


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 179/2025
Data: 17/11/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ENCONTRO PORTO & MAR DEBATE NOVA ONDA DE INVESTIMENTOS E CONCESSÕES	4
LIVRO SOBRE ESG SERÁ LANÇADO NESTA SEGUNDA-FEIRA EM SANTOS	5
PORTO DE SANTOS É UMA LIDERANÇA ESG PARA O PACTO GLOBAL DA ONU	6
REDE DE APOIO FORTALECE PRESENÇA FEMININA NO SETOR PORTUÁRIO	8
TRANSIÇÃO DA NOVA LEI DOS PORTOS EXIGE REGRAS CLARAS E ADAPTAÇÃO, AVALIAM ESPECIALISTAS	10
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	11
ARCO METROPOLITANO: LOTE 2 SUPRIMIRÁ 47,46 HA DE MATA NATIVA EM 5 CIDADES	11
DEBATE EM SUAPE DISCUTE ENTRAVES E POTENCIAL DO TRECHO FERROVIÁRIO	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS DF	15
PORTOS GANHAM SISTEMA QUE AMPLIA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO, PROTEÇÃO AMBIENTAL E EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DF	16
PRESIDENTE LULA E RENAN FILHO ENTREGAM NESTA TERÇA (18) PONTE QUE VAI LIGAR TOCANTINS E PARÁ	16
PORTAL PORTO GENTE	17
COMPANHIA AÉREA CANADENSE VAI OPERAR VOOS INTERNACIONAIS NO BRASIL	17
MOVIMENTAÇÃO RECORDE NOS PORTOS BRASILEIROS INTENSIFICA A BUSCA POR EFICIÊNCIA LOGÍSTICA	18
NA COP30, NIDEC ACIM REFORÇA DESCARBONIZAÇÃO E INOVAÇÃO SUSTENTÁVEL NA INDÚSTRIA	19
TECON SANTOS BATE TERCEIRO RECORDE MENSAL DE MOVIMENTAÇÃO NO ANO: MAIS DE 243 MIL TEUS EM OUTUBRO	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT	21
EDITORIAL – COP30: O MOMENTO DE SE FIRMAR COMPROMISSOS	21
INSIGHT – PLANEJAMENTO - SALVADOR E A PROXIMIDADE	22
COP30 - CÚPULA DOS POVOS REPUDIA “FALSAS SOLUÇÕES” PARA A CRISE CLIMÁTICA E CRITICA MODELO CAPITALISTA	23
COP30 CACIQUE RAONI PEDE CONTINUIDADE NA LUTA “CONTRA AQUELES QUE QUEREM O MAL”	24
COP30 - GOVERNO FEDERAL PROMETE CONSULTAR INDÍGENAS SOBRE HIDROVIA NO TAPAJÓS, DIZ BOULOS	25
COP30 - MARCHA MUNDIAL PELO CLIMA REUNIU POVOS ORIGINÁRIOS DE PAÍSES SUL-AMERICANOS EM BELÉM	26
COP30 - GOVERNO BRASILEIRO FECHA PARCERIA PARA EXPANDIR ENERGIA RENOVÁVEL NA AMAZÔNIA	27
COP30 - BELÉM EMITIU SÓ 0,5% DAS 277,7 MILHÕES DE TONELADAS DE CO2 DO PARÁ EM 2024	28
COP30 - PRESIDENTE DA COP VÊ MOVIMENTO FAVORÁVEL DOS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO SOBRE AGENDA DE AÇÃO	29
COP30 - APOIO CHINÊS À AGENDA CLIMÁTICA GERA EMBATE GEOPOLÍTICO COM EUA, DIZ CORRÊA DO LAGO	30
GOVERNO ENCERRA RODADA COM CONCESSIONÁRIAS SOBRE LEILÃO DE AEROPORTOS REGIONAIS	31
CÂMERAS DO SMART SAMPA INICIAM MONITORAMENTO NO AEROPORTO DE CONGONHAS	32
“O AEROPORTO É UM INDUTOR DE DESENVOLVIMENTO”	33
EMBRAER ESTENDE SUPORTE TÉCNICO PARA NOVOS JATOS DE EMPRESA AFRICANA	36
PORTOS POMINI DIZ QUE BUSCA DA PF FOI “EQUÍVOCO” E ATRIBUI PAGAMENTO CITADO A HONORÁRIOS	37
APS REALIZA SIMULADO DE DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO PORTO DE SANTOS	38
CRISE DO ARROZ CONTRASTA COM BOA SAFRA DE GRÃOS NO PAÍS	39
NOVA POLÍTICA TARIFÁRIA DOS EUA ACENDE ALERTA NA INDÚSTRIA BRASILEIRA	41
ALCKMIN DIZ QUE ISENÇÃO TARIFÁRIA NOS EUA SOBE PARA 26% DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS	42
RENAN FILHO: RELATÓRIO ANTIFACÇÃO É “TÃO RUIM QUE UNIU GOVERNO, GOVERNADORES E IMPRENSA”	42
NACIONAL HUB – CURTAS - GOVERNO DETALHA CUSTOS DE VOO DA FAB E CPMI DO INSS AVANÇA COM NOVAS INVESTIGAÇÕES	44
<i>Autonomia para a PF</i>	44
<i>“Polícia de Estado”</i>	44
<i>Intempéries do poder</i>	44
<i>Proposta</i>	44
<i>Novos jatos</i>	44
<i>Cronograma</i>	44
MENDONÇA DETERMINA PRISÃO DOMICILIAR DE MULHER DE EX-PROCURADOR DO INSS, MÃE DE BEBÊ DE 1 ANO	44
PIX FAZ CINCO ANOS E MOVIMENTA VALORES EQUIVALENTES A MAIS DE DOIS PIBS DO BRASIL	45
EMPRESAS E CONSUMIDORES BRASILEIROS ECONOMIZARAM R\$ 117 BILHÕES EM 5 ANOS, DIZ ESTUDO	46
FINANÇAS - OPINIÃO – STRATÉGIA - VOCÊ ESTÁ PRONTO PARA “PASSAR A VEZ”?	47
ERUPÇÃO DE VULCÃO NO JAPÃO LEVANTA COLUNA DE 4,4 KM DE CINZAS E CANCELA VOOS	48
CANDIDATOS À PRESIDÊNCIA DE PARTIDOS COMUNISTA E DE EXTREMA-DIREITA VÃO PARA SEGUNDO TURNO NO CHILE	49



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 179/2025
Página 3 de 62
Data: 17/11/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

JORNAL O GLOBO – RJ.....	50
'PETROLEIRAS REVISAM PLANOS COM NOVO PREÇO DO PETRÓLEO', DIZ DIRETOR-GERAL DA SBM OFFSHORE	50
COP 30: ALCKMIN FALA DE METAS AMBICIOSAS PARA O BRASIL, MAS ESTÁ NAS MÃOS DE LULA IMPEDIR UM RETROCESSO. ENTENDA	52
BRASIL E PARAGUAI ANUNCIAM RETOMADA DAS NEGOCIAÇÕES SOBRE ACORDO DE ITAIPU APÓS CRISE DA ABIN	53
BRASIL FAZ MENOS DO QUE O NECESSÁRIO PARA PROMOVER INCLUSÃO E REPRESENTATIVIDADE, DIZ GALÍPOLO	54
O ESTADO DE SÃO PAULO SP	54
EMBRAER FECHA ACORDOS PARA AMPLIAR PRESENÇA EM DEFESA E MANUTENÇÃO NO ORIENTE MÉDIO.....	54
PETROBRAS VÊ SUCESSO EXPLORATÓRIO EM DESCOBERTA DE PETRÓLEO E QUER ACELERAR PRODUÇÃO DE BAIXO CUSTO	55
PETROBRAS FAZ NOVA DESCOBERTA DE PETRÓLEO NA BACIA DE CAMPOS.....	56
VALOR ECONÔMICO (SP).....	57
PETRÓLEO CAI COM REABERTURA DE TERMINAL NA RÚSSIA E EXCESSO DE OFERTA NO RADAR.....	57
SUSPENSÃO DE COBRANÇA DA 'SOBRETAXA DE SECA' NA AMAZÔNIA SURPREENDE ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM	57
QUEREMOS EXPANSÃO DO COMÉRCIO?	60
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ENCONTRO PORTO & MAR DEBATE NOVA ONDA DE INVESTIMENTOS E CONCESSÕES

Evento em Brasília reúne especialistas, autoridades e executivos para discutir projetos, melhorias nos serviços públicos e o futuro do setor portuário

Por Ted Sartori 16 de novembro de 2025



forma técnica, por especialistas, durante o evento (Alexsander Ferraz/ AT)

Uma segunda onda de investimentos nos portos, com a melhoria dos serviços públicos, será o foco de uma das palestras do 2º Encontro Porto & Mar, promovido pelo Grupo Tribuna. O evento será na terça-feira (18), no B Hotel Brasília, na Capital Federal. O encontro reunirá reguladores, formuladores de políticas públicas, operadores portuários e demais agentes da cadeia, trazendo as perspectivas e experiências de cada um para o debate.

“Neste ano, o tema da segunda onda de investimentos no setor portuário ganha destaque — e a grande oportunidade é justamente entender como cada um desses atores enxerga esse novo ciclo e de que forma ele pode impulsionar o desenvolvimento e a eficiência dos nossos portos”, afirma o consultor e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery.

Reflexão

Em sua participação, a partir das 16 horas, Nery pretende trazer pontos para discussão e reflexão justamente sobre como essa nova onda de investimentos no setor portuário pode se traduzir em melhorias efetivas na prestação de serviços públicos. “Mais do que ampliar a capacidade instalada, é essencial entender de que forma esses investimentos podem gerar eficiência operacional, elevar a qualidade dos serviços e atender melhor às demandas da carga e dos usuários”, comenta.

O consultor e ex-diretor-geral da Antaq lembra que isso é resultado de uma carteira expressiva de projetos conduzida pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a própria Agência e o Programa de Parceira de Investimentos (PPI). A expectativa, observa Nery, é que, entre este ano e 2027, sejam leiloados mais de 50 terminais portuários, trazendo como consequência dezenas de bilhões de reais de investimentos para os portos brasileiros.

“Entre os principais destaques, podemos citar o túnel Santos–Guarujá, o canal de acesso de Paranaguá (PR) e o Tecon Santos 10, no Porto de Santos — dois desses projetos já foram leiloados neste ano e um está previsto para o próximo. Só esses três empreendimentos já somam cerca de R\$ 14 bilhões em investimentos. E ainda teremos a concessão dos acessos aquaviários de Santos e Itajaí (SC), além de vários outros terminais importantes que, juntos, representam um volume de investimentos que provavelmente será o maior visto no setor portuário brasileiro”, argumenta.

Investimentos

Dentro deste raciocínio, o diretor da Antaq, Alber Vasconcelos, irá apresentar a palestra “Uma nova onda de concessões no setor portuário”, marcada para às 14h30.

“É a importância de estarmos atentos a investimentos urgentes e necessários para prover maior capacidade instalada para o nosso setor. Temos que pensar fora da caixa para alterarmos o nosso atual modelo cujo rito é lento demais”, afirma Alber, valorizando o evento. “É importante estarmos

sempre discutindo temas relevantes e interessantes do setor aquaviário com a competência de sempre do Grupo Tribuna”.

Painel

Desenvolvimento associado ao crescimento ordenado: o avanço dos serviços nas autoridades portuárias será o tema do painel que fecha o 2º Encontro Porto & Mar, a partir das 16h20.

O debate terá as presenças de autoridades e empresários renomados no setor (veja a programação em destaque). A mediação do evento será do consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues. Inscrições podem ser feitas pelo link bit.ly/4r2xcYe.

