO; VEJA VÍDEO

Segundo o Sindipetro-RJ, refinaria já demitiu 100 funcionários após a interdição realizada pela ANP e pela Receita Federal no local por irregularidades

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - O Sindipetro-RJ, filiado à Federação Nacional dos Petroleiros (FNP), informou nesta segunda-feira, 10, que a Refit já demitiu 100 empregados após a interdição realizada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e pela Receita Federal por irregularidades encontradas na ex-Refinaria de Manguinhos, no Rio de Janeiro.

Em protesto contra as demissões, empregados demitidos e o sindicato fazem nesta segunda um protesto na Avenida Brasil, principal via de acesso do Rio de Janeiro, causando problemas no trânsito e recebendo críticas nas redes sociais.

Deflagrada em São Paulo no fim de agosto, a Operação Carbono Oculto revelou que o combustível da Refit estaria abastecendo postos de gasolina controlados pelo Primeiro Comando da Capital (PCC). Desde então, a Receita Federal e a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional subiram o tom nas críticas contra a empresa, classificando Manguinhos como “sonegador contumaz” e afirmando que a companhia não vem recolhendo tributos como deveria.



Empregados demitidos da Refit fazem protesto na Avenida Brasil, principal via de acesso do Rio de Janeiro Foto: André Lobão/Sindipetro-RJ

Veja vídeo :

https://www.instagram.com/p/DQ3zjSzANws/?utm_source=g_embed&utm_campaign=embed_video_watch_again

Procurada, a Refit negou sonegar impostos e rejeitou ter ligação com o crime organizado. “A Refit não foi alvo da operação Carbono Oculto e repudia de forma categórica qualquer tentativa de associar a empresa ao PCC ou a qualquer outra organização criminosa”, afirmou a empresa, em nota.

Em setembro, em uma batida contra a refinaria, a Receita Federal desvelou mais problemas na Refit. Na Operação Cadeia de Carbono, quatro navios que traziam carga do exterior para Manguinhos acabaram apreendidos porque, segundo o Fisco, tentavam enganar os controles aduaneiros na importação de gasolina para pagar menos ou nenhum imposto.

A empresa dizia comprar matéria-prima, mas um laudo feito pela ANP verificou que se tratava de gasolina pronta. Em nota, a Refit afirma que “não pratica sonegação fiscal, ao contrário, emite regularmente suas notas fiscais e questiona, por meios legais e transparentes, a cobrança de supostos débitos tributários”.

A ANP, por sua vez, verificou problemas na tancagem e no controle de vazão em Manguinhos e, o mais relevante para o futuro da companhia, concluiu que a Refit não estava refinando combustível, o que pode levá-la a perder benefícios tributários e até a licença para operar.

As irregularidades levaram a agência a interditar a companhia — decisão que foi parcialmente revertida. Os equipamentos usados no refino seguem fechados até a palavra final da diretoria da ANP.

Em nota, a Refit afirma que “já comprovou por meio de dois laudos científicos que não há qualquer irregularidade na documentação das importações, não havendo, portanto, justificativa para a interdição da carga pela Receita Federal”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/11/2025

COMO O GOVERNO LULA E A REFIT VIVEM UMA GUERRA JURÍDICA QUE TEM COMO PANO DE FUNDO O PCC

Refinaria de Manguinhos tentou, sem sucesso, afastar diretores da ANP de investigação que paralisou suas atividades; empresa nega sonegar impostos e rejeita ligação com crime organizado

Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA - Na última semana, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) foi o campo de batalha de mais um capítulo da disputa jurídica travada entre o governo Lula e a Refit (nome fantasia da Refinaria de Manguinhos). A empresa tentou, sem sucesso, afastar dois diretores da agência da investigação que detectou irregularidades nas instalações da companhia, no Rio de Janeiro, e paralisou as suas atividades.

Após ser interrompido por quatro horas, o julgamento acabou suspenso às 21h por um pedido de vistas (mais tempo para análise). A empresa, no entanto, não obteve os votos necessários para levar adiante a empreitada.

É o mais recente embate desde que a Operação Carbono Oculto, deflagrada em São Paulo no fim de agosto, revelou que o combustível da Refit estaria abastecendo postos de gasolina controlados pelo Primeiro Comando da Capital (PCC). Desde então, a Receita Federal e a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional subiram o tom nas críticas contra a empresa, classificando Manguinhos como “sonegador contumaz” e afirmando que a companhia não vem recolhendo tributos como deveria.

Procurada, a Refit negou sonegar impostos e rejeitou ter ligação com o crime organizado. “A Refit não foi alvo da operação Carbono Oculto e repudia de forma categórica qualquer tentativa de associar a empresa ao PCC ou a qualquer outra organização criminosa”, afirmou a empresa, em nota (veja a íntegra abaixo).



Agentes na Receita Federal fazem operação na Refinaria de Manguinhos, no Rio Foto: Divulgação/Receita Federal

Em suas falas, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, elegeu o caso da Refinaria de Manguinhos como emblemático no combate ao crime organizado. Ele fez críticas e apelos ao governador do Rio, Cláudio Castro, após o Tribunal de Justiça do Estado (TJ-RJ) conceder liminar para desinterditar a empresa — depois anulada pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ).

O governo Lula tenta montar uma resposta à demanda dos eleitores contra facções criminosas. A segurança pública é a área mais criticada da gestão atual de Lula.

Como a Refit entrou na mira das autoridades

A investigação feita pelo Ministério Público do Estado de São Paulo e Receita Federal na Operação Carbono Oculto afirma que a Refit ocupou o espaço que era da Copape, fechada um ano antes pelas autoridades, no fornecimento de combustível aos postos do PCC.

O indício apontado pelos investigadores é que, no mesmo período em que a Copape foi retirada do mercado, a Refit passou a importar e vender quase a mesma quantidade de combustível que a empresa fechada.

Entre o primeiro e o segundo semestres de 2024, Manguinhos aumentou o volume de combustível importado de R\$ 2,98 bilhões para R\$ 5,6 bilhões, uma diferença de R\$ 2,62 bilhões. O valor é praticamente o mesmo que a Copape, já fechada, deixou de importar (R\$ 2,55 bilhões).

O combustível adicional comprado pela Refit foi distribuído principalmente pela Rodopetro, empresa de Duque de Caxias (RJ) que passou a vender volumes expressivos a compradores que até então não haviam adquirido uma gota de combustível dela.



Um exemplo é a Orizona Combustíveis, que, em um intervalo de seis meses após o fechamento da Copape, saiu de zero em compras da Rodopetro para R\$ 3,10 bilhões.

Os investigadores descobriram que a sede da Orizona fica no mesmo endereço que outras empresas ligadas aos donos da Copape — Roberto Augusto Leme da Silva, o Beto Louco, e Mohamad Mourad, que estão foragidos. Há outras empresas identificadas no processo exatamente na mesma situação, ou seja, passaram a comprar combustível da Rodopetro, vindo da Refit, e funcionam em endereços ligados à dupla.

Isso comprovaria, segundo a investigação, a relação entre o grupo Refit e a Copape.

Desde que esses achados foram revelados na Operação Carbono Oculto, autoridades tentam na Justiça, na ANP e também na Receita Federal enquadrar a Refit, uma empresa acusada de sistematicamente deixar de pagar impostos e, agora, de se associar ao crime organizado.

Em setembro, em uma batida contra a refinaria derivada da operação policial, a Receita Federal desvelou mais problemas na Refit. Na Operação Cadeia de Carbono, quatro navios que traziam carga do exterior para Manguinhos acabaram apreendidos porque, segundo o Fisco, tentavam enganar os controles aduaneiros na importação de gasolina para pagar menos ou nenhum imposto.

A empresa dizia comprar matéria-prima, mas um laudo feito pela ANP verificou que se tratava de gasolina pronta.

Isso fez o caldo entornar contra a empresa, que passou a ser tratada nos processos judiciais como “sonegadora contumaz”, como mostrou o Estadão. Em nota, a Refit afirma que “não pratica sonegação fiscal, ao contrário, emite regularmente suas notas fiscais e questiona, por meios legais e transparentes, a cobrança de supostos débitos tributários”.

A Receita Federal alega que, além de fraudar documentos, a Refit e as importadoras que trabalham exclusivamente para ela tentaram ocultar os verdadeiros donos da carga, o que é crime.

Caso perca o processo na Receita, a Refit pode ficar sem a carga, avaliada em cerca de R\$ 500 milhões.

Três navios ainda estão atracados no Rio e um no Porto de Santos. Nesta semana, a carga começa a ser desembarcada para armazenamento pela Petrobras e outras empresas, que servirão como depositárias até que a Receita conclua a auditoria.