PROGRAMAÇÃO

14 horas – Abertura:

Marcos Clemente Santini, diretor-presidente do Jornal A Tribuna

14h30 – Palestra – Uma nova onda de concessões no setor portuário:

Alber Vasconcelos, diretor da Antaq

15 horas – Palestra – A concorrência e os concorrentes nos portos brasileiros:

Felipe Mundim, superintendente-adjunto do Cade

15h30 – Palestra – Concessões na visão do TCU:

Carlos Rafael Menin Simões, auditor chefe da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária do TCU

16 horas – Palestra – Uma segunda onda de investimentos nos portos — a melhoria dos serviços públicos portuários:

Eduardo Nery, consultor e ex-diretor-geral da Antaq

16h20 – Palestra – Novo projeto de Lei Portuária do Brasil PL 733/2025:

Arthur Oliveira Maia, deputado federal e relator da comissão especial do PL 733/2025

16h40 – Painel – Desenvolvimento associado ao crescimento ordenado — o avanço dos serviços nas autoridades portuárias:

Aristides Russi Jr, CEO da JBS Terminais; Eduardo Jeronymo, diretor da Garin Partners; Erick Aeck, diretor-geral da Brasil da Van Oord; Jorge Bastos, diretor-presidente da Infra S.A.; Marcos Bemquerer Costa, ministro-substituto do TCU; Rui Klein, diretor-geral de Concessões – Grupo Ecorodovias; e Tiago Nunes, gerente de Planejamento da Fips

Fonte: A Tribuna Digital SP

Data: 16/11/2025

LIVRO SOBRE ESG SERÁ LANÇADO NESTA SEGUNDA-FEIRA EM SANTOS

Autora é Cristina Castro, servidora da Antaq, e fala sobre descomplicar as práticas ESG

Por Ted Sartori 16 de novembro de 2025



Cristina Castro, superintendente na agência, quer descomplicar tema (Divulgação)

Embora faça cada vez mais parte da vida das pessoas e das empresas, as práticas ESG (Meio Ambiente, Social e Governança, da sigla em inglês) muitas vezes ainda são vistas como algo de difícil compreensão. Quebrar essa barreira é a intenção da superintendente de ESG e Inovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Cristina Castro, com o livro *Descomplicando ESG: como alcançar sustentabilidade estratégica* (Tagore Editora).

A obra será lançada nesta segunda-feira (17), às 19 horas, na Associação Comercial de Santos (ACS), no Centro Histórico (Rua XV de Novembro, 137).

“O livro nasce de uma vontade muito grande minha, que já trabalho com isso há mais de 20 anos, de pegar um material que realmente pudesse dizer ao gestor de maneira simplificada e descomplicada, que quer aprender a trabalhar com o ESG ou que já trabalha, mas deseja aperfeiçoar um pouco mais”, afirma Cristina. Com histórias, exemplos e o olhar para várias experiências vividas ao longo da carreira, a autora explica que o foco está nos executivos que desejam pensar nos seus projetos a partir da ótica de ESG, nos gestores que querem entrar nesse mercado e nas empresas que buscam pessoas para formar os funcionários na atuação com o tema.

“Não falo diretamente dos portos, mas de muitas coisas e experiências. Por exemplo, escrevo sobre matriz e transição energética, inventário de carbono... Tudo isso fala aos portos brasileiros. Temos que entender que a ESG é uma ferramenta que pode e deve ser utilizada em qualquer setor da mesma forma, só que você tem que olhar quais são os indicadores que tocam o seu setor ou projeto e, a partir daí, utilizar a matriz”, explica.

Riqueza

Cristina observa que as empresas estão avançando nas práticas ESG porque estão entendendo que isso é uma grande fonte, inclusive, de recursos financeiros.

“As pessoas são capital social e humano, é necessário ter sustentabilidade ambiental, social e de governança, inovação, diversidade e o meio ambiente sendo apoiado. Isso gera riqueza social, econômica e financeira. Por isso, elas têm que avançar com a ESG. O crescimento precisa ser sempre verde e sustentável. As pessoas precisam se preparar para serem sustentáveis, caso queiram que o mundo ainda exista”, argumenta.

Fonte: A Tribuna Digital SP

Data: 16/11/2025

PORTO DE SANTOS É UMA LIDERANÇA ESG PARA O PACTO GLOBAL DA ONU

Gabriela Otero, gerente da organização, detalha desafios, avanços e oportunidades para tornar os portos brasileiros — especialmente Santos — mais sustentáveis e alinhados à Agenda 2030

Por Ted Sartori 16 de novembro de 2025



Gabriela Otero: “Nos portos, gestão de resíduos já é algo bem resolvido, além de transparência e governança, mas o eixo social precisa ser melhor trabalhado”
(Alexsander Ferraz/ AT)

Como surgiu o Pacto pela Sustentabilidade e qual é o papel do Pacto Global da ONU nessa iniciativa com o Ministério de Portos e Aeroportos?

A santista Gabriela Otero é gerente de Água, Oceano e Resíduo do Pacto Global da

Organização das Nações Unidas (ONU). Bacharel e Licenciada em Geografia e Mestre em Ciências, ambos pela Universidade de São Paulo (USP), ela possui mais de 15 anos de experiência em gestão e execução de projetos nacionais e internacionais com foco em resíduos, economia circular e oceano. Nesta entrevista para A Tribuna, Gabriela fala sobre diversos aspectos envolvendo ESG nos portos brasileiros, destacando o Porto de Santos e também o Pacto pela Sustentabilidade, lançado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) em parceria com o Pacto Global da ONU - Rede Brasil.

Tem muita sintonia. Na verdade, o Pacto Global da ONU-Rede Brasil tem um memorando de entendimento, parceria com o MPor, grande lançador desse Pacto pela Sustentabilidade em janeiro deste ano. É um divisor de águas porque ele estabelece uma política de sustentabilidade para portos, aeroportos e sistemas aquaviários. Traz aí não só o ente público dessas estruturas, mas

também convida os privados para que adotem premissas de ESG, de questões ambientais, de segurança e governança, nas suas operações, nas suas estratégias.

Que tipo de compromisso as empresas e autoridades portuárias assumem ao aderir ao Pacto?

Eles têm alguns pilares e são compromissos diferentes. Na verdade, os entes públicos precisam atender a essa política. A gente olha para questões de emissões de poluentes, quais são as matrizes energéticas utilizadas nas suas operações, que tipo de cooperação está sendo feito com outros modais de transporte, gestão de resíduos, inclusão social, capacitação, educação, sistemas de governança e transparência. Tudo isso os entes públicos passam a reportar. Os entes privados são convidados a se juntar. É uma adesão voluntária. Tanto o privado quanto o público tem a chance de ganhar, ao final de cada ano, uma premiação, um tipo de selo bronze, prata ou ouro. E não basta ganhar a medalha. Segue a obrigatoriedade de evoluir ao longo do tempo, para ir alcançando outros status e mesmo para manter o que ganhou.



"Quando falamos de transição energética e planos de adaptação climática dos portos, não podemos esquecer das pessoas trabalhadoras", diz Gabriela (Alexsander Ferraz/ AT)

Hoje, mais de 30 empresas já aderiram ao programa. Quais são os critérios de adesão e como o Pacto Global acompanha o cumprimento das metas? As empresas que estão no Pacto Global acabaram vendo um valor adicional de estar nele e nos pedem mais orientações. Querem, de fato, materializar o que colocam como compromisso público e até fazer mais. No Porto de Santos, por exemplo, há as arrendatárias. Há terminais gigantescos, muito bem consolidados. Vemos o Porto como um lugar que exerce uma liderança ESG. Fez o próprio manifesto ESG, que foi premiado, é referência e trouxe as empresas do Porto para assinar.

Quais os principais eixos de atuação do Pacto em relação à agenda ESG — e como se aplicam, na prática, aos portos brasileiros?

Nos portos, gestão de resíduos já é algo bem resolvido, além de transparência e governança. Mas o social, essa relação porto-cidade está muito no namoro e precisa casar. Ou seja, trazer a comunidade para trabalhar no Porto e devolver infraestrutura para a comunidade. O eixo social precisa ser melhor trabalhado. É um desafio porque cada local vai trazer um perfil de comunidade.

Como o Pacto pode apoiar o Porto de Santos a reduzir emissões e gerir resíduos de forma mais eficiente?

O Porto de Santos é bem atuante no Pacto Global. Eles participam conosco das plataformas de comunicação para engajamento, de clima, anticorrupção e a de oceano, que é a que eu lidero. Eles estão aderindo aos nossos compromissos públicos. No que o Porto consegue controlar, faz muito bem. Agora, exercer essa liderança sobre os arrendatários é um desafio, mesmo sabendo que essas empresas, na maior parte delas multinacionais, já trazem boas práticas. Na gestão de resíduos sempre vejo oportunidades de melhoria, de como se consegue diminuir essa geração e de que forma pode ser aproveitado regionalmente. Há questões tecnológicas que o Porto precisa superar, mas sempre é preciso licitação, o que pode ser também desafiador diante de preço e qualidade, porém necessário.

Quais são os impactos esperados da Agenda 2030 no médio e longo prazo para o comércio exterior e para a imagem dos portos brasileiros no cenário global?

Temos falado muito de economia azul, de que forma a gente movimenta investimentos, linhas de crédito e financiamento para a descarbonização de frotas e para a diversidade de matriz energética nos portos. Uma grande tendência da discussão está na criação dos corredores verdes entre portos. Eles são rotas de transporte descarbonizadas entre dois ou mais portos comprometidos em reduzir ou eliminar suas emissões de gases de efeito estufa (GEE) tanto na navegação (combustíveis

alternativos, rotas otimizadas) quanto na infraestrutura associada (abastecimento, incentivos, monitoramento de dados). Ou seja, como é que a otimização do consumo de combustíveis e as alternativas deles podem influenciar nessa logística para que ela seja mais eficiente, menos poluente e economicamente viável.

Quais exemplos de boas práticas portuárias já podem ser destacados entre os participantes — e o que está sendo feito de inovador em sustentabilidade portuária?

Vejo a construção dos inventários de emissões, que é o primeiríssimo passo. Temos portos fazendo isso, como o do Açu (RJ) e o de Santos. Eles fizeram até capacitação fora do Brasil para entender como construir esses inventários. Vejo esse intercâmbio de informações entre os portos e as equipes técnicas, mais do que as agendas políticas e de alta direção. Quando falamos de transição energética e planos de adaptação climática dos portos, não podemos esquecer das pessoas trabalhadoras. Ou seja, como estão sendo informadas, capacitadas, além de protocolos para informação e registro de ocorrências.

Como Santos, com sua relevância logística e ambiental, pode se tornar um modelo de porto sustentável para o Brasil e a América Latina?

O Porto tem uma equipe muito robusta de ESG, alinhada, modernizada e disponível para as agendas fáceis e difíceis. É o maior porto do Hemisfério Sul. Há o desafio de estar em uma ilha. Acho que isso ajuda. É uma cidade de médio a grande porte, com meio milhão de habitantes. Na sazonalidade, a população chega a duplicar ou triplicar e o Porto não para. Compras online e perfil de consumo mudam, mas o Porto se adapta e traz a sua capacidade máxima. Tem as questões climáticas e de dragagem que estão influenciando. O Porto de Santos se sai muito bem quando a gente olha para todas essas composições em um estado que é o mais industrializado, com demanda altíssima de escoamento. Santos também possui herança política e cultural que cresce junto com a existência do Porto. A população joga muito junto com o Porto, mas essa relação com a Cidade, em diferentes momentos da existência, é que sinto que precisa ser reforçada.

Qual mensagem deixa aos operadores portuários e empresas da cadeia logística que ainda não aderiram ao Pacto?

É um ambiente seguro. Algumas empresas têm muito receio de entrar e serem julgadas. Mas se você já colocou isso no seu modelo de negócio e na sua visão estratégica, está com dificuldades de instrumentalizar, quer saber o que as outras empresas estão fazendo e deseja compartilhar sua dificuldade em prol de solução, entre no Pacto. Há um time de especialistas, composto por pessoas com graduação, mestrado e vivência de mercado, e estamos disponíveis. O Pacto é a ajuda para cumprir a Agenda até 2030.

Fonte: A Tribuna Digital SP

Data: 16/11/2025

REDE DE APOIO FORTALECE PRESENÇA FEMININA NO SETOR PORTUÁRIO

Diretora da Antaq destaca como conexões profissionais ajudam a reduzir isolamento e impulsionar carreiras de mulheres na área marítimo-portuária

Por Lyne Santos 15 de novembro de 2025



Flávia Takafashi durante apresentação, no Grupo Tribuna, da 2ª Pesquisa de Equidade de Gênero no Setor Portuário e Marítimo da Antaq (Vanessa Rodrigues/ AT/ Arquivo)

A presença feminina no setor portuário e marítimo avança lentamente, mas a formação de redes profissionais tornou-se um dos principais motores dessa evolução. A avaliação é da diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Flávia Takafashi, que acompanha de perto o

fortalecimento das mulheres na atividade. Para ela, essas conexões deixaram de funcionar apenas como espaços de troca técnica e passaram a exercer papel essencial no desenvolvimento de carreiras, oferecendo suporte, segurança e oportunidades.

Flávia observa que a entrada tardia das mulheres no mercado de trabalho permanece visível em segmentos historicamente dominados por homens, como o marítimo-portuário. Esse contexto faz com que muitas profissionais sintam-se isoladas ao buscar posições de comando. “As redes ajudam a romper esse isolamento”, afirma. Elas reúnem desde discussões técnicas até conversas sobre desafios cotidianos, habilidades interpessoais e caminhos para o crescimento. “A troca de experiências amplia repertórios e encoraja novos movimentos”.

A diretora foi a responsável pela apresentação da 2ª Pesquisa de Equidade de Gênero no Setor Portuário e Marítimo, elaborada pela Antaq, durante o lançamento do projeto Mulheres a Bordo, em abril, na sede do Grupo Tribuna.

Ações

Embora a Antaq não possua um programa institucional dedicado exclusivamente à criação desses grupos, ações como o estudo sobre participação feminina e o guia de enfrentamento ao assédio contribuem para ampliar o debate. Além disso, Flávia e a superintendente de ESG da agência, Cristina Castro, participam ativamente de diferentes coletivos e iniciativas, fortalecendo essas articulações em suas rotinas profissionais. “Falamos com públicos diversos e sabemos que nossa atuação, ainda que indireta, estimula outras mulheres a formarem ou integrarem redes.”

A expansão desses coletivos é visível, garante a diretora. Nos últimos anos, surgiram grupos voltados ao desenvolvimento pessoal e profissional de mulheres que buscam ingressar ou avançar no setor. Para que funcionem bem, porém, é preciso equilíbrio. Flávia ressalta que a participação não pode se transformar em mais um peso em agendas já sobrecarregadas. “Redes existem para somar. Cada integrante contribui com o que pode e recebe apoio na mesma medida. Só de ouvir outras trajetórias já aprendemos muito.”

Apoio das empresas também é decisivo. Estudos mostram que diversidade e representatividade agregam valor ao negócio, diz a diretora. Diretrizes claras aceleram transformações e ampliam o impacto das iniciativas.

Direção

Os dados da pesquisa revelam gargalos, mas também identificam caminhos. “Evidências trazem clareza. Elas ajudam o setor a enxergar onde avançar e como fortalecer as redes já existentes.”

Neste cenário, Flávia citou o livro “Como as mulheres chegam ao topo”, de Sally Helgesen e Marshall Goldsmith, obra que analisa comportamentos femininos no ambiente corporativo. Um dos pontos destacados pelos autores, e mencionado por ela, é a resistência de muitas mulheres em envolver outras pessoas na construção de suas próprias metas de carreira, mesmo sendo generosas ao oferecer ajuda. Esse comportamento, observa, pode limitar o acesso a postos de liderança e reforça a importância de conexões sólidas.

Durante a sua própria trajetória, Flávia passou a compreender o valor das redes de maneira mais profunda após assumir a diretoria. “Hoje tenho grupos para discutir temas técnicos, outros para refletir sobre comportamentos e alguns que ampliam minha visão regulatória. São redes que se interligam e impulsionam meus próximos passos.”

Para quem deseja construir uma base sólida de contatos em ambientes masculinos, ela recomenda agir com ética, clareza e abertura. A confiança, ressalta, nasce da convivência. “Não dá para exigir confiança antes de criar relação”. Flávia também defende a importância das redes mistas. Segundo ela, homens e mulheres lidam com desafios semelhantes no trabalho. “As visões se completam. Todos ganham quando cooperam.”

“Hoje tenho grupos para discutir temas técnicos, outros para refletir sobre comportamentos e alguns que ampliam minha visão regulatória. São redes que se interligam e impulsionam meus próximos passos”, Flávia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Fonte: A Tribuna Digital SP

Data: 15/11/2025

TRANSIÇÃO DA NOVA LEI DOS PORTOS EXIGE REGRAS CLARAS E ADAPTAÇÃO, AVALIAM ESPECIALISTAS

Juristas afirmam que o PL 733/2025 pode modernizar o setor, mas alertam para a necessidade de segurança jurídica e adaptação regulatória gradual

Por Bárbara Farias 15 de novembro de 2025



Projeto de lei que tramita na Câmara prevê mudanças profundas na legislação portuária brasileira (Van4essa Rodrigues/AT/Arquivo)

O setor portuário anseia por um código legal mais alinhado à modernização e às normas internacionais, mas a instituição de uma nova Lei dos Portos, proposta por meio do Projeto de Lei (PL) 733/2025, que tramita na Câmara dos Deputados, implica na revogação da Lei 12.815/2013. Para mitigar os impactos diretos no mercado de comércio exterior brasileiro, especialmente em âmbito regulatório, é necessário que o processo de

transição da legislação portuária tenha regras claras e segurança jurídica, segundo especialistas ouvidos por A Tribuna.

O advogado Thiago Miller, especialista em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório, afirma que quando é aprovado um novo marco legal há uma paralisação. “Há a necessidade de se adaptar todo o arcabouço infralegal, desde decretos, portarias e as próprias resoluções da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Isso demanda tempo. Até as minutas de contratos de arrendamentos a serem licitados precisam ser revistas”.

Miller não descarta risco de “um apagão regulatório” durante a transição da legislação portuária porque um novo marco leva tempo para adaptação e paralisa procedimentos, processos de renovação, adensamentos, licitações e até as autorizações. “Tudo o que for modificado pela nova legislação precisa ser revisto”.

O diretor jurídico e de compliance da Santos Brasil, Gabriel de Moura, observa que a Lei 12.815/2013 representou um avanço, mas que o marco legal precisa ser atualizado. “Para destravar investimentos, reduzir burocracias que atrasam a expansão e a modernização dos terminais arrendados e atualizar dispositivos trabalhistas que já não refletem a realidade operacional e tecnológica dos portos brasileiros”.

Ele diz que a experiência internacional demonstra a necessidade de transparência na transição, segurança jurídica e tempo de adaptação. Segundo Moura, “o risco de um apagão regulatório pode ser reduzido se o legislador definir normas de transição claras, preservando regras vigentes enquanto a Antaq ajusta seus regulamentos”.

A advogada Cristina Wadner, especialista em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, acredita que a transição deve ser planejada. Para ela, o maior desafio é o período de adaptação regulatória. Cristina afirma que o PL 733/2025 já prevê mecanismos de continuidade, como prorrogações de arrendamentos por até 70 anos e instrumentos de transição, incluindo contratos temporários enquanto novas outorgas são estruturadas. Para a especialista, há necessidade de modernização da lei. Sobre o temor de um “apagão regulatório”, ela considera que há instrumentos para garantir uma



transição segura, desde dispositivos na própria lei até a possibilidade de a Antaq antecipar ajustes durante o período entre a publicação dela e o início da vigência. “O debate deve ser visto menos como um risco concreto e mais como um alerta” para que a modernização avance de forma coordenada, garantindo mais eficiência e competitividade aos portos brasileiros.

Novo marco legal é necessário para o setor, diz advogado

Advogado especialista em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório, Marcelo Sammarco afirma que a reforma da Lei dos Portos não oferece insegurança jurídica ao setor. Sammarco foi membro da Ceportos, a comissão de juristas que elaborou o anteprojeto transformado no Projeto de Lei 733/2025.

“O PL 733/2025 propõe uma regulação sistêmica do setor, com foco na simplificação e flexibilização de procedimentos, redução de burocracia, inovação tecnológica, políticas sociais, de governança e de sustentabilidade ambiental, além de maior liberdade e mais celeridade à realização de novos investimentos em ativos portuários em benefício de toda a cadeia logística, dos setores produtivos e da economia do País”, diz Sammarco.

O especialista cita mudanças significativas previstas no PL que, segundo ele, não são feitas com ajustes pontuais na Lei 12.815/2013. “A proposta vai muito além de prazos de readequação de contratual e nova regulação da relação capital-trabalho. Por isso, a necessidade de uma nova lei, que assegure a implementação de uma reforma sistêmica e harmonizada”, enfatizou.

O advogado explicou que não há riscos na transição do marco regulatório. “Já passamos por isso na transição da Lei 8.630/1993 para a Lei 12.815/2013 sem nenhum sobressalto”, justifica.

Caminho natural

O caminho normal, diz o advogado Marcelo Sammarco, é a revogação do marco atual pela nova lei que passará a regular o setor imediatamente, com regras pontuais de transição para contratos de arrendamento e concessões vigentes e, também, nas relações capital-trabalho. “Temos uma oportunidade rara de implementar esta reforma e equalizar a nossa política portuária com a realizada atual do setor, novas tecnologias e necessidades de novos investimentos que surgem a todo momento. O Brasil não pode perder essa chance”, concluiu.

Fonte: A Tribuna Digital SP

Data: 15/11/2025



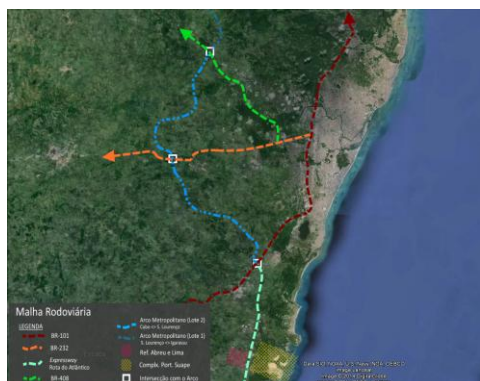
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ARCO METROPOLITANO: LOTE 2 SUPRIMIRÁ 47,46 HA DE MATA NATIVA EM 5 CIDADES

Governadora Raquel Lyra encaminhou à Assembleia Legislativa projeto autorizando a supressão de 47,46 hectares de vegetação nativa em cinco municípios da RMR para o Lote 2 do Arco Metropolitano. A área equivale a 66 campos de futebol

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

A governadora Raquel Lyra encaminhou à Assembleia Legislativa de Pernambuco (Alepe) o Projeto de Lei Ordinária nº 003573/2025, solicitando autorização para a supressão de 47,46 hectares de vegetação nativa em cinco municípios da Região Metropolitana do Recife (RMR), no traçado do Lote 2 do Arco Viário Metropolitano. A área impactada equivale a 66 campos de futebol oficiais e está distribuída entre os municípios de Paudalho, São Lourenço da Mata, Moreno, Jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho.