A ANP, por sua vez, verificou problemas na tancagem e no controle de vazão em Manguinhos e, o mais relevante para o futuro da companhia, concluiu que a Refit não estava refinando combustível, o que pode levá-la a perder benefícios tributários e até a licença para operar.

As irregularidades levaram a agência a interditar a companhia — decisão que foi parcialmente revertida. Os equipamentos usados no refino seguem fechados até a palavra final da diretoria da ANP.

Em nota, a Refit afirma que “já comprovou por meio de dois laudos científicos que não há qualquer irregularidade na documentação das importações, não havendo, portanto, justificativa para a interdição da carga pela Receita Federal”.

O julgamento da ANP suspenso

Na quinta-feira, 6, a ANP analisou o pedido da Refit para impedir dois dos cinco diretores da agência de julgar o caso da interdição da refinaria, sob o argumento de suspeição.

Manguinhos afirma que os diretores Pietro Mendes e Symone Araújo devem ser impedidos de analisar o processo porque a inspeção na refinaria foi realizada sem que os demais integrantes do



colegiado tivessem sido avisados. Contra Mendes, a Refit acrescenta que ele era presidente do Conselho da Petrobras e, por isso, desejaria prejudicar Manguinhos em favor da concorrente.

Em voto incisivo, o diretor-geral da ANP e relator do processo, Artur Watt, rejeitou o pedido da Refit, avaliando que as alegações são infundadas e tem como objetivo atrapalhar o trabalho da agência.

Com o pedido de vistas dos diretores Fernando Moura e Daniel Maia, o julgamento rachou a ANP, foi suspenso e não tem prazo para voltar. Watt, Araújo e Mendes, no entanto, anteciparam seus votos, abrindo maioria contra a tentativa da Refit.

Por que o modelo de negócios da Refit está em jogo?

A classificação como refinaria é importante para a Refit ter acesso ao benefício de importar matéria-prima petroquímica pagando menos imposto. A gasolina pronta tem taxa mais alta e, quando ela é importada, o imposto deve ser recolhido assim que a mercadoria entra no País. Já no caso da matéria-prima, a refinaria recolhe menos imposto e só paga quando vende o produto manufaturado.

Quando ela diz que compra matéria-prima mas, na verdade, adquire e vende gasolina pronta, a Refit produz um diferencial que, segundo as autoridades, permite que ela venda mais barato do que os concorrentes, criando uma competição desleal, além de sonegar impostos.

Desde a apreensão dos navios com carga importada, a Refit processou apenas o que estava em seus estoques. Seus concorrentes dizem, nos bastidores, ter percebido que o preço do combustível vendido por ela já foi reajustado. Mas ainda não se sabe como a Refit voltará a atuar caso não consiga a autorização da ANP para seguir como refinaria (e ter acesso aos benefícios tributários na importação).

O vaivém na Justiça

Há 12 anos a Refit está em recuperação judicial, instrumento jurídico que afasta a sanção de credores e evita a falência. Quando a Receita e a ANP fecharam o cerco contra a companhia, Manguinhos recorreu à vara empresarial do Rio alegando que a apreensão da carga e a interdição prejudicam o pagamento da dívida parcelada.

O juiz, porém, se declarou incompetente, e o caso subiu para o Tribunal de Justiça do Rio, onde a empresa conseguiu um parecer a seu favor do governo do Estado do Rio.

Na semana passada, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) cassou a liminar após recurso da Fazenda Nacional que, entre outros argumentos, alegou prejuízo aos cofres do mesmo Estado do Rio que defendeu a companhia.

As autoridades federais informaram a Justiça que a dívida em impostos de Manguinhos já alcança praticamente todo o seu patrimônio e que se trata de uma empresa “insolvente”.

O que diz a Refit

Leia o posicionamento enviado pela Refit à reportagem:

A Refit reforça que a interdição da refinaria foi conduzida de forma clandestina e se baseou em uma sucessão de contradições e inconsistências por parte da ANP. Em diferentes ocasiões, a agência declarou que a Refit “não refina”, e ao mesmo tempo disse que a empresa teria refinado “acima da capacidade autorizada”. A ANP também oscilou entre classificar o produto da Refit como nafta e em seguida afirmar que o produto se tratava de gasolina automotiva.

A Refit já comprovou por meio de dois laudos científicos que não há qualquer irregularidade na documentação das importações, não havendo, portanto, justificativa para a interdição da carga pela Receita Federal, que recentemente afirmou não ter clareza sobre o que exatamente está nos navios: nafta, diesel, gasolina ou outros produtos. Pareceres elaborados pela certificadora AmSpec e pelo químico Ilidio Lazarevievz Antônio (cadastrado para prestar serviços para a própria Receita)

confirmam que as cargas apreendidas não apresentam especificações de gasolina automotiva, afastando, assim, qualquer hipótese de fraude.

A Companhia reitera que não pratica sonegação fiscal, ao contrário, emite regularmente suas notas fiscais e questiona, por meios legais e transparentes, a cobrança de supostos débitos tributários, como fazem várias outras empresas de diversos setores, inclusive a Petrobras. Trata-se, portanto, de uma divergência jurídica legítima, que está sendo discutida em instâncias competentes, sem qualquer conduta irregular por parte da companhia.

Importante ressaltar que a Refit não foi alvo da operação Carbono Oculto e repudia de forma categórica qualquer tentativa de associar a empresa ao PCC ou a qualquer outra organização criminosa. A Refit possui um histórico consistente de denúncias às autoridades e à imprensa de postos ligados ao crime organizado e que praticam adulteração de combustíveis -- postura que reforça um compromisso com a legalidade e a livre concorrência no setor. Foram as denúncias da Refit, inclusive, que levaram ao fechamento da Copape, formuladora de combustível ligada ao PCC.

Todos os questionamentos da ANP que levaram à interdição da empresa já foram sanados, sendo que a própria agência reconheceu nos pareceres equivocados em suas interpretações iniciais. A Refit já fez quatro solicitações de reunião com a ANP para esclarecer o processo da torre de destilação, etapa essencial para a retomada das operações de refino. Os pedidos da empresa porém não foram atendidos.

Essa atitude, somadas ao vazamento de informações sigilosas do processo e à consulta prévia feita à Petrobras — concorrente direta da Refit — sobre a possibilidade de assumir seu mercado antes mesmo da interdição, evidenciam uma conduta irregular e um claro conflito de interesse dentro da agência, que age com viés político, causando um prejuízo diário de cerca R\$ 5 milhões à empresa e colocando em risco o emprego de 4 mil trabalhadores diretos e indiretos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/11/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

MATRIX INAUGURA USINA SOLAR DE R\$ 330 MI EM MG E ENTRA EM GERAÇÃO DE ENERGIA EM GRANDE ESCALA

Empreendimento Grande Sertão 2 foi financiado com recursos de equity e crédito do Banco do Nordeste (BNB) e deve atender cerca de 15% da carteira de clientes da empresa

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



Matrix Grande Sertão II — Foto: Divulgação

A Matrix Energia, joint venture formada pela Prisma Capital e pela Dufeco, inaugurou um novo complexo solar no município de Várzea da Palma, no Norte de Minas Gerais. Batizado de Grande Sertão 2, o empreendimento recebeu R\$ 330 milhões em investimentos, foi construído em 15 meses e marca a entrada da companhia na geração em grande escala.

Com 105 megawatts-pico (MWp) de capacidade instalada, o projeto será voltado principalmente para atender a carteira



de clientes de pequeno porte da empresa. O empreendimento Sertão 2 foi financiado com recursos de equity e crédito do Banco do Nordeste (BNB).

“São 26 megawatts-médios (MWm), um volume ajustado para atender cerca de 15% da nossa carteira”, afirma o CEO da Matrix Energia, Rubens Misorelli, em entrevista exclusiva ao Valor.

Segundo o executivo, a região do norte de Minas é uma das mais promissoras do país em termos de radiação solar, mas enfrenta desafios relacionados à conexão das usinas à rede de transmissão. “Como estávamos desenvolvendo o projeto há bastante tempo, ele já tem assegurada a conexão”, explica Misorelli.

A expansão da geração solar e eólica no Brasil vem acompanhada de um problema recorrente: os cortes de geração (curtailment) impostos pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). Essas restrições, motivadas por limitações na rede ou excesso de oferta durante o dia, têm impactado a receita das empresas geradoras.