O traçado pontilhado em azul claro representa o Lote 2 (Sul) do Arco Metropolitano, cuja construção será dividida em dois blocos. Foto: Atitude Pernambuco/Reprodução

Do total solicitado, 4,24 hectares estão em Áreas de Preservação Permanente (APP), como margens de cursos d'água e nascentes das bacias dos rios Tapacurá, Pirapama e Goitá, o que exige autorização legislativa conforme determina a Lei Estadual nº 11.206/1995. A expectativa do governo estadual é iniciar as obras ainda neste ano, mantendo o cronograma previsto após a aprovação do pedido.

Área em APP representa quase 10% da vegetação a ser suprimida

De acordo com o relatório técnico que acompanha o projeto, a distribuição das áreas de APP por município é a seguinte: São Lourenço da Mata, com 1,19 hectare; Cabo de Santo Agostinho, 1,05 hectare; Moreno, 0,89 hectare; Paudalho, 0,64 hectare; e Jaboatão dos Guararapes, 0,47 hectare. Essas áreas concentram vegetação nativa de regeneração secundária, muitas em faixas marginais a cursos d'água. Os outros 43,22 hectares estão fora de APPs, mas também exigem supressão por conta da implantação da nova rodovia.

A proposta apresentada pelo governo estadual prevê que todas as intervenções vegetais, inclusive em APPs, serão objeto de compensações ambientais equivalentes ou superiores, supervisionadas pela Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH).

Município	APP (ha)	Vegetação fora de APP (ha)	Total estimado (ha)	Bacia hidrográfica
Paudalho	0.64	0.00	0.64	Rio Goitá
São Lourenço da Mata	1.19	4.60	5.79	Rio Tapacurá
Moreno	0.89	2.14	3.03	Rio Tapacurá
Jaboatão dos Guararapes	0.47	3.90	4.37	Rio Pirapama
Cabo de Santo Agostinho	1.05	32.63	33.68	Rio Pirapama
Total	4.24	43.27	47.46	

[Descargar los datos](#) - Creado con [Datawrapper](#)

Tabela detalha áreas em hectares com vegetação nativa a serem suprimidas, discriminando Áreas de Preservação Permanente (APPs) e fragmentos fora de APP nos cinco municípios afetados pela obra

Trecho Sul terá execução estadual e federal com R\$ 1,2 bilhão em investimentos

O Lote 2 do Arco Metropolitano, que corresponde ao trecho Sul da obra, será dividido em dois subtrechos. O primeiro, de 25,32 quilômetros entre a BR-232 (em Moreno) e a BR-101 Sul (no Cabo de Santo Agostinho), será executado pelo Governo de Pernambuco, com investimento de R\$ 631,9 milhões. O contrato foi firmado com o consórcio formado pelas empresas Dois A Engenharia e Tecnologia, Azevedo & Travassos Infraestrutura e KPE Engenharia — classificado em segundo lugar —, após a desclassificação da empresa inicialmente vencedora por problemas documentais.



O segundo subtrecho, de 20 quilômetros entre a BR-408 e a BR-232, será executado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), com aporte de R\$ 500 milhões do governo federal. O investimento total nos dois segmentos soma próximo a R\$ 1,2 bilhão, dos quais R\$ 700 milhões foram garantidos por empréstimo aprovado pela Alepe.

Trecho Norte segue em estudos e sem licença ambiental

Enquanto o trecho Sul avança para a etapa de execução, o Lote 1 do Arco Metropolitano, que corresponde ao trecho Norte da obra, permanece em fase de estudos preliminares até 2027. O segmento compreende cerca de 50 quilômetros entre a BR-101 Norte e a BR-408 e atravessa a Área de Proteção Ambiental (APA) Aldeia-Beberibe, o que dificulta a definição do traçado e a obtenção da licença ambiental prévia.

A vigência do contrato com o consórcio responsável pelos estudos foi prorrogada até fevereiro de 2027, conforme aditivo publicado no Diário Oficial do Estado no dia 13 deste mês. A indefinição sobre o traçado pode levar à adoção de soluções de engenharia complexas, como túneis ou elevados, caso não haja possibilidade de redirecionamento do projeto.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 17/11/2025

DEBATE EM SUAPE DISCUTE ENTRAVES E POTENCIAL DO TRECHO FERROVIÁRIO

O sócio-diretor da consultoria Macroinfra, Luiz Fernando Ferreira, diz que a conclusão do trecho Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina é importante para a diversificação das cargas e a competitividade deste tipo de modal na região, que beneficiaria além de Pernambuco e Ceará, estados que estão próximos ao traçado como Paraíba e Piauí. A Macroinfra é especializada em transporte.

O trecho pernambucano da ferrovia é o foco do debate da 6ª edição do Conexões Transnordestina a ser realizado na terça-feira (18), às 16h, na sede administrativa de Suape. O evento vai contar com a presença da governadora Raquel Lyra.

“Toda ferrovia é um eixo de desenvolvimento econômico e social. Aumentar a concorrência dentro do modal ferroviário é bom, gera competição e traz tarifas mais competitivas e uma melhor prestação do serviço”, resume Luiz Fernando. Para isso, teriam que estar funcionando os dois ramais: o que se destina a Pecém, atualmente está em obras e deve entrar em operação em 2027, e o de Suape, com as obras paralisadas, pelo menos, desde 2016.

A chegada da ferrovia em Suape trará outros benefícios logísticos para a região, segundo Luiz Fernando. Geralmente, os navios, que vem do Sul e Sudeste, passam primeiro por Suape e depois sobem para o Rio Grande do Norte e Pecém. Segundo o especialista, com o ramal Salgueiro-Suape, essa carga já poderia desembarcar no porto pernambucano e seguir – para alguns destinos – diretamente pelo trecho ferroviário.

“O Porto de Suape é um hub importante de combustíveis e o trecho ferroviário deixaria Suape mais competitivo, por exemplo, no abastecimento de combustíveis”, comenta o especialista, que lembra que Suape também tem uma disponibilidade grande de linhas de navegação.

Luiz Fernando argumenta que é interessante, para a região como um todo, a Ferrovia Transnordestina estar ligada a duas alternativas de abastecimento que seriam os portos de Pecém e de Suape, cada um com suas particularidades.

Luiz Fernando cita também que existem cargas cativas de consumo que podem ser transportadas pela ferrovia no trecho Salgueiro-Suape, como combustíveis, cimento e gesso, entre outros. Já o minério de ferro, da mina de Paulistana – no Sul do Piauí –, provavelmente não vai se dividir e vai para Pecém, porque já se tem conhecimento de conversas neste sentido, de acordo com o consultor.

Na opinião dele, a competição entre Pecém e Suape tende a beneficiar os produtores da carga, mas ambos os trechos da ferrovia têm que ser eficientes para existir, de fato, esta competição.

Competitividade do trecho Salgueiro-Suape

A competitividade do trecho Salgueiro-Suape é outra questão a ser abordada no Seminário Conexões Transnordestina. Durante o evento, serão explicadas detalhes técnicos que faziam parte do traçado antigo da ferrovia, o de 2006, e que podem tirar a competitividade do trecho Salgueiro-Suape. Entre eles, estão a ferrovia usar a bitola larga, mais apropriada para cargas mais densas (pesadas, como o minério de ferro) e a necessidade de helpers – uma terceira locomotiva – para puxar os trens e vagões por um trecho de 88 km da Ferrovia Salgueiro-Suape.

No projeto que teve as obras iniciadas em 2006, a Ferrovia Transnordestina começava em Eliseu Martins, no Sul do Piauí, seguia até Salgueiro, em Pernambuco, e depois se dividia em dois ramais, um chegando ao Porto de Pecém – no Ceará -, e o outro, até o Porto de Suape. As obras deste projeto foram iniciadas em 2006 e paralisaram em 2016.

O trecho cearense, que liga Eliseu Martins-Salgueiro-Pecém teve a obra retomada em 2023. Já a parte pernambucana está com as obras paralisadas desde 2016. Em outubro último, foi lançado um edital para retomar 73 km de um trecho entre Custódia e Arcoverde, que faz parte da ferrovia Salgueiro-Suape. A expectativa é de que as obras comecem no primeiro trimestre de 2026.

Conexões Transnordestina

O seminário de Suape encerra um ciclo de seis debates do Conexões Transnordestina que debateram os impactos econômicos, logísticos e industriais da implantação do trecho Salgueiro-Suape. O evento de Suape será na próxima terça-feira (18), às 16 horas, na sede administrativa do porto.

O Conexões foi iniciado em julho e passou por Salgueiro, Petrolina, Araripina, Caruaru e Belo Jardim. Nos eventos anteriores, foram coletadas contribuições de representantes dos principais setores produtivos do estado – do gesso e da fruticultura, à indústria e à avicultura – que formaram uma ampla agenda de propostas e expectativas sobre o papel da ferrovia no desenvolvimento regional. Essa escuta gerou uma carta de intenções, que será entregue às autoridades durante o seminário em Suape. “Reunir essas vozes e traduzir suas propostas em uma carta de intenções é a contribuição que o Movimento Econômico entrega para esse novo momento de Pernambuco”, afirma a CEO do Movimento Econômico, Patrícia Raposo.

Realizado pelo portal Movimento Econômico com patrocínio da Sudene e do Porto de Suape, o próximo Conexões vai contar com a participação do superintendente da Sudene, Francisco Alexandre; do presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto; do professor e especialista em transporte Maurício Pina; e de um representante da sociedade civil, que será o professor da UPE e consultor de Logística, Guilherme Magalhães.

Ferrovia Salgueiro-Suape

O ramal ferroviário Salgueiro-Suape tem 544 km. Desse total, 179 km foram finalizados. A estatal do governo federal, a Infra S.A. lançou um edital de licitação, no último dia 31 de outubro, para contratar uma empresa que vai fazer as obras em 73 km, que ligam Custódia a Arcoverde. Essa contratação vai marcar a retomada das obras na linha Salgueiro-Suape.

A expectativa é que as obras aconteçam no primeiro trimestre de 2026 e o trecho tem um orçamento estimado em R\$ 415 milhões, bancados com recursos federais. A abertura das propostas da concorrência está prevista para janeiro. Neste primeiro momento, as obras serão feitas com recursos públicos e a União estuda, futuramente, fazer uma concessão para uma empresa privada operar o trecho Salgueiro-Suape.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 17/11/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS DF

PORTOS GANHAM SISTEMA QUE AMPLIA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO, PROTEÇÃO AMBIENTAL E EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES

Ministério investe R\$ 380 milhões em tecnologia para monitorar movimentação de navios em tempo real e fornecer informações essenciais para a navegação



Será possível monitorar todas as embarcações na área portuária e fornecer, em tempo real, as condições de navegabilidade - Foto: Divulgação

O Sistema Portuário Brasileiro, com coordenação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), vai destinar R\$ 380 milhões para equipar portos estratégicos com tecnologia que permite monitorar todas as embarcações na área portuária e fornecer, em tempo real, as condições de navegabilidade existentes. O Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS, na sigla

em inglês) está sendo implantado em Santos (SP), Paranaguá (PR), Rio de Janeiro (RJ), Rio Grande (RS), Itaguaí (RJ), Itaqui (MA) e Vila do Conde (PA), que respondem por 56% da movimentação dos portos públicos brasileiros.

“Estamos trazendo para o país o que há de mais avançado em tecnologia portuária, um sistema utilizado nos principais terminais do mundo e que amplia nossa eficiência logística”, explica o ministro Sílvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos. “Nossos portos estão batendo recordes de movimentação e precisamos constantemente modernizá-los e aumentar sua eficiência”, disse.

“Estamos trazendo para o país o que há de mais avançado em tecnologia portuária, um sistema utilizado nos principais terminais do mundo e que amplia nossa eficiência logística” Sílvio Costa Filho No Porto de Santos, o maior da América Latina, o projeto de implementação do VTMIS já foi licitado e o resultado deve ser conhecido no início de dezembro. “Os investimentos são priorizados de acordo com critérios como intensidade do tráfego marítimo, riscos à navegação e aspectos de segurança pública”, explica o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila.

Em Paranaguá, a Autoridade Portuária deve lançar o edital ainda este ano e será responsável pelo monitoramento e custos por cinco anos. A operação e manutenção do VTMIS passará, em seguida, para a concessionária que venceu o leilão do canal de acesso ao porto, realizado em outubro. O projeto cobrirá toda a região do Porto de Paranaguá e de Antonina.

No Porto de Rio Grande, está sendo implantado um sistema similar, o VTS. Além de acompanhar a movimentação de todas as embarcações na área portuária, inclusive com uso de sensor de calor e infravermelho para visão noturna, o equipamento pode oferecer aos navios as condições de vento, maré, corrente marítima e até de salinidade da água, algo fundamental para o Porto de Rio Grande, localizado na Lagoa dos Patos. Quanto mais salinizada a água, maior a capacidade de carga do navio para um mesmo calado.

No Rio de Janeiro, a Autoridade Portuária vem implementando o sistema de VTMIS com o objetivo de modernizar e integrar o monitoramento do tráfego aquaviário. Até o momento, o projeto VTMIS avançou significativamente na Fase 1, com a inauguração do novo Centro de Controle Operacional (CCO) e a instalação de sensores fundamentais. A Fase 2 (VTS), por sua vez, contempla a aquisição de equipamentos, a ativação de estações remotas e a integração de dados. Por fim, a Fase 3 consistirá na implementação total do VTMIS, conforme cronograma estabelecido.



Os Portos de Belém, Santarém e Vila do Conde no Pará, Salvador e Aratu na Bahia, São Francisco do Sul, Imbituba e Itajaí em Santa Catarina, Fortaleza no Ceará e Manaus no Amazonas, encontram-se em etapas de estudos para definição das necessidades técnicas e investimentos.

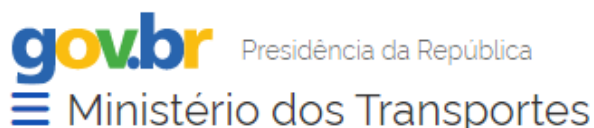
Segurança

Por fornecer informações amplas sobre a movimentação na área portuária, inclusive com visão noturna, o sistema também é uma ferramenta crucial para a prevenção de ilícitos, como o tráfico de drogas e contrabando. O VTMS permite a integração de dados com outros órgãos, compartilhando informações de radares, câmeras e sensores capazes de identificar atividades suspeitas.

Atualmente, o VTMS integra as iniciativas de Inteligência Logística Portuária desenvolvidas pelo Governo Federal, ao lado de outros sistemas como o VTS (Vessel Traffic Services) e o LPS (Local Port Service). Esses recursos posicionam o Brasil em sintonia com os principais portos globais, ampliando a segurança da navegação, a proteção ambiental e a eficiência logística.

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

Data: 17/11/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DF

PRESIDENTE LULA E RENAN FILHO ENTREGAM NESTA TERÇA (18) PONTE QUE VAI LIGAR TOCANTINS E PARÁ

Nova estrutura põe fim à travessia feita por balsa; obra recebeu R\$232,3 milhões

Ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o ministro dos Transportes, Renan Filho, entrega nesta terça-feira (18) a ponte sobre o Rio Araguaia, que vai conectar as cidades de Xambioá, no Tocantins, e São Geraldo do Araguaia, no Pará.

Com 2.010 metros de extensão, a nova estrutura representa um marco para a logística e o desenvolvimento socioeconômico do Norte do país. A ponte substitui a travessia feita atualmente por balsa, modalidade que pode custar mais de R\$300 por viagem.

Além de trazer mais segurança à população, a nova estrutura irá fortalecer o corredor de transporte da BR-153 e facilitar o escoamento da produção agropecuária e industrial da região. A obra recebeu investimentos de R\$232,3 milhões, sendo R\$28,8 milhões do Novo PAC.

Participam também da cerimônia o governador do Pará, Helder Barbalho; o governador do Tocantins, Laurez Moreira e o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão, entre outras autoridades locais.

Cobertura de imprensa

A solicitação de credenciamento deverá ser efetuada até às 19h desta segunda-feira (17) aqui.

Os profissionais com credenciamento anual deverão solicitar a participação no evento. Aqueles cujos pedidos de credenciamento forem aprovados deverão retirar as credenciais no local do evento, entre 8h e 9h.

Serviço

Entrega da ponte Xambioá (TO) – São Geraldo do Araguaia (PA)

Data: Terça-feira, 18 de novembro

Horário: 10h

Local: Orla do município de Xambioá

Fonte: GOV. Federal BR – Ministério dos Transportes DF

Data: 17/11/2025



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

COMPANHIA AÉREA CANADENSE VAI OPERAR VOOS INTERNACIONAIS NO BRASIL



Autorização da Anac permite estreia da empresa canadense no país, com voos regulares ligando o Galeão a Montreal e Toronto

O Brasil dá mais um passo para ampliar sua presença no cenário internacional de aviação com a entrada da Air Transat no mercado nacional. A companhia canadense recebeu autorização da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para operar voos internacionais regulares

de passageiros e cargas com origem e destino no país, marcando o início de uma nova fase de conectividade entre Brasil e Canadá.

A Portaria nº 18.249, publicada nesta sexta-feira (14), formaliza a aprovação e permite que a Air Transat defina rotas, frequências e detalhes operacionais de seus voos. A companhia já anunciou a intenção de iniciar, nos próximos dois meses, duas rotas diretas a partir do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (Galeão): uma para Montreal, inédita para o terminal, e outra para Toronto, a maior cidade do Canadá.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou que a chegada da Air Transat reforça o movimento de internacionalização e retomada da aviação brasileira. "A ampliação das rotas internacionais a partir do Galeão é estratégica para fortalecer o turismo, gerar oportunidades econômicas e posicionar o Brasil como hub de conexões globais, especialmente na rota América do Sul--América do Norte", afirmou.

O presidente da Anac, Tiago Faienstein, ressalta a qualidade técnica do trabalho desempenhado pela agência, cujo propósito é atrair mais companhias aéreas para operar no Brasil, aumentar a oferta de assentos, rotas e voos para os passageiros, melhorar o ambiente concorrencial e estimular melhorias importantes para a experiência do usuário. "Que venham mais companhias. A concorrência entre elas é saudável e quem ganha é o passageiro", afirmou.

A nova operação representa ganho de competitividade, amplia a oferta para os passageiros e fortalece as ligações aéreas com mercados-chave, assim como a malha aérea nacional. As rotas diretas para Montreal e Toronto tendem a impulsionar o fluxo turístico, o intercâmbio acadêmico e as relações comerciais entre os dois países, além de contribuir para a retomada do protagonismo do Rio de Janeiro no mapa da aviação internacional.

A autorização da Anac foi concedida após a Air Transat cumprir todos os requisitos regulatórios estabelecidos pela Agência, incluindo demonstração de capacidade operacional e atendimento às exigências de segurança previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 16/11/2025

MOVIMENTAÇÃO RECORDE NOS PORTOS BRASILEIROS INTENSIFICA A BUSCA POR EFICIÊNCIA LOGÍSTICA

Dados da ANTAQ apontam que os portos brasileiros movimentaram 653,7 milhões de toneladas de cargas no primeiro semestre deste ano, maior volume já registrado desde o início da série histórica.



O avanço reforça a necessidade de modernizar operações e soluções mais robustas e sustentáveis têm tido maior adesão no setor, como empilhadeiras movidas a lítio, que unem eficiência, redução de custos e menor impacto ambiental.

O setor aquaviário bateu recorde de movimentação de cargas no primeiro semestre deste ano, conforme dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Foram movimentadas 653,7 milhões de toneladas, crescimento de 1,02% em relação ao mesmo período

do ano passado e o maior volume já registrado desde o início da série histórica. A alta foi puxada principalmente pelas movimentações de contêineres e granéis sólidos, que também atingiram o maior patamar desde 2010. Somente as cargas containerizadas registraram 78,1 milhões de toneladas de janeiro a junho, um aumento de 6,17%.

O ritmo intenso dessa movimentação tem imposto um desafio extra aos portos brasileiros, o de garantir eficiência logística com segurança em meio a volumes crescentes de carga. Por isso, novas tecnologias capazes de transformar a operação portuária têm tido cada vez mais adesão do setor. A Heli Brasil, unidade do Grupo KMR e líder em vendas de empilhadeiras no país, apresentou recentemente ao mercado a primeira Reach Stacker elétrica movida a lítio do Brasil, voltada para operações de alto desempenho nos terminais. O equipamento alia potência equivalente a 420 cv de um motor a diesel com zero emissões de poluentes e resultados expressivos de redução de custos: diminuição de 76% no consumo de combustível e de 42% na manutenção.

A CEO da Heli Brasil, Débora Bettoni, destaca a relevância estratégica da inovação. “Nosso compromisso é entregar soluções que combinem eficiência com responsabilidade ambiental. A Reach Stacker elétrica reforça esse propósito ao oferecer uma alternativa sustentável, zero emissões, para operações de grande porte, sem abrir mão da alta performance. É uma tecnologia pensada para o presente e o futuro da logística portuária”, afirma.

Entre os diferenciais do equipamento estão o carregamento ultrarrápido, capaz de recarregar 100% da bateria em até 90 minutos de acordo com a infraestrutura do local, sistemas inteligentes de segurança e travamento automático de contêineres, cabine com visibilidade 360° e assento ergonômico de alto desempenho. A tecnologia de reaproveitamento de energia na frenagem e a manutenção simplificada completam a lista de atributos.

“A Reach Stacker elétrica da Heli entrega a robustez necessária para suportar a demanda atual dos portos brasileiros, mas com um custo operacional muito mais competitivo. Além da potência, que garante eficiência no empilhamento e movimentação de contêineres de até 45 toneladas, o equipamento oferece operação silenciosa, maior ergonomia para o operador e autonomia de até oito horas, diferenciais que garantem maior produtividade e estão adaptados ao ritmo intenso dos terminais”, explica Débora Bettoni, CEO da Heli Brasil.

O ponto central do equipamento é o ganho em sustentabilidade, uma tendência cada vez mais presente nas operações. A empilhadeira proporciona redução de até 30% na geração de resíduos perigosos, como óleos, filtros e graxas, a cada 2 mil horas de operação. Além disso, o sistema hidráulico com dois motores elétricos PARKER garante precisão no controle de força e velocidade, aliado a uma alta eficiência energética que otimiza o consumo mesmo sob grandes cargas. Outro

diferencial são menos paradas corretivas, que significam mais disponibilidade para operação e menos impacto ambiental.

Sobre o Grupo KMR: O Grupo KMR é responsável pela divisão de empilhadeiras da marca Heli no Brasil e pelo fortalecimento da marca no mercado. Com uma rede de mais de 150 distribuidores de venda de máquinas, peças e pós-vendas e cobertura em todo o território nacional. O grupo garante capilaridade de atendimento e pós-vendas estruturado, com o maior estoque de peças do segmento. A fábrica Anhui Forklift Group está entre as sete maiores do mundo, com produção anual superior a 330 mil equipamentos e presença em mais de 180 países. No Brasil, a divisão de empilhadeiras da marca Heli é uma unidade de negócio do Grupo KMR, se consolidou como líder em empilhadeiras elétricas e pioneira em soluções sustentáveis, oferecendo mais de 1.700 modelos entre equipamentos elétricos, a combustão e rebocadores.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/11/2025

NA COP30, NIDEC ACIM REFORÇA DESCARBONIZAÇÃO E INOVAÇÃO SUSTENTÁVEL NA INDÚSTRIA



Empresa que alcançou neutralidade em carbono em Joinville (SC), participa do painel "Competitividade, inovação e infraestrutura tecnológica"

A Nidec ACIM (Appliance, Commercial and Industrial Motors) participa da COP30, realizada em Belém (PA), de 10 a 21 de novembro de 2025, integrando o painel "Competitividade, inovação e infraestrutura tecnológica", promovido pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI).