Misorelli reconhece o risco e diz que a Matrix avalia medidas para mitigar o problema. Uma das apostas é o armazenamento de energia. “Temos o negócio de baterias [em parceria com a Huawei] que já investimos há dois anos. Certamente quando estabilizar nossa geração e tiver todas as medições do projeto, a gente vai instalar baterias”, diz Misorelli.

Hoje, o país enfrenta um paradoxo energético: enquanto durante o dia há sobra de energia eólica e solar, no início da noite o consumo dispara e o sistema elétrico precisa acionar térmicas. Sistemas de armazenamento são apontados como solução para equilibrar o uso da rede e evitar desperdício.

O novo marco regulatório também promete aliviar parte das perdas causadas pelos cortes de geração. A Medida Provisória 1.304, aprovada pelo Congresso Nacional e à espera da sanção presidencial, prevê que empresas afetadas pelo curtailment sejam ressarcidas pela energia que deixaram de produzir, com recursos dos Encargos de Serviço do Sistema (ESS), pagos por todos os consumidores via tarifa.

A inauguração do complexo marca um passo importante na verticalização da Matrix, que nasceu com foco na comercialização de energia no mercado livre (segmento em que o consumidor de energia elétrica pode escolher o seu fornecedor e estabelecer contratos por fonte, prazo ou preço) a partir da compra e venda de energia do mercado.

Em meio à turbulência financeira que atinge o segmento, com várias comercializadoras recorrendo à Justiça para se protegerem de execuções de dívidas, a Matrix aposta em integrar diferentes elos do negócio para ganhar resiliência. “Faz parte da nossa estratégia ter algum nível de verticalização e integração”, diz Misorelli.

A empresa já havia tentado entrar em geração de grande porte. Depois de fazer uma oferta não vinculante pela 2W Ecobank em maio de 2024, a companhia desistiu da aquisição. O caminho foi ela mesma construir seu empreendimento.

Recentemente, a Matrix vendeu 45 usinas solares de pequeno porte à Thopen Energia por R\$ 556 milhões, reforçando o caixa para novos investimentos. O próximo passo da companhia deve acompanhar a abertura do mercado livre de energia para consumidores de baixa tensão, prevista para os próximos anos e participar do leilão de baterias.

“O próximo movimento da Matrix está ligada à abertura do mercado livre para consumidores para baixa tensão e vamos participar dela em comercialização e investimentos em geração e armazenamento de energia”, afirma.

FERROVIAS CHINESAS DEVEM US\$ 868 BILHÕES, MAS PAÍS SEGUE APOSTANDO EM SUAS VANTAGENS

Essa dívida decorre da enorme expansão da rede ferroviária de alta velocidade do país
Por Nikkei Asia — Dalian (China)



Trem de alta velocidade passa por ponte em Pequim (foto de arquivo) — Foto: AP Photo/Xinhua, Jiao Hongtao

A ambiciosa construção de ferrovias de alta velocidade na China resultou em uma dívida de US\$ 868 bilhões, mas o país parece determinado a seguir em frente.

O tema da dívida e das ferrovias surgiu em uma entrevista coletiva do Ministério das Relações Exteriores em outubro, quando o porta-voz Guo

Jiakun foi questionado sobre as negociações para reestruturar a dívida da Indonésia referente ao seu serviço ferroviário de alta velocidade, apoiado por Pequim.

"É preciso ressaltar que, ao avaliar um projeto ferroviário de alta velocidade, além dos números financeiros e indicadores econômicos, também é necessário levar em consideração o benefício público e o retorno abrangente", disse Guo.

A ferrovia de alta velocidade da Indonésia começou a operar há dois anos com apoio financeiro e técnico da China. Mas a receita das passagens ficou abaixo das projeções, levando a um aumento exorbitante da dívida.

As observações de Guo não se referiram especificamente ao projeto ferroviário indonésio, mas sim à ferrovia de alta velocidade em geral. Projetos ferroviários endividados também são um problema na China.

A dívida das ferrovias nacionais da China totalizou 6,19 trilhões de yuans (US\$ 868 bilhões) no fim de junho, uma queda de apenas 0,2% em relação ao ano anterior, sendo a maior parte contraída pela operadora China State Railway Group.

Essa dívida decorre da enorme expansão da rede ferroviária de alta velocidade do país. Havia 48 mil quilômetros de linhas em operação no fim de 2024, segundo a Administração Nacional de Ferrovias, o triplo do nível registrado dez anos antes.

Em comparação, toda a rede de trens-bala Shinkansen do Japão percorre aproximadamente 3,2 mil quilômetros de trilhos. A China construiu o equivalente a toda a rede de trens-bala do Japão em cada um dos últimos 10 anos.

Mas o número de passageiros não acompanhou a expansão. Muitas estações permanecem praticamente vazias.

O turismo pode se beneficiar do acesso ferroviário, mesmo que a linha em si não seja lucrativa. O Monte Changbai, conhecido como Baekdu em coreano, fica na fronteira com a Coreia do Norte. A dificuldade de acesso fez do vulcão e de seu lago de cratera de tirar o fôlego um tesouro escondido para turistas, mas uma estação de trem de alta velocidade foi construída ali há alguns anos.

Os moradores locais podem se orgulhar de saber que o trem de alta velocidade chegou às suas comunidades. A construção de infraestrutura ferroviária também contribui para o produto interno bruto.

Mas a transferência da dívida para as gerações futuras levanta questões sobre a sustentabilidade das ferrovias chinesas, mesmo com o apoio do Estado aos projetos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/11/2025

TRANSPETRO LANÇA LICITAÇÃO INTERNACIONAL PARA CONTRATAR CONSTRUÇÃO DE QUATRO NAVIOS

Segundo o cronograma da Transpetro, estima-se que o primeiro navio seja lançado em até 33 meses, após a formalização do contrato

Por Kariny Leal, Valor — Rio



Licitação é parte do Programa de Renovação e Ampliação da Frota do Sistema Petrobras — Foto: Agência Petrobrás

A Transpetro, subsidiária de logística da Petrobras, lançou, nesta sexta-feira (7) uma licitação pública internacional para contratar quatro novos navios de médio porte da classe MR1 (chamado “medium range”, em inglês).

Segundo a estatal, a licitação faz parte do Programa de Renovação e Ampliação da Frota do Sistema Petrobras.

Os navios têm 40 mil toneladas de porte bruto e serão destinados ao transporte de petróleo e derivados pela costa brasileira.

Segundo o cronograma da Transpetro, estima-se que o primeiro navio seja lançado em até 33 meses, após a formalização do contrato. “A nova concorrência irá consolidar a contratação dos 16 navios atualmente previstos no Plano de Negócios da Petrobras para o período 2025-2029”, diz a companhia, que prevê a contratação de 16 embarcações.

Os navios MR1 deverão incorporar soluções para maior eficiência energética e menor emissão de gases de efeito estufa, conforme as diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO).

As embarcações poderão ser abastecidas alternativamente com biocombustíveis como o etanol, estarão aptas para atuar em portos eletrificados e contarão com equipamentos que contribuem para a redução da pegada de carbono. Os futuros navios deverão ser até 20% mais eficientes em termos de consumo, segundo a Transpetro, propiciando uma redução de 30% nas emissões de gases do efeito estufa.

O Programa de Renovação e Ampliação da Frota foi lançado em julho de 2024 e prevê a aquisição de navios para cabotagem na costa brasileira, contemplando embarcações da classe Handy, gaseiros e navios de médio porte.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/11/2025

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA PROPÕE PRIMEIRO LEILÃO DE BATERIAS EM ABRIL DE 2026

O governo irá receber contribuições sobre a proposta pelo período de 20 dias

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília

O Ministério de Minas e Energia (MME) abriu a consulta pública para a realização do primeiro leilão para contratação de sistemas de armazenamento de energia elétrica por meio de baterias, com previsão da rodada em abril de 2026. O governo irá receber contribuições sobre a proposta, publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira (10), pelo período de 20 dias.

O montante total de Reserva de Capacidade a ser contratado será definido pelo Ministério de Minas e Energia (MME), com base em estudos da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). Serão negociados contratos com prazo de suprimento de 10 anos, iniciando o funcionamento em agosto de 2028.

Poderão participar sistemas de armazenamento com disponibilidade de potência máxima inferior a 30 megawatts (MW) e com capacidade de operação contínua com disponibilidade de potência máxima inferior a quatro horas consecutivas. As regras ainda determinam que os sistemas tenham eficiência de carga e descarga inferior a 85% e tempo máximo de recarga completa superior a seis horas.

Os vencedores do certame serão remunerados após o início de suprimento e entrada em operação comercial do empreendimento por meio de uma receita fixa.