O evento será realizado no dia 15 de novembro, das 14h30 às 16h, no Centro de Economia Criativa – Parque da Cidade (Green Zone) e durante o dia, a programação será dedicada à Eficiência Energética e à Transição para uma Indústria Sustentável, destacando o papel do setor produtivo brasileiro na redução das emissões e no avanço tecnológico voltado à descarbonização.

No Brasil, a Nidec atua diretamente no mercado de soluções para refrigeração nos setores comercial e residencial, por meio da produção dos compressores e aplicações da marca Embraco, reconhecidos pela alta eficiência energética. Diante dos desafios de sustentabilidade e transição energética enfrentados pelos países do Hemisfério Sul, a companhia desenvolve soluções "Made in South", adaptadas às necessidades tanto globais quanto locais e que combinam desempenho, eficiência energética e menor impacto ambiental.

Entre as metas de sustentabilidade da companhia estão alcançar até 2030: operações com carbono neutro, reduzir em 1 gigatonelada a pegada de carbono de seus clientes, garantir que fornecedores-chave realizem autoavaliações ambientais, sociais e de governança e alcançar 25% de mulheres na liderança. "Durante o painel, queremos reforçar nossas metas de sustentabilidade, demonstrando como a indústria pode contribuir com a descarbonização e com o desenvolvimento de tecnologias inovadoras que entregam maior eficiência energética", afirma Ronaldo Duarte, diretor de Pesquisa e Desenvolvimento, que representará a companhia no painel.

Durante a COP 30, a Nidec ACIM também reforça seu compromisso com a comunidade local por meio da parceria com o Coletivo Lixo Zero de Joinville (SC) — organização voluntária dedicada à melhoria da gestão de resíduos na região. A unidade da empresa em Joinville foi a primeira a atingir carbono neutro, opera com 100% de energia renovável e mantém zero envio de resíduos para aterros.

Além da presença da unidade de negócio ACIM, o grupo Nidec Corporation participa do Pavilhão Virtual da COP 30, apresentando diversas soluções da companhia que contribuem com a descarbonização. O pavilhão pode ser acessado neste link.

SERVIÇO

30ª Conferência das Partes (COP 30) — De 10 a 21 de novembro de 2025

Painel: “Competitividade, inovação e infraestrutura tecnológica”

Data: 15 de novembro — das 14h30 às 16h

Local: Centro de Economia Criativa — Parque da Cidade, Green Zone na Av. Senador Lemos, Belém/PA — acesso pelo Portão P9

Obs: A Zona Verde é aberta ao público.

Sobre a Nidec ACIM: A Nidec Appliance, Commercial and Industrial Motors (ACIM) é uma Unidade de Negócios da Appliance Automotive Division (AAD) e é composta por duas plataformas: Global Appliance (GA) e Commercial & Industrial (C&I). Com aproximadamente 18 mil colaboradores e mais de 30 fábricas em 25 países, oferece soluções tecnológicas inovadoras em motores, compressores e sistemas de refrigeração, com foco em eficiência energética e sustentabilidade.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/11/2025

TECON SANTOS BATE TERCEIRO RECORDE MENSAL DE MOVIMENTAÇÃO NO ANO: MAIS DE 243 MIL TEUS EM OUTUBRO



Santos Brasil bate recorde histórico e movimenta 243.860 TEUs no Tecon Santos em outubro

Marca alcançada pelo terminal supera os números obtidos em junho e julho e é inédita em toda a América do Sul.

A Santos Brasil bateu mais um recorde mensal de movimentação de contêineres no Tecon Santos. Em outubro, a Companhia operou no terminal 243.860 TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), marca inédita em toda a América do Sul.

Este é o terceiro recorde do Tecon Santos em 2025. Os anteriores haviam sido registrados em julho (238.452 TEUs) e junho (229.708 TEUs).

Maior e um dos mais eficientes terminais de contêineres da América do Sul, o Tecon Santos chega ao final de 2025 com 2,7 milhões de TEUs de capacidade/ano e, até o fim do próximo ano, atingirá 3 milhões de TEUs.

O projeto de ampliação e modernização do terminal teve início em 2019 e prevê investimentos totais de R\$ 2,6 bilhões até 2031, dos quais mais de R\$ 1,6 bilhão já foi aplicado.

De acordo com o diretor de Operações de Terminais Portuários da Santos Brasil, Bruno Stupello, a empresa cresce de maneira sustentável, com estratégia baseada na ampliação da capacidade, modernização e aumento de produtividade. “Seguiremos investindo em novos equipamentos, na otimização dos fluxos operacionais, em sistemas, descarbonização e tecnologia — sempre alinhados ao nosso Plano de Transição Climática, que tem como meta tornar a Companhia net zero até 2040. Os resultados também são fruto do empenho e dedicação dos nossos funcionários”, afirma.

Sobre a Santos Brasil:

A Santos Brasil é referência em operações portuárias e logísticas. Foi criada há 27 anos para operar o Tecon Santos (SP), um dos maiores terminais de contêineres da América Latina e o mais eficiente



do País. Nesse período, já investiu mais de R\$ 9 bilhões, calculados a valor presente, em expansões, equipamentos e tecnologia.

A Companhia atua nacionalmente por meio de oito terminais estrategicamente localizados — sendo três de contêineres (Tecon Santos/SP, Tecon Imbituba/SC e Tecon Vila do Conde/PA), um terminal de veículos em Santos, um de carga geral em Imbituba e três terminais de grãos líquidos em Itaqui (MA). A Santos Brasil Logística complementa as operações, oferecendo soluções integradas do porto ao e-commerce para mais de 9.400 clientes.

A Santos Brasil é controlada pelo Grupo CMA CGM, líder global em navegação e soluções

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/11/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – COP30: O MOMENTO DE SE FIRMAR COMPROMISSOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O início da fase de negociações políticas da 30ª Conferência do Clima (COP30), liderada por ministros e vice-ministros de mais de 190 delegações, em Belém (PA), marca o momento em que a retórica da sustentabilidade deve se traduzir em compromissos de Estado. O presidente da COP30, André Corrêa do Lago, percebe um movimento positivo entre os países em desenvolvimento em relação à agenda de ações climáticas voluntárias — um conjunto de seis eixos que abrangem desde a transição de energia até a transformação da agricultura e a construção de resiliência urbana.

A adesão de 35 países, organizações internacionais e iniciativa privada à Declaração de Belém para a Industrialização Verde é um sinal de que há um apetite global por um novo modelo de crescimento. O documento concentra metas ambientais, econômicas e sociais com o objetivo de impulsionar a inovação e garantir a modernização do setor industrial sob o prisma da sustentabilidade. No entanto, o otimismo em relação às ações voluntárias e à industrialização verde tem de ser complementado por um compromisso firme em relação ao financiamento climático. A previsão de recursos de nações desenvolvidas para aquelas em desenvolvimento ainda não entrou de forma efetiva na agenda.

A urgência de os representantes governamentais apoiarem a industrialização verde apresentada durante a COP30 reside na necessidade de conciliar a mitigação das emissões com o desenvolvimento socioeconômico. A modernização do setor industrial, por meio de processos de baixo carbono e tecnologias inovadoras, é a única forma de evitar que os países em desenvolvimento sacrifiquem o crescimento em nome da agenda climática. A Declaração de Belém oferece um roteiro para que a economia verde se torne uma oportunidade, e não um fardo.

O sucesso da agenda de industrialização verde dependerá da criação de um ambiente regulatório que incentive a inovação, a transferência de tecnologia e a formação de cadeias de valor sustentáveis. A integração dos setores de indústria e transporte, a preservação de florestas e a transformação dos sistemas alimentares — eixos da agenda de ações voluntárias — precisam de um suporte robusto, principalmente financeiro, para saírem do papel.

A efetividade da agenda climática é indissociável do apoio para os países em desenvolvimento na forma de financiamento. A ausência de uma definição clara sobre os recursos prometidos pelos países ricos compromete a credibilidade das negociações e a capacidade de as nações do Sul Global implementarem a industrialização verde. A crise climática exige que os compromissos sejam mútuos: enquanto os países em desenvolvimento avançam em ações voluntárias e reformas

estruturais, os países desenvolvidos devem cumprir sua responsabilidade histórica com o aporte financeiro.

A partir desta semana, as negociações políticas lideradas pelos ministros devem usar os relatórios técnicos como base para fechar um texto que resolva essa lacuna. A COP30 tem a oportunidade de transformar o cenário internacional, mas isso só será possível se houver coragem política para assinar um pacto que garanta financiamento, elimine a incerteza e impulse o desenvolvimento sustentável em escala global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

INSIGHT – PLANEJAMENTO - SALVADOR E A PROXIMIDADE



WALDECK ORNÉLAS

especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

opinioao@portalbenews.com.br

O conceito de proximidade, base da “Cidade de 15 Minutos”, elaborado por Carlos Moreno, adotado pela Prefeitura de Paris e pelo C-40 – grupo internacional de grandes cidades ao qual Salvador é vinculada – tem amealhado apoios e ganho consciências mundo afora.

Aqui, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e a Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo (Louos) de 2016, sem muito alarde, incorporaram alguns princípios e normas que correspondem a esse conceito. Têm sido aplicados pela Prefeitura, a exemplo do Projeto Orla (vide Barra, Rio Vermelho, Pituba e Itapuã), mas ainda não sensibilizou o mercado imobiliário, que o utiliza como argumento de venda, mas não o incorpora aos seus projetos.

No bairro da Graça, um lançamento imobiliário recente apoiou-se no conceito “tudo a pé, tudo à mão”. Realmente esse é um bairro que, fora do padrão soteropolitano, dispõe de todo um conjunto de atividades associadas ao chamado comércio de vizinhança ou de conveniência, aquele ao qual as pessoas precisam recorrer com frequência. Sem embargo, no próprio empreendimento, o projetista e o incorporador não reservaram espaço – fachada ativa – para algo dessa natureza.

Agora, mais recente ainda, surge um empreendimento em plena Praça Ana Lúcia, na Pituba, que ostensivamente oferece todas as comodidades proporcionada pela cultura da proximidade: “restaurantes, cafés, supermercados, farmácias, escolas e serviços essenciais... com o privilégio de resolver tudo a pé, conectado ao verde, ao bem-estar e aos espaços de convívio ao ar livre de uma praça”.

Paradoxalmente, contudo, localizado em um lote que era ocupado por uma dessas atividades, não reserva espaço para qualquer função comercial ou de serviço no seu pavimento térreo. Embora ofereça estúdios com menos de 50 m² – dispensados, portanto, da exigência de garagem – ilustra seu material promocional com vistosos automóveis na área de recuo à frente da portaria do prédio. Tudo no melhor estilo “faça o que eu digo, mas não faça o que eu faço”...

No sentido da vida urbana de qualidade, a Praça Ana Lúcia tornou-se um verdadeiro oásis na cidade do Salvador. Depois de muitos e muitos anos como matagal, o espaço reservado para uma praça foi urbanizado há cerca de 20 anos e desenvolveu no seu entorno, na face em que originariamente havia um conjunto habitacional unidomiciliar, todo um grupo de atividades comerciais que, por sua vez, beneficia-se dos eventos recreativos que quase todo final de semana são ali realizados.

Ora, se essas casas comerciais, em número não superior a seis ou oito, vierem a ser adquiridas pelo mercado imobiliário e se todos os incorporadores adotarem o mesmo procedimento do presente lançamento, os últimos já terão perdido o conceito da proximidade como argumento de venda e, pior,

os primeiros adquirentes já não contarão com as vantagens do local que lhe foram vendidas. Dá para entender ou é preciso desenhar? É um contrassenso e uma apropriação indébita do conceito, para vender gato por lebre.

Outro bairro vítima desta distorção do mercado imobiliário é a Barra, onde mais de duas dezenas de antigas residências ou comércios já foram substituídas por edifícios que reúnem pelo menos 60 unidades habitacionais cada, mas onde somente dois ou três entenderam que esses moradores – e as pessoas que circulam pelo bairro – precisam contar com atividades de conveniência no seu entorno. Se os prédios em que residem não as disponibilizam, logo precisarão de um Uber para fazer as suas compras do dia a dia ou um simples lanche.

Esta situação coloca o desafio de, na revisão do PDDU e na atualização da LOUOS, serem articulados e integrados – obrigatória e compulsoriamente – a combinação de três elementos já existentes na legislação atual: unidades habitacionais com menos de 50m² + calçada de 5 m de largura sem recuo frontal + fachada ativa.

Somente assim, por força de lei, teremos a garantia de que os moradores desses edifícios – e os bairros em que se localizam – contarão com as atividades comerciais e de serviços de que necessitam.

AQUI, O PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO (PDDU) E A LEI DE ORDENAMENTO DO USO E DA OCUPAÇÃO DO SOLO (LOUOS) DE 2016, SEM MUITO ALARDE, INCORPORARAM ALGUNS PRINCÍPIOS E NORMAS QUE CORRESPONDEM A ESSE CONCEITO. TÊM SIDO APLICADOS PELA PREFEITURA, A EXEMPLO DO PROJETO ORLA (VIDE BARRA, RIO VERMELHO, PITUBA E ITAPUÃ), MAS AINDA NÃO SENSIBILIZOU O MERCADO IMOBILIÁRIO, QUE O UTILIZA COMO ARGUMENTO DE VENDA, MAS NÃO O INCORPORA AOS SEUS PROJETOS

Waldeck Ornélas é especialista em planejamento urbano-regional. Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento. Ele escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/11/2025

COP30 - CÚPULA DOS POVOS REPUDIA “FALSAS SOLUÇÕES” PARA A CRISE CLIMÁTICA E CRITICA MODELO CAPITALISTA

Organizadores são contra a lógica que dá espaço para o capital e faz com que grandes empresas ocupem os espaços de tomada de decisão

Da Agência Brasil



A Cúpula dos Povos terminou neste domingo (16) na Universidade Federal do Pará, em Belém (PA), se opondo a "falsas soluções" para o clima e com um apelo às autoridades mundiais por uma transição dos modos de produção global que garanta justiça, soberania e participação popular.

O encontro reuniu, desde o dia 12 de novembro, cerca de 20 mil participantes em uma programação paralela à 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP30). Além dos painéis, mesas redondas e atividades coletivas, a cúpula teve início

com uma barqueata na Baía do Guajará, com a participação de 5 mil pessoas em 250 embarcações. O encontro também foi marcado por uma passeata que agregou outros movimentos e alcançou uma participação de 70 mil pessoas, afirmam os organizadores.



“As pessoas viram nessa mobilização popular a possibilidade de gritar mais alto, de gritar coletivamente perante o processo que está acontecendo no espaço oficial da COP30, de onde nós não podemos esperar as soluções que estão demorando demais”, diz Darcy Frigo, integrante da Comissão Política da Cúpula do Clima. “Nós gritamos aqui que quem tem a solução são os povos. E os povos dizem: 'nós somos a solução’”.

Uma declaração construída ao longo de dois anos por povos de todo o mundo e assinada por 1.109 organizações sociais e movimentos políticos foi lida neste domingo e entregue ao presidente da COP30, embaixador André Corrêa do Lago.

No conteúdo, o documento repudia o modelo de produção global e todos os processos que seguem a sua lógica capitalista, como o da transição energética, das soluções apresentadas nas negociações formais das COPs e até mesmo do processo de multilateralismo adotado.

“A produção capitalista é a principal causa dessa crise do clima. E porque nós estamos dentro desse sistema, somos bombardeados com supostas soluções climáticas, que, na verdade, são falsas soluções”, diz Thauane Nascimento, que também integra a Comissão Política da Cúpula do Clima. “Então, a gente é totalmente contrário, contrárias, a qualquer falsa solução colocada como alternativa ao combate à crise climática. Essas soluções não irão cumprir o seu propósito”.

Modelo contra a crise

Segundo os organizadores da cúpula, o emprego de uma lógica em que o capital prevalece faz com que grandes empresas ocupem os espaços de tomada de decisão e estruturação de políticas públicas, de forma a propor essas “falsas soluções” como alternativas à crise climática.

“A gente entende que essa organização dos povos é o caminho, é o modelo para a solução dessa crise. Outra coisa que a gente quer também afirmar é que essa privatização, mercantilização, financiarização dos bens comuns, dos serviços públicos, elas são totalmente contrárias aos interesses do povo. Isso não é só aqui em Belém do Pará, isso não é só no Brasil, é no mundo inteiro”, reforça Thauane.

O presidente da COP30, André Correa do Lago, se comprometeu a levar a declaração aos espaços de negociação da COP30, na próxima sessão de alto nível iniciada nesta segunda-feira (17). “Fico muito feliz de poder presidir essa COP com esse apoio que sinto de vocês. Espero que a COP30 seja a COP da virada”, reforçou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

COP30 CACIQUE RAONI PEDE CONTINUIDADE NA LUTA “CONTRA AQUELES QUE QUEREM O MAL”

A Cúpula dos Povos, evento paralelo à 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP30), terminou neste domingo (16), com palavras de encorajamento do cacique Raoni Metuktire.

Em uma mensagem aos participantes, a liderança indígena lembrou que vem chamando atenção do mundo há décadas para a destruição do meio ambiente, das florestas e dos modos de vida de povos originários e ancestrais.

“Há muito tempo, eu venho alertando sobre o problema que, hoje, nós estamos passando, de mudanças climáticas, de guerras”, disse Raoni. “Mais uma vez, peço a todos que possamos dar continuidade a essa missão de poder defender a vida da Terra, do planeta. Eu quero que tenhamos essa continuidade de luta, para que possamos lutar contra aqueles que querem o mal, que querem destruir a nossa terra”, completou.

Raoni também criticou os conflitos e guerras ao redor do mundo e cobrou mais amor e defesa da vida. “Há muito tempo, eu venho falando para que possamos ter respeito um com o outro e possamos viver em paz nessa terra”, conclamou.

Após os cinco dias de debates, mobilizações e manifestações que marcaram Belém, a cúpula terminou com um “banquete”, na Praça da República, no centro da capital paraenses, com a distribuição de comida, feita pelas cozinhas comunitárias e celebração cultural aberta ao público.

No ato de encerramento da Cúpula dos Povos, foi lida uma carta final, criticando o que os participantes classificaram como “falsas soluções” para o enfrentamento da emergência climática.

“Nossa visão de mundo está orientada pelo internacionalismo popular, com intercâmbios de conhecimentos e saberes, que constroem laços de solidariedade, lutas e de cooperação entre nossos povos. As verdadeiras soluções são fortalecidas por esta troca de experiências, desenvolvidas em nossos territórios e por muitas mãos. Temos o compromisso de estimular, convocar e fortalecer essas construções”, diz o documento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

COP30 - GOVERNO FEDERAL PROMETE CONSULTAR INDÍGENAS SOBRE HIDROVIA NO TAPAJÓS, DIZ BOULOS

Povo Munduruku fez protesto na última sexta-feira contra o projeto. A ideia do ministro da Secretaria-Geral da Presidência é dialogar

Da Agência Brasil



Guilherme Boulos participou do encerramento da Cúpula dos Povos e, além de prometer diálogo, disse que o governo irá prosseguir com a demarcação de terras indígenas

Após o protesto de indígenas Munduruku que interditou a entrada da COP30, na sexta-feira, o governo federal disse que vai realizar uma consulta aos povos do Rio Tapajós sobre o projeto de hidrovía na região. O anúncio foi feito pelo ministro da Secretaria-Geral da

Presidência, Guilherme Boulos, durante o encerramento da Cúpula dos Povos neste domingo (16).

“Nós temos o compromisso, e o governo federal fará, em relação ao Tapajós, uma consulta livre, prévia e informada a todos os povos da região, antes de implementar qualquer projeto no rio. E nós, da Secretaria-Geral da Presidência da República, criaremos uma mesa de diálogo com todos esses povos, para recebê-los em Brasília e construirá solução”, disse Boulos. O ministro afirmou ter falado ao telefone sobre o tema com o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e o ministro da Casa Civil, Rui Costa, pouco antes de chegar no encerramento da Cúpula. Ele disse ainda que o governo irá prosseguir com a demarcação de terras indígenas.

“Haverá mais demarcações, e esse é o compromisso do presidente Lula, de que, até o ano que vem, mais demarcações serão feitas, garantindo o compromisso do nosso governo com a Amazônia, com os nossos povos e com os movimentos sociais”, disse.

O protesto dos Munduruku foi realizado na manhã de sexta-feira e bloqueou a entrada da Zona Azul, onde são realizadas as negociações da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP30) e reservado a pessoas credenciadas no evento.



De forma pacífica e apoiados por ativistas e povos indígenas de outros países, os Mundurucu reivindicavam uma reunião com o presidente Lula e a revogação do Decreto nº 12.600/ 2025, que prevê a privatização de empreendimentos públicos federais do setor hidroviário nos rios Madeira, Tocantins e Tapajó.

Ferrogrão

Eles também criticam a construção da Ferrogrão, uma ferrovia que ligará o Mato Grosso ao Pará, para escoamento de produção agrícola, com impactos sobre o modo de vida dos indígenas e pressão sobre suas terras. Após o protesto, os indígenas foram recebidos pelo presidente da COP30, o embaixador André Corrêa do Lago.

Acompanhado das ministras do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, e dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara, Boulos lembrou da manifestação e disse que os atos estão fazendo diferença na COP30.

“Você sabe, Marina, que veio gente da imprensa falar que está tendo muita manifestação na COP. Se tem manifestação na COP, é sinal que o povo está participando da COP. E é isso que a gente quer”, disse Boulos.

“Para que ela (a COP) seja efetiva tem que ser com participação social, e quem representou, com excelência, a participação e a voz do povo nessa COP foi a Cúpula dos Povos, os povos indígenas, os povos quilombolas e ribeirinhos da Amazônia”, completou.

Cúpula

A Cúpula dos Povos reuniu cerca 70 mil pessoas de movimentos sociais locais, nacionais e internacionais, povos originários e tradicionais, camponeses/as, indígenas, quilombolas, pescadores/as, extrativistas, marisqueiras, trabalhadores/as da cidade, sindicalistas, população em situação de rua, quebradeiras de coco babaçu, povos de terreiro, mulheres, comunidade LGBTQIAPN+, jovens, afrodescendentes, pessoas idosas, dos povos da floresta, do campo, das periferias, dos mares, rios, lagos e mangues.

O evento, considerado o maior espaço de participação social da conferência climática, começou na última quarta-feira (12), em paralelo à COP30, com críticas à ausência de maior participação popular na COP30.

Para as cerca de 1,3 mil organizações e movimentos que participaram da cúpula, os países e tomadores de decisão, especialmente dos países ricos, têm se omitido ou apresentado soluções absolutamente ineficientes colocando em risco a meta de 1,5°C do Acordo de Paris.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

COP30 - MARCHA MUNDIAL PELO CLIMA REUNIU POVOS ORIGINÁRIOS DE PAÍSES SUL-AMERICANOS EM BELÉM

Evento com mais de 70 mil pessoas teve a presença de indígenas de outros territórios, todos exigindo respeito aos seus direitos

Da Agência Brasil

Povos indígenas de todos os países da América do Sul participaram no sábado (15) da Marcha Mundial pelo Clima, que reuniu cerca de 70 mil pessoas nas ruas de Belém, durante a COP30.