De acordo com o governo, a rodada tem como objetivo garantir a continuidade do fornecimento de energia elétrica, podendo ser usados para ampliar a flexibilidade e mitigar situações de excedentes de energia no sistema, e também para contribuir no gerenciamento de restrições nas etapas de programação diária da operação do sistema.

O leilão vem sendo prometido por ministros do governo há meses e a previsão é que seja realizado em sequência aos leilões de reserva de capacidade voltados à contratação de usinas térmicas, previstos para 18 e 20 de março do próximo ano.

Assim como em demais certames do setor elétrico, caberá à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) a elaboração do edital e das minutas de contratos a serem assinadas após a rodada.

O tema também foi discutido recentemente pelo Congresso Nacional por meio da Medida Provisória que trouxe novas regras para ao setor elétrico. A proposta encaminhada à sanção presidencial prevê a inclusão de sistemas de baterias no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, o Reidi, com renúncia fiscal limitada a R\$ 1 bilhão por ano, até dezembro de 2030.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/11/2025

TARCÍSIO FAZ GESTO A BOLSONARO E DIZ TER GRATIDÃO ETERNA AO EX-PRESIDENTE

Governador de SP cita ex-mandatário em discurso, no mesmo dia em que STF começa a julgar recursos contra condenação por tentativa de golpe

Por Joelmir Tavares, Valor — São Paulo



Governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas — Foto: Pablo Jacob/Governo do Estado de SP

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), reiterou nesta sexta-feira (7) seu apoio a Jair Bolsonaro (PL) e disse que sua gratidão ao ex-presidente nunca vai desaparecer. A fala ocorreu durante discurso na posse de Wagner Rosário como conselheiro do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCE-SP).

Também nesta sexta, Bolsonaro começou a ter seus recursos julgados pelo Supremo Tribunal Federal (STF), que poderá decidir pela prisão dele após a condenação por tentativa de golpe.

Tarcísio, que é apontado como presidenciável para 2026, mas declara que tentará a reeleição, enalteceu o ex-presidente — de quem foi ministro da Infraestrutura — ao mencionar a presença dos senadores Rogério Marinho (PL-RN) e Flávio Bolsonaro (PL-RJ) na cerimônia de posse. Rosário também integrou a gestão Bolsonaro, como ministro-chefe da Controladoria-Geral da União (CGU).

"Queria agradecer muito as presenças especiais dos senadores Rogério Marinho e Flávio Bolsonaro. E dizer, Flávio, que teu pai está presente aqui conosco: você representa o presidente Jair Bolsonaro, que não está aqui, mas, com certeza, está muito feliz com a posse do Wagner de Campos Rosário", disse o governador, sendo interrompido por aplausos.

"E dizer que gratidão é algo que não prescreve, e não vai prescrever nunca. Então, eu sou muito grato a tudo, muito grato ao presidente Bolsonaro por tudo", completou.

O gesto de Tarcísio reforçou o tom de solidariedade que tem usado ao se referir ao aliado e padrinho político. O governador já disse considerar injusta a condenação do ex-presidente pela Primeira Turma do STF.

O ministro André Mendonça, que compõe a Segunda Turma, também estava na solenidade em São Paulo e foi elogiado por Tarcísio como "uma referência de pessoa, jurista, homem público, pai e cristão". Mendonça foi indicado à corte por Bolsonaro. "Saiba que você é credor de toda a minha admiração, ministro André", disse o governador.

Flávio Bolsonaro fez uma publicação em rede social com uma foto sua ao lado de Tarcísio e Rosário, nos bastidores da solenidade. O senador escreveu na legenda que "Jair Bolsonaro era quem deveria estar na mesa de honra orgulhoso de você [Rosário]", mas "a perseguição implacável, covarde e ilegal não permitiu".

O filho do ex-presidente disse que a chegada de Rosário ao cargo foi "merecida" e deu parabéns a Tarcísio "pela certa indicação" ao TCE-SP. O nome do novo conselheiro foi aprovado pela Assembleia Legislativa.

Bolsonaro teve seus recursos rejeitados pelo relator do processo no STF, Alexandre de Moraes. O ministro Flávio Dino acompanhou o voto de Moraes e também se manifestou pela manutenção da condenação, com pena de 27 anos de prisão. A conclusão do julgamento ainda depende dos votos de Cristiano Zanin e Cármen Lúcia.

Fonte: Valor Econômico - SP

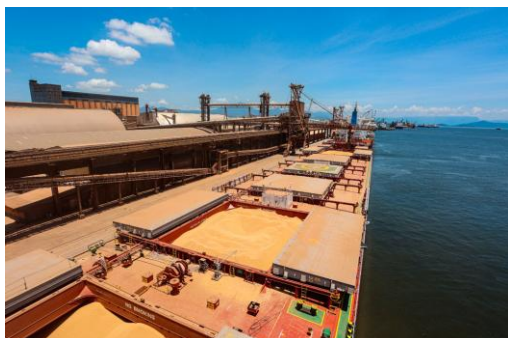
Data: 10/11/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS BRASILEIROS CRESCE 6% NO 3º TRIMESTRE

Da Redação Portos e logística 10/11/2025 - 20:29



A movimentação de carga dos portos brasileiros no terceiro trimestre de 2025 atingiu 378,2 milhões de toneladas, 6% a mais que no mesmo período de 2024 e foi o maior já registrado de julho a setembro, de acordo com levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O movimento de contêineres ficou em 42,5 milhões de toneladas, com elevação de 6,5% no terceiro trimestre do ano passado.

De janeiro a setembro, a movimentação total registrada foi de 1,04 bilhão de toneladas, com alta de 3,25% em relação aos nove primeiros meses do ano passado e também o maior já apurado para o intervalo. Em setembro, a alta foi de 4,84% frente ao mesmo mês de 2024.

O destaque do mês foi a movimentação de contêineres, que teve alta de 7,12% em relação a 2024 e chegou a 14,1 milhões de toneladas. Mas a maior tonelagem movimentada em setembro foi a de grãos sólidos, que atingiu 72,8 milhões de toneladas, com mais 4,72% do que em setembro do ano passado. O maior acréscimo foi na soja, de 46,89%, com 7,9 milhões de toneladas.

O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, creditou o recorde no trimestre à modernização dos portos e a práticas sustentáveis. Segundo ele, esses fatores têm ampliado a eficiência portuária e o desempenho das operações no país. Ele lembrou que a pasta lançou o Diagnóstico de Sustentabilidade, que mapeia as ações de ESG adotadas pelas empresas do setor, e adiantou que a agenda ambiental do MPor será apresentada na Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, a COP 30, que está sendo realizada em Belém, no Pará.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/11/2025

COMEXPORT AMPLIARÁ ÁREA DE ARMAZENAMENTO EM VITÓRIA E VILA VELHA

Da Redação Portos e logística 10/11/2025 - 20:18



A Vports, que administra os portos de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho, no Espírito Santo, anunciou nesta segunda-feira (10) a assinatura com a Comexport, que atua no comércio exterior, de contrato para ampliar em 16.000 metros quadrados (m²) a área de atuação e armazenamento da empresa no complexo portuário de Vitória e Vila Velha. Com isso, segundo a autoridade portuária, o estado terá aumentada em 200.000 unidades por ano sua capacidade de receber veículos e incrementará as importações de máquinas, equipamentos e de cargas especiais, que exigem operações específicas para a movimentação.

Desde 2023, a Comexport é a única empresa a operar um terminal de veículos (TEV) no porto capixaba. Segundo Alan Goldlust, presidente da companhia, a iniciativa representou avanço para as operações no segmento e que será ampliado ainda mais com o novo contrato e a expansão da área para atender aos mercados automotivo, de máquinas e de equipamentos.

A Vports anunciou também que de janeiro a setembro, 3,8 milhões de toneladas chegaram ao Brasil pelo complexo portuário de Vitória, resultado que já supera o de todo de 2024. Os números foram puxados pelas importações de máquinas e equipamentos, que cresceram 49% em relação ao ano anterior, e há expectativa de mais altas com a ampliação da área da Comexport.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/11/2025

SUAPE PROJETA R\$ 1,3 BILHÃO EM INVESTIMENTOS E FOCO NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Da Redação Portos e logística 10/11/2025 - 19:28

O Complexo Industrial Portuário de Suape completou, na última sexta-feira (7), 47 anos de atividades e anunciou, para os próximos três anos, investimentos de R\$ 1,3 bilhão em obras de infraestrutura com recursos próprios da estatal portuária. Está prevista a construção dos cais 6 e 7, que ampliará a capacidade operacional e o atendimento a novas demandas do setor.



Além disso, a autoridade portuária projeta liderança nacional na movimentação de grãos líquidos com a modernização dos píeres dedicados ao segmento. A expansão prepara o porto também para atender ao aumento da produção da Refinaria Abreu e Lima, da Petrobras, maior indústria instalada no complexo e atualmente em processo de ampliação.

O diretor-presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto, disse que o complexo mantém ritmo constante de crescimento e é o sexto maior porto público do Brasil, com 90 empresas instaladas e 12 pólos de

desenvolvimento. “Impulsionamos o mercado de trabalho com mais de 30 mil empregos diretos e indiretos”, afirmou.

Armando Bisneto explicou que Suape se prepara para se consolidar como base de energia limpa, com projetos de investimentos atraindo grupos nacionais e estrangeiros. Entre os empreendimentos já confirmados está a primeira fábrica de e-metanol do Brasil, da empresa dinamarquesa European Energy.

A fábrica vai ocupar uma área de 10 hectares dentro do complexo e representará aportes de R\$ 2 bilhões, com expectativa de gerar 1.500 empregos diretos e indiretos e entrada em operação em 2028. Além dela, a GoVerde Holding já confirmou a instalação de uma unidade com porte e investimento semelhantes.

A autoridade portuária destacou também que foca na sustentabilidade ao atrair investidores e confirmou a construção do primeiro terminal de cargas e contêineres 100% elétrico do Brasil. O empreendimento, sob responsabilidade da APM Terminals, subsidiária do Grupo Maersk, custará R\$ 2,2 bilhões e tem como meta ampliar as rotas e conexões internacionais do complexo.

Além disso, a Indústria Aché vai investir R\$ 267 milhões na expansão de suas atividades no polo farmacoquímico do terminal pernambucano, que abrigará ainda uma unidade da Blau Farmacêutica, com investimento de R\$ 1 bilhão e geração de 1.400 empregos. A autoridade portuária destacou também que a criação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) abrirá novas oportunidades comerciais, inclusive para o setor do agronegócio.

Outra obra importante já confirmada será a dragagem do canal interno e da bacia de evolução, ao custo de R\$ 217 milhões, dos quais R\$ 117 milhões do governo de Pernambuco e R\$ 100 milhões do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com recursos do Novo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). Após a intervenção, o porto poderá receber navios de grande porte, como os petroleiros da categoria Suezmax e os porta-contêineres New Panamax, de 366 metros de comprimento. Além disso, a Marinha do Brasil homologou o canal externo de Suape atestando a profundidade de 20 metros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/11/2025

NORSUL APOSTA NO USO DE CARGA DE PINTURA ELETROSTÁTICA ANTI-INCrustante SEM BIOCIDAS

Da Redação Indústria naval 10/11/2025 - 19:05

A Norsul, que opera na cabotagem e no longo curso, firmou parceria com a fabricante de tintas, revestimentos e materiais especiais PPG para aplicar em seu navio Babitonga Bay um revestimento antiaderente de alto desempenho da PPG, que evita o acúmulo de organismos marinhos, como cracas e mexilhões. A companhia de navegação afirmou que o serviço será feito no estaleiro Gemak, na Turquia, e que será a primeira empresa da América Latina a usar pintura eletrostática anti-incrustante sem biocidas na parte submersa do casco de navio de carga.



Segundo a empresa, o revestimento da PPG tem superfície ultralisa e propriedades antiaderentes que reduzem as emissões de gases de efeito estufa (GEE), o consumo de combustível e o impacto ambiental. Ela explicou que a bioincrustação, que é o acúmulo de organismos marinhos nas partes submersas das embarcações, começa logo que elas entram em contato com a água. Com o atrito, aumentam o consumo de combustível e aceleram a corrosão, reduzindo a eficiência operacional e impactando em mais custos de manutenção.

O revestimento PPG Sigmaglide® 2390, à base de silicone, deixa a superfície lisa e de baixo atrito, impedindo a aderência dos organismos marinhos. Além disso, como reduz o atrito com a água, diminui o esforço do motor e o consumo de combustível. A Norsul informou ainda que estudos alinhados às normas ISO 19030 e da International Towing Tank Conference (ITTC) revelaram que o uso do produto pode cortar até 35% das emissões de CO₂ e em até 20% a potência necessária para navegação, em comparação com outros anti-incrustantes, e prolongar por mais 10 anos a durabilidade do casco.

A empresa anunciou que o desempenho do Babitonga Bay, construído em 2015 e com capacidade para 39.000 toneladas, será monitorado por ferramentas digitais para garantir a obtenção de dados precisos de performance e emissões. O objetivo será também avaliar o consumo de combustível e a eficiência energética com a nova pintura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/11/2025

PORTO SUDESTE REGISTRA ATRACAÇÃO DO MAIOR NAVIO JÁ OPERADO NO TERMINAL

Da Redação Portos e logística 10/11/2025 - 18:53



A direção do Porto Sudeste informou que recebeu, na última quarta-feira (5), o maior navio já operado no terminal privado, localizado em Itaguaí (RJ): o VL Prime, embarcação do tipo VLCC (Very Large Crude Carrier) com capacidade de transportar dois milhões de barris de petróleo, aproximadamente 320.000 toneladas.

Segundo a administração portuária, o barco chegou vazio, vindo da China, foi carregado com um milhão de barris de petróleo. Em seguida, a embarcação deixou o terminal fluminense com destino ao Porto de Santos

para receber mais óleo e de lá seguirá para o Porto de Roterdã, na Holanda.

O gerente de operações com graneis líquidos do Porto Sudeste, Victor Pessoa, explicou que a operação durou cerca de 18 horas e foi avaliada como um avanço em termos de competitividade logística e de capacidade operacional para o terminal. "A possibilidade de operar navios do tipo coloca o Porto Sudeste em um patamar competitivo com terminais internacionais", disse Pessoa.

Ele informou que até então o navio de maior porte que havia sido operado no terminal fora o graneleiro Cape Apollo, do tipo Woxmax, com capacidade para 250.000 toneladas. A embarcação do foi carregada no Porto Sudeste com minério de ferro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/11/2025

ESTUDO VISA FORTALECER REGULAÇÃO E APRIMORAR IMPLANTAÇÃO DE TUPS

Da Redação Portos e logística 07/11/2025 - 21:14



A diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, na última quinta-feira (6), o Diagnóstico sobre a implantação de Terminais de Uso Privado (TUPs), que visa aprimorar a regulação do setor portuário e dar mais eficiência à implantação desse tipo de atividade. O estudo analisou os TUPs com outorgas concedidas de 2013 a 2019, com detalhamento do desenvolvimento dos empreendimentos e identificação dos fatores que impediram o início das operações no prazo estabelecido de cinco anos, e será base para aperfeiçoar normas e procedimentos e ampliar a

previsibilidade do setor.

De 2013 a 2019, a Antaq concedeu 70 autorizações para terminais privados, mas o estudo mostrou que apenas 53, que representam 75,71%, estão operacionais. As empresas responsáveis pelos outros 17 terminais apontaram questões ambientais, financeiras e judiciais como principais causas do atraso. Elas corresponderam a 55,17% das justificativas apresentadas.

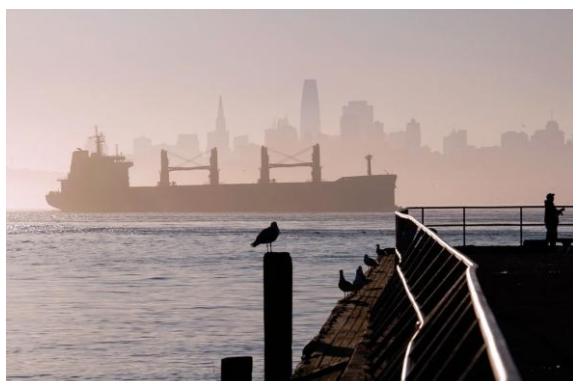
Segundo o levantamento, 11 conseguiram prorrogação de prazo, e três estão em processo de análise. Para os que ainda não iniciaram as operações, o diagnóstico oferece subsídios técnicos para aprimorar o ambiente regulatório, com destaque para o mapeamento de aspectos ambientais, financeiros e judiciais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2025

ANTAQ VAI REVISAR ÍNDICES DE DESEMPENHO AMBIENTAL DE PORTOS PÚBLICOS E TUPS

Da Redação Portos e logística 07/11/2025 - 19:09



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, na última quinta-feira (6), a assinatura, com a Universidade Federal Fluminense (UFF), de Termo de Execução Descentralizada para revisão e atualização do Índice de Desempenho Ambiental (IDA) de portos públicos e terminais de uso privado (TUPs). O objetivo é adequação com base em recentes publicações da 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.

Segundo a Agência, cada índice será aperfeiçoado e serão adicionados novos, relativos a mudanças climáticas, descarbonização, resiliência climática e questões sociais. O diretor da Antaq Frederico Dias disse que a meta é torna o IDA mais alinhado às pautas socioambientais, incorporando os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU, princípios ESG e diretrizes de descarbonização aplicáveis ao setor portuário.

A Antaq explicou que o IDA é o instrumento usado para acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias. Ele permite quantificar e simplificar informações para facilitar o entendimento pelo público e por tomadores de decisão sobre questões ambientais nos portos.

De acordo com a agência, manter a metodologia do IDA atualizada com os recentes conceitos de gestão socioambiental é necessário para a produção de dados mais qualificados e subsidiar políticas públicas voltadas à sustentabilidade. Entre os indicadores atuais do Índice, destacam-se os que avaliam licenciamento ambiental, composição da equipe do setor de gestão ambiental, prevenção de riscos e atendimento a emergências, auditoria ambiental, gerenciamento de resíduos, qualidade e eficiência no uso de energia, monitoramento da qualidade ambiental e planos de contingência de saúde.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2025

PORTO DO AÇU INVESTIRÁ R\$ 2 MILHÕES PARA MELHORIAS NO VTS

Por Nelson Moreira Portos e logística 07/11/2025 - 16:42



Objetivo é ampliar capacidade de monitoramento da área do porto, do canal de acesso e das áreas do entorno para aumentar segurança das operações e das pessoas que circulam pelo complexo e da navegação na região

A administração do complexo industrial e portuário Porto do Açu, em São João da Barra, no norte do estado do Rio de Janeiro, vai investir nos próximos dois anos cerca de R\$ 2 milhões em melhorias no seu Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS na sigla em inglês para Vessel Traffic Service), em operação desde

de dezembro de 2015 e que, segundo a empresa, foi o primeiro do tipo no Brasil a ser autorizado pela Marinha. Estão previstos a compra de novos equipamentos, como câmeras e sensores meteorológicos, atualização da tecnologia da informação e treinamento da equipe de 16 profissionais.

O gerente geral de controle portuário, Gustavo Cruz, explicou que o objetivo é ampliar a capacidade de monitoramento da área do porto, do canal de acesso e das áreas do entorno para aumentar a segurança das operações e das pessoas que circulam pelo complexo e da navegação na região. Segundo Cruz, o VTS está integrado ao Centro de Operações e Respostas a Emergências (Core) do Porto do Açu e, além de monitorar e orientar o tráfego aquaviário, está pronto a responder a qualquer situação de emergência na área monitorada pelo serviço.

Ele lembrou que a criação de um sistema de monitoramento da circulação de embarcações em torno do Porto do Açu remonta ao tempo em que eram feitas as obras para a criação do terminal, em 2013. Cruz contou que, para conclusão do projeto, foi usada uma embarcação de grande porte, chamada de navio cachoneiro, na qual foram feitos os grandes blocos de concreto que seriam usados como proteção ao cais e na estrutura de molhes. Ao mesmo tempo, havia no local dragas de grande porte que escavavam o fundo do mar para abertura do canal de acesso.

Diante desse quadro e como havia embarcações de pesca e outras de pequeno porte que navegavam em áreas próximas de onde eram feitas as obras e, como muitas delas não tinham equipamentos eficientes de comunicação entre si, surgiu a preocupação de dar mais segurança a elas, o que levou à criação do Centro de Controle Operacional do Tráfego Marítimo (CCOTM). Segundo Cruz, era basicamente uma sala de comunicação por rádio com um sistema de carta náutica, mas capaz de acompanhar a localização das embarcações e fazer contato se fosse identificada alguma situação de risco.

Ele se recorda que, à época, a Marinha ainda não havia regulamentado o Serviço de Tráfego de Embarcações, que é o VTS que opera hoje e que segue padrões internacionais e nacionais definidos em legislações específicas, para servir de apoio aos navegantes. Segundo Cruz, é um centro de controle dotado de sistemas informatizados e equipamentos, como sensores, que permitem aos operadores acompanhar a movimentação em toda a área monitorada e fazer contatos com os tripulantes.

Além disso, explicou, o sistema permite orientar os comandantes dos navios que vão aportar sobre a movimentação portuária, escalas e horários liberados para atracamento, garantindo mais eficiência à movimentação. “É um centro de controle organizado para garantir segurança à navegação, evitar acidentes e consequentes danos ao meio ambiente e aumentar a eficiência das operações, gerenciando o acesso ao cais e evitando esperas desnecessárias ou filas de navios ao largo”, disse.

Cruz ressaltou que, para evoluir da sala de rádios inicial para o VTS que é operado hoje no complexo do Açú, foram necessários investimentos na compra de equipamentos, como radares, sensores que monitoram a velocidade do vento, as correntes marítimas e a altura das ondas, câmeras, instalações e treinamento de pessoal. Isso, disse ele, garantiu a qualidade dos serviços oferecidos e permitiu, em 2015, ser o primeiro porto no Brasil a ter um VTS autorizado pela Marinha, que é a autoridade responsável por esse controle. “O Açú foi inovador ao prover ao navegante na área do porto o auxílio à navegação”, disse o gerente, que informou que, no país, somente mais um terminal portuário, o de Vitória (ES), conta com VTS autorizado.

Cruz informou ainda que, além do monitoramento da navegação e das operações marítimas, o VTS controla também a área terrestre e os entornos do complexo de Açú, podendo acionar rapidamente equipes de emergência em caso de acidentes, inclusive nas estradas de acesso e mesmo que não envolva pessoas diretamente ligadas às atividades do porto. Para isso, o complexo conta com equipe de apoio para prestar os primeiros socorros, inclusive com ambulâncias para remoção para hospital.

Além disso, se necessário, pode deslocar pessoal treinado para assumir o controle do tráfego na estrada e organizar desvios para garantir a circulação de veículos e o acesso de carretas ao porto. “Estamos preparados para agir, a partir das informações do monitoramento, para evitar interrupções que prejudiquem qualquer operação em nossos terminais”, explicou o gerente de controle de operações portuárias do Açú.

Segundo ele, todas as ações são voltadas à continuidade das operações com foco em segurança, proteção da vida e integridade dos ativos. “Investir em pesquisa, desenvolvimento e inovação é essencial para acompanharmos o aumento dos acessos marítimos ao Açú, que cresceram à média anual de 49% de 2015 a 2024 e devem alcançar cerca de 8.000 em 2025”, afirmou Cruz.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2025

ARTIGO - COMO A INOVAÇÃO ESTÁ TORNANDO OS TERMINAIS PORTUÁRIOS MAIS RESILIENTES AO CLIMA EXTREMO

Por Leopoldo Gímenes Opinião 07/11/2025 - 16:05



Eventos climáticos extremos deixaram de ser exceções e passaram a fazer parte do cotidiano das operações industriais e portuárias. No setor de armazenagem de grãos líquidos — combustíveis, biocombustíveis e químicos —, a resiliência operacional tornou-se um ativo estratégico. Não é mais um diferencial técnico, mas uma condição indispensável para manter segurança, continuidade, competitividade e respeito ambiental.

A adoção de tecnologias avançadas, especialmente



inteligência artificial (IA), sensores, robotização e monitoramento em tempo real, tem se destacado como resposta eficaz para antecipar riscos, evitar falhas e garantir que operações críticas suportem os novos patamares de variabilidade climática e de demanda.

O setor portuário vem investindo fortemente na criação de “smart ports” — portos inteligentes — e na modernização de terminais privados, com foco em eficiência e redução de movimentos improdutivos.

Além da inovação tecnológica, outro vetor essencial da resiliência setorial é o investimento crescente em infraestrutura voltada à transição energética. O aumento da capacidade de armazenagem de etanol e de biocombustíveis, em diferentes portos do país, reflete o compromisso do setor em apoiar uma matriz energética mais limpa e menos dependente de derivados fósseis. Esse movimento exige adequações operacionais e de segurança, já que o etanol, por exemplo, apresenta características distintas de armazenamento e transporte. A diversificação de produtos movimentados também amplia a necessidade de sistemas inteligentes de controle de temperatura, pressão e ventilação — pontos em que a digitalização e a IA têm papel decisivo. Ao mesmo tempo, a ampliação das cadeias logísticas de biocombustíveis torna-se um componente concreto da agenda de adaptação climática, reduzindo emissões e fortalecendo a sustentabilidade das operações portuárias no longo prazo.

A integração de sistemas operacionais e de comunidade portuária tem permitido ganhos de agilidade e segurança. A ABTRA, (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados) que representa terminais alfandegados, de granéis e recintos privados de carga, aponta que a inteligência artificial já está promovendo melhorias na liberação de cargas, redução de tempos de espera e otimização do uso de pátios. Também há um movimento crescente de adoção da manutenção preditiva baseada em IA, tanto no Brasil quanto globalmente, embora ainda com diferentes estágios de maturidade entre terminais.

Uma das frentes mais visíveis dessa transformação vem do uso de sensores com IA para prever falhas em bombas de carregamento, monitorando vibrações, temperaturas e outros indícios de comportamento fora do padrão. Esses sistemas emitem alertas em tempo real para as equipes operacionais, permitindo diagnóstico antecipado de anomalias — o que reduz falhas e aumenta a segurança no manuseio de líquidos potencialmente perigosos.

Mas já temos casos mais avançados de uso no Brasil. Em Santos (SP), uma inspeção robotizada inédita foi realizada em tanques de produtos inflamáveis, sem necessidade de paralisação ou esvaziamento. O uso de equipamentos submersos ou que acessam o tanque pelo teto reduziu o tempo de inspeção de cerca de quinze dias para apenas dois. Casos como esse ilustram como é possível combinar inovação, segurança e continuidade operacional mesmo diante de restrições ambientais ou de processo.

O uso pioneiro de robotização para limpeza e inspeção de tanques de combate a incêndio, sem necessidade de esvaziamento, é uma inovação que minimiza interrupções operacionais, reduz a exposição de operadores e diminui riscos associados à parada ou à manipulação insegura de produtos inflamáveis. A solução foi reconhecida no Prêmio InovaPortos 2025, na categoria Empresa Inovadora, além de destaque no Prêmio InovaInfra — um sinal de que tecnologia com propósito de segurança já se consolida como diferencial competitivo no setor.

Essas experiências apontam lições importantes sobre adaptação climática e resiliência. Projetos de monitoramento com sensores e IA trazem retorno em segurança e reduzem o número de paradas não programadas, aumentando a disponibilidade de ativos críticos. Da mesma forma, tecnologias que permitem operar tanques com menor intervenção humana diminuem o risco ambiental e a exposição a falhas — fatores decisivos quando enchentes, marés anormais ou surtos de calor pressionam instalações e estruturas físicas.

Ainda assim, o caminho é desafiador. A variabilidade climática exige modelos de previsão cada vez mais precisos e calibrados para realidades locais. Sensores e redes precisam ser robustos contra intempéries, corrosão e falhas de redundância. A formação e capacitação de equipes tornam-se indispensáveis, assim como a disseminação de uma cultura de manutenção preditiva, que substitua

a lógica reativa por um planejamento contínuo e inteligente. Embora o setor já divulgue metas de segurança — como taxas de acidentes e incidentes de processo — ainda faltam métricas consolidadas de eficiência climática e indicadores sobre risco climático local ou impacto ambiental em ativos físicos.

Para os próximos anos, a combinação de IA, internet das coisas (IoT), robotização, digital twins, sistemas de monitoramento meteorológico e modelos climáticos locais tende a se consolidar como a base da resiliência operacional. Terminais que incorporem previsão de marés, alertas de



tempestades, monitoramento de correntes costeiras e protocolos automatizados de contingência estarão em vantagem competitiva. Para isso, é necessário que se intensifiquem as parcerias entre empresas de tecnologia, órgãos reguladores, universidades e fornecedores de equipamentos inteligentes, ampliando o padrão de segurança e sustentabilidade das operações portuárias.

A inovação no setor de armazenagem portuária de grãos líquido não é ornamentação, mas um instrumento central de adaptação climática. A integração entre IA, monitoramento contínuo, inspeções robotizadas, metas de segurança e transparência ESG mitiga riscos imediatos — de alagamentos a falhas estruturais — e prepara as operações para o futuro. Em um mundo em constante mudança, a verdadeira resiliência será medida pela capacidade de continuar operando com segurança, responsabilidade e previsibilidade — mesmo quando o inesperado se torna a nova regra.

Leopoldo Gimenes é vice-presidente de Engenharia e Operações da Ultracargo

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2025

DINO ANTUNES BATISTA ASSUMIU, EM 1º DE NOVEMBRO, A VICE-PRESIDÊNCIA EXECUTIVA DO (SYNDARMA/ABEAM)

Executivos 07/11/2025 - 12:42



Dino Antunes Batista assumiu, em 1º de novembro, a vice-presidência executiva do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Syndarma/Abeam). Ele substituiu Lilian Schaefer, que foi para a Bram Offshore. O Syndarma/Abeam informou à Portos e Navios que não houve mudanças na composição da atual diretoria da entidade, nem na representação no Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM).

Dino deixou o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) no final de outubro, onde estava à frente da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, desde a criação da pasta em abril de 2024. A secretaria passou a ser chefiada por Otto Luiz Burlier da Silveira Filho. Burlier também assume a presidência do CDFMM, que era acumulada por Antunes, conforme atribuições vinculadas ao cargo.

No setor público, Dino Antunes Batista ocupou cargas de diretor e secretário durante 14 anos contínuos, tendo passado por governos de diferentes matizes políticos e nove ministros. Numa rede social, ele agradeceu o período e lembrou alguns projetos em que trabalhou ligados aos modais terrestres e aquaviários, entre os quais o programa de incentivo à cabotagem do governo federal. "Tenho muito orgulho de ter contribuído para o desenvolvimento da logística nacional, sendo o BR do Mar talvez o projeto mais conhecido no qual eu tenha trabalhado", mencionou em sua postagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2025

ARTIGO - A CABOTAGEM BRASILEIRA E O COMPROMISSO COM UM FUTURO MAIS SUSTENTÁVEL

Por Luis Resano *Opinião* 07/11/2025 - 12:24



O debate sobre sustentabilidade deixou de ser um tema restrito à agenda ambientalista para se tornar uma pauta estratégica e inadiável para todos os setores da economia. No transporte, e especialmente no marítimo, essa transformação já está em curso.

Empresas, governos e instituições sabem que o desafio não é apenas mover cargas de um ponto a outro — é fazer isso com eficiência, responsabilidade e menor impacto possível.

A eficiência energética, nesse contexto, deixou de ser um conceito técnico para se tornar um valor. Significa fazer mais com menos: consumir menos combustível, reduzir emissões, otimizar rotas e aproveitar melhor os recursos naturais.

E quando olhamos para o Brasil, um país de dimensões continentais e com mais de 8.000 km de costa, fica evidente que o transporte marítimo — em especial a cabotagem — é parte essencial dessa resposta.

A cabotagem é, comprovadamente, uma das formas mais limpas e eficientes de transporte. Um navio pode transportar o equivalente à carga de centenas de caminhões, emitindo até quatro vezes menos CO₂ por tonelada movimentada.

Mais do que um dado técnico, essa diferença representa uma oportunidade real para o país reduzir emissões e tornar sua matriz logística mais sustentável.

Um estudo da Norcoast, empresa brasileira de navegação costeira, ilustra bem esse potencial. Em 2024, a companhia analisou operações para uma multinacional do setor químico, comparando o impacto ambiental do modal rodoviário com o marítimo, em rotas que partiram do porto de Suape (PE) para Manaus (AM), Santos (SP) e Paranaguá (PR), seguindo a metodologia internacional do GHG Protocol.

O resultado foi expressivo: o transporte de 7.862 toneladas de carga por cabotagem gerou 369 toneladas de CO₂, contra 3.374 toneladas que seriam emitidas por caminhões. Ou seja, uma redução de 89% nas emissões — mais de 3 mil toneladas de dióxido de carbono a menos na atmosfera.

Casos como esse mostram que o modal marítimo é parte da solução climática, não do problema. A cabotagem contribui para desafogar as rodovias, reduzir acidentes, melhorar a eficiência energética e aproximar o Brasil de suas metas de descarbonização.

É com essa convicção que a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC) participará da COP 30, na Estação do Desenvolvimento, espaço dedicado aos transportes e organizado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT).

No dia 18 de novembro, às 16h40, a ABAC apresentará o painel “A Contribuição do Transporte Marítimo Doméstico para as Metas Ambientais Brasileiras”, transmitido pelo canal da CNT no YouTube.

O encontro será uma oportunidade de mostrar, diante de líderes mundiais e especialistas em clima, o compromisso do setor de cabotagem com a sustentabilidade e com o futuro do planeta. O painel

abordará temas centrais para essa transição: o potencial da cabotagem na redução das emissões de carbono, a migração modal como estratégia de descarbonização e o uso de combustíveis alternativos, como o biodiesel marítimo, que poderá substituir 100% do combustível fóssil no transporte doméstico e ainda gerar créditos de carbono internacionais.

Essa presença na COP 30 é mais do que simbólica. É o reconhecimento de que o setor marítimo brasileiro está engajado nas metas ambientais globais, de acordo com as diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO), que exige que os navios reduzam drasticamente suas emissões até 2050.

O mundo está em transição. A busca por combustíveis mais limpos, tecnologias de propulsão mais eficientes e operações inteligentes já é uma realidade no transporte marítimo global. No Brasil, temos um diferencial: uma costa extensa, uma infraestrutura natural pronta e um setor de cabotagem que cresce com base em inovação, regulação moderna e responsabilidade ambiental.

A ABAC acredita que a eficiência energética e a sustentabilidade são pilares de competitividade, não obstáculos. Investir em soluções limpas é garantir o futuro da navegação, da economia e do planeta.

A cabotagem tem potencial para ser um dos grandes aliados do Brasil na luta contra as mudanças climáticas. E estar na COP 30 é reafirmar esse compromisso — mostrando que, quando se trata de sustentabilidade, o mar está do lado certo da história.

Luis Fernando Resano Luis Fernando Resano é Diretor-Executivo da ABAC
(Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2025

O PRÁTICO BRUNO FONSECA (ZP 5 – CEARÁ) FOI RECONDUZIDO À PRESIDÊNCIA DA PRATICAGEM DO BRASIL

Executivos 07/11/2025 - 12:13



O práctico Bruno Fonseca (ZP 5 – Ceará) foi reconduzido à presidência da Praticagem do Brasil para o biênio 2026/2027. O vice-presidente será o práctico Marcio Fausto (ZP 18 – São Francisco/SC). O práctico Marcello Camarinha (ZP 15 – Rio de Janeiro), vice atual, assumirá a diretoria financeira.

Prático sênior no estado do Ceará, Bruno Fonseca é presidente da Praticagem do Brasil e do Conselho de Administração do Instituto Praticagem do Brasil. É bacharel em Ciências Náuticas, graduado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, no Rio de Janeiro.

Além disso, é pós-graduado em Gestão Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas. Na Ceará Marine Pilots, foi presidente no período de 2015 a 2019.

Completam a diretoria executiva os prácticos Evandro Saab (ZP 3 – Pará), diretor administrativo, e Pedro Parente (ZP 5 – Ceará), diretor técnico. Os conselheiros fiscais serão: Jelmires Galindo (ZP 18 – São Francisco/SC), José Bedran Simões (ZP 20 – Lagoa dos Patos/RS) e Vanessa Moraes (ZP 17 – Paraná). Suplentes do Conselho Fiscal: Felipe Perrotta (ZP 12 – Bahia); João Bosco (ZP 19 – Rio Grande/RS); e Marcos Martinelli (ZP 3 – Pará). A nova gestão assume em janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2025

TRANSPETRO LANÇA LICITAÇÃO PARA CONTRATAÇÃO DE 4 NAVIOS DE MÉDIO PORTE

Por Danilo Oliveira Indústria naval 07/11/2025 - 11:10



Terceiro edital do programa de renovação e ampliação da frota do Sistema Petrobras prevê navios MR1 até 20% mais eficientes em termos de consumo com redução de 30% nas emissões de GEE

A Transpetro lançou, nesta sexta-feira (7), a terceira licitação pública internacional do Programa de Renovação e Ampliação da Frota do Sistema Petrobras. O novo edital prevê a contratação de quatro novos navios de médio porte da classe MR1 (Medium Range), com 40.000 toneladas de porte bruto (TPB), destinados ao transporte de petróleo e

derivados pela costa brasileira.

A licitação será realizada em lote único, no qual os quatro navios serão contratados de um mesmo proponente. A concorrência permite a participação de todos os estaleiros que atendam aos critérios técnicos, legais e econômicos do edital. As empresas interessadas terão o prazo de 90 dias para apresentar suas propostas. O edital está disponível no Portal Petronect.

O cronograma estima que o primeiro navio seja lançado em até 33 meses, após a formalização do contrato. A nova concorrência irá consolidar a contratação dos 16 navios previstos no atual plano de negócios da Petrobras para o período 2025-2029. Assim como nas demais licitações do programa, os navios MR1 deverão incorporar soluções para maior eficiência energética e menor emissão de gases de efeito estufa (GEE), conforme as diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO).

As embarcações poderão ser abastecidas alternativamente com biocombustíveis como o etanol, estarão aptas para atuar em portos eletrificados e contarão com equipamentos modernos que contribuem para a redução da pegada de carbono. De acordo com a Transpetro, os futuros navios deverão ser até 20% mais eficientes em termos de consumo, propiciando uma redução de 30% nas emissões de gases do efeito estufa.

A Transpetro destacou que o lançamento da terceira licitação representa o cumprimento de uma meta estratégica do Sistema Petrobras. “Com a contratação de todos os navios previstos no atual plano de negócios da holding, avançamos na ampliação da frota própria operada pela Transpetro e reforçamos nosso papel como indutores do desenvolvimento da indústria naval brasileira, disponibilizando oportunidades de encomendas perenes ao mercado”, afirma o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci.

O Programa de Renovação e Ampliação da Frota foi lançado em julho de 2024 e prevê a aquisição de navios para cabotagem na costa brasileira, contemplando embarcações da classe Handy, gaseiros e navios de médio porte. O programa está alinhado ao Plano de Negócios da Petrobras para o período 2025-2029, que prevê a contratação de 16 embarcações.

O programa tem como objetivos fortalecer a logística do Sistema Petrobras, reduzir a exposição às oscilações de fretes e aos custos com afretamentos e dar maior flexibilidade e eficiência às operações logísticas de movimentação de produtos. A iniciativa integra o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC).

Para o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), esse novo edital para construção de navios demonstra o cumprimento das metas estabelecidas no início da atual gestão da Transpetro, com apoio do governo federal. “A retomada das atividades da indústria naval e offshore está se tornando uma realidade, resgatando o papel dessa indústria na economia nacional e assegurando a criação de novos empregos nos estaleiros e na cadeia de fornecedores”, disse o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha, à Portos e Navios.



A Câmara Setorial de Máquinas e Equipamentos Offshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos também manifestou apoio à terceira licitação pública internacional lançada pela Transpetro, voltada à contratação de quatro navios da classe MR1. Para a CSENO/Abimaq, a iniciativa representa um avanço estratégico para o fortalecimento da indústria naval brasileira, promovendo a retomada de encomendas relevantes, geração de empregos qualificados e estímulo à cadeia produtiva nacional.

A câmara setorial destacou a importância da participação ativa da indústria brasileira no fornecimento de sistemas, equipamentos e soluções tecnológicas que garantam a operação eficiente e sustentável desses ativos ao longo de seu ciclo de vida. “O programa, alinhado ao Plano de Negócios da Petrobras e ao Novo PAC, reforça o compromisso com a eficiência logística, a sustentabilidade e a soberania energética do país”, comentou o presidente da CSENO, Leandro Pinto.

Ele contou à reportagem que a CSENO vem buscando dialogar com a Transpetro de forma contínua e colaborativa, oferecendo dados de mercado, mapeando capacidades industriais e se colocando à disposição para discutir demandas técnicas e operacionais com agilidade, inovação e conformidade regulatória. “A indústria brasileira está preparada para contribuir com equipamentos que atendem aos mais exigentes requisitos técnicos, ambientais e de segurança, conforme as diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO)”, destacou Pinto.

O presidente da CSENO avalia que o processo licitatório é internacional e competitivo. Ele reiterou que os fabricantes nacionais possuem histórico comprovado de fornecimento para o setor de petróleo e gás, incluindo embarcações de grande porte e soluções offshore de alta complexidade. Segundo Pinto, a engenharia brasileira tem demonstrado capacidade de entrega, flexibilidade tecnológica e excelência em conformidade com padrões globais.

“A CSENO reforça seu compromisso em apoiar todos os players interessados, nacionais e estrangeiros, na integração de soluções locais, promovendo sinergias que valorizem o conteúdo nacional e consolidem o Brasil como referência em inovação e competitividade no setor naval e offshore”, afirmou Pinto, que também é diretor geral da Anschütz.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 10/11/2025