Apesar das particularidades e desafios regionais, eles uniram as vozes para pedir que seus direitos sejam respeitados e territórios tradicionais sejam demarcados. Cristian Flores, da Bolívia, integra a Plataforma Boliviana Frente à Mudança Climática e participa da Cúpula dos Povos. Ele explica que a

presença da sociedade civil é essencial para garantir que a voz dos povos originários seja ouvida durante as negociações oficiais da COP30.

Segundo ele, os povos enfrentaram muitos obstáculos para participar das discussões, que acabam sendo dominadas por delegados e representantes oficiais.

“As COPs acabam sendo

espaços muito elitistas, unicamente para os delegados dos países membros da ONU, que, no final de tudo, tomam decisões importantes sem escutar devidamente a sociedade civil”, disse o ativista indígena.

Cahuo Boya, liderança do povo Wairani, no Equador, chegou a Belém acompanhado de um grupo de indígenas para reforçar a voz da Amazônia, das mulheres, dos homens e dos anciãos. Ele denuncia que o governo do Equador não cumpriu sua obrigação de respeitar a consulta popular realizada sobre atividades extrativistas nos territórios onde vivem.

“Até hoje, não conseguimos obter nenhuma resposta do governo”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

COP30 - GOVERNO BRASILEIRO FECHA PARCERIA PARA EXPANDIR ENERGIA RENOVÁVEL NA AMAZÔNIA

Acordo com a GEAPP visa o fim da pobreza energética nas regiões mais isoladas e o fortalecimento da bioeconomia local

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Os estudos para chegar ao diagnóstico energético em regiões isoladas já começaram. O objetivo é dimensionar corretamente as demandas locais

O governo brasileiro e a Global Energy Alliance for People and Planet (GEAPP) firmaram no sábado (15), em Belém, durante a COP30, uma parceria de cinco anos para expandir o acesso à energia renovável nas regiões mais isoladas da Amazônia. O acordo tem como objetivo eliminar a pobreza energética, além de fortalecer a bioeconomia e

reduzir a dependência de combustíveis fósseis.

Uma fase piloto do projeto começou este ano com o investimento da GEAPP de US\$ 3 milhões. A meta é triplicar esse valor nos próximos três anos através de captação adicional de fundos.

A parceria com o governo federal tem duas frentes: apoiar políticas públicas para ampliar o acesso à energia e à geração de renda; financiar projetos piloto e oferecer suporte técnico e regulatório. Na prática, o sistema de energia renovável funciona a partir de microgrids, que são uma rede de distribuição de energia com uma ou mais fontes de geração.

No caso do projeto na Amazônia, serão plataformas solares comunitárias com baterias. A equipe do GEAPP realiza estudos prévios, como o diagnóstico energético da comunidade, para dimensionar corretamente as demandas e que tipo de equipamentos são necessários.

“Vamos construir e instalar sistemas solares com baterias, um pouco maiores que os sistemas individuais. Assim, eles poderão abastecer atividades geradoras de renda, dia e noite. A energia



excedente será armazenada para permitir que a produção continue mesmo no período noturno”, explica Luisa Valetim Barros, que lidera a GEAPP no Brasil.

Depois da instalação, o controle dos microgrids fica totalmente com a comunidade. Líderes comunitários recebem treinamento técnico básico de manutenção.

A equipe da GEAPP, junto com a Fundação Amazônia Sustentável (FAS), visitou diferentes comunidades para entender as necessidades locais e identificar potenciais produtivos. “A ideia é que o sistema seja associado à comunidade. Eles serão treinados para fazer manutenção básica. O que for mais avançado contará com apoio técnico das distribuidoras”, disse Luisa Barros.

“Havia comunidades sem necessidade de uso produtivo comunitário, então seguimos para outra. Perguntamos se queriam ampliar a produção de açaí, colocar no mercado, ou se havia áreas para irrigação agrícola”, complementou.

O foco principal está na chamada Amazônia profunda (áreas sem acesso à rede elétrica), especialmente nos estados de Amazonas, Pará e Roraima, incluindo comunidades indígenas.

Inclusão social

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silva, destacou que a parceria representa um marco na combinação entre inclusão social e compromisso climático. “O Brasil está mostrando que é possível combinar inclusão energética, responsabilidade climática e oportunidade econômica. Esta parceria com a Global Energy Alliance reforça o compromisso nacional de levar energia renovável e universal a todas as famílias brasileiras. Estamos transformando a ambição climática em ação concreta”, disse o ministro.

O diretor-executivo da GEAPP, Woochong Um, reforçou que o acordo vai muito além da infraestrutura elétrica.

“Temos orgulho de firmar esta parceria para transformar energia limpa em oportunidade para comunidades em toda a Amazônia. Isso vai além da eletricidade — trata-se de dignidade, meios de subsistência e um futuro justo para cada família. O que construirmos na Amazônia pode se tornar um modelo de eletrificação equitativa e crescimento inclusivo em toda a América Latina e além”, disse.

Após a COP30, o tema seguirá em destaque no 2º Workshop Energias da Amazônia, previsto para dezembro em Manaus. O encontro reunirá autoridades, concessionárias e parceiros internacionais para discutir resultados dos leilões de sistemas isolados e novos projetos de eletrificação limpa em comunidades remotas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

COP30 - BELÉM EMITIU SÓ 0,5% DAS 277,7 MILHÕES DE TONELADAS DE CO2 DO PARÁ EM 2024

Governo estadual concentra seus esforços para reduzir as duas principais causas de emissões de carbono: o desmatamento e o agronegócio

Do Estadão Conteúdo

A cidade de Belém, que sedia a Conferência das Nações Unidas para Mudanças do Clima, a COP30, foi responsável por 0,5% das emissões de carbono do Estado do Pará, que somou 277,7 milhões de toneladas de CO2 equivalente em 2024, segundo dados do próprio governo estadual.

As emissões do Estado estão divididas assim:

- 1) Mudança de Uso da Terra e Floresta: 74,01%;
- 2) Agropecuária: 19,85%;
- 3) Energia: 4,43%;
- 4) Resíduos: 1,27%; 5) Processos Industriais: 0,45%.

As duas principais causas de emissões de carbono no Estado anfitrião da COP30 são o desmatamento e o agronegócio, sobre isso, o governo afirmou que tem concentrado os esforços nesses dois pontos.

"As políticas públicas do governo estão focadas em reduzir o desmatamento, recuperar áreas degradadas, incentivar a bioeconomia e promover uma produção agropecuária mais sustentável, pois é aqui que está o principal desafio e também a maior oportunidade de transformação", explica o comunicado da Secretaria de Meio Ambiente, Clima e Sustentabilidade (Semas).

Mesmo que os setores de energia e resíduos não sejam tão relevantes no Estado, na capital paraense são os principais gargalos. Embora a COP30 tenha servido de impulso, menos de 20% da população da capital paraense tem acesso à rede de esgoto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

COP30 - PRESIDENTE DA COP VÊ MOVIMENTO FAVORÁVEL DOS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO SOBRE AGENDA DE AÇÃO

Os negociadores precisam fechar os textos que serão submetidos nesta semana a ministros de primeiro escalão designados pelos governos

Do Estadão Conteúdo



O presidente da COP30 está confiante em soluções conjuntas para enfrentamento das mudanças climáticas. Nesta semana, os textos das metas podem ser fechados

O presidente da COP30, André Corrêa do Lago, acredita que há um movimento entre os países em desenvolvimento reconhecendo como positiva a agenda de ações na Conferência do Clima. São, na prática, ações climáticas voluntárias da sociedade civil, empresas, investidores, cidades, Estados e países para intensificar a redução das emissões.

Contudo, a previsão de recursos de países desenvolvidos para aqueles em desenvolvimento ainda não entrou na agenda. Questionado sobre segurança, Corrêa do Lago disse que "as coisas estão andando tranquilamente". A ONU chegou a encaminhar uma carta cobrando o governo após mobilizações feitas por movimentos sociais.

São seis eixos de ações tidas como necessárias para ampliar e acelerar esforços: transição de energia, indústria e transporte; preservação de florestas; oceanos e biodiversidade; transformação da agricultura e dos sistemas alimentares; construção de resiliência para cidades, infraestrutura e água; promoção do desenvolvimento humano e social e facilitadores e aceleradores transversais.

Os grupos negociadores precisam fechar os textos que serão submetidos nesta semana a ministros de primeiro escalão designados pelos governos dos respectivos países, para posterior negociação. Na última sexta, com a adesão de 35 países, organizações internacionais e iniciativa privada, foi lançada a Declaração de Belém para a Industrialização Verde.

O documento concentra metas ambientais, econômicas e sociais com a finalidade de, segundo o texto, "transformar o cenário internacional, impulsionar a inovação tecnológica e garantir um modelo de crescimento sustentável". Também fala em modernização do setor industrial e novas oportunidades para países em desenvolvimento na economia verde.

Pausa



Os trabalhos da COP30 foram interrompidos neste domingo, 16. As instalações tanto da Blue Zone, onde acontecem as negociações e discussões oficiais, quanto da Green Zone, com apresentações e debates abertos ao público permaneceram fechadas.

O dia de pausa estava previsto desde o início da programação, para permitir o descanso das delegações. A informação é de que esse tempo também foi usado para as manutenções necessárias.

Durante toda a primeira semana do evento houve reclamações sobre a insuficiência do ar-condicionado. Karen Oliveira, diretora de Políticas Públicas da TNC Brasil, contou que decidiu reduzir o tempo de um painel de estava mediando porque percebeu o desconforto das pessoas.

Agenda

No meio da extensa programação da semana, Maria Ne o, diretora executiva do Instituto Clima e Sociedade (iCS), destaca o lançamento do programa raiz. Liderado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, o objetivo é acelerar o investimento em agropecuária sustentável para recuperar áreas agrícolas degradadas, promovendo segurança alimentar e combatendo as mudanças climáticas.

A partir desta segunda-feira, 17, acontecem as negociações políticas, lideradas por ministros e vice-ministros das mais de 190 delegações presentes à COP30. Os trabalhos vão se basear nas discussões técnicas feitas durante a primeira parte do evento e cujos relatórios foram entregues à presidência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

COP30 - APOIO CHINÊS À AGENDA CLIMÁTICA GERA EMBATE GEOPOLÍTICO COM EUA, DIZ CORRÊA DO LAGO

Presidente da Conferência vê China empenhada no enfrentamento às mudanças climáticas e norte-americanos preocupados com a economia global

Da Agência Brasil

O presidente da COP, embaixador André Corrêa do Lago, vê uma disputa geopolítica entre os Estados Unidos e a China no debate sobre clima. “Uma coisa muito clara nesta COP é a presença muito forte da China e essa situação curiosa em que nós temos a China como a grande apoiadora dessa nova economia e o governo norte-americano defendendo um retorno a uma economia antiga”, afirmou Corrêa do Lago, em entrevista ao programa Brasil no Mundo que foi ao ar na TV Brasil neste domingo (16).

“O país para o qual os Estados Unidos estão olhando é a China. E a China está apoiando totalmente essa agenda de combate à mudança do clima. Então, tornou-se quase um embate geopolítico dentro desta negociação de qual direção o mundo deve tomar”, afirma o embaixador.

Ele considera que há uma preocupação entre certos setores econômicos e políticos dos EUA de que, ao abandonar a transição energética, o país perca a liderança tecnológica nesta nova fase da economia global. “Essa diferença de caminhos é uma coisa muito interessante de se observar nesta COP”, afirma.

Corrêa do Lago alertou também para o que considera um novo negacionismo, o “negacionismo econômico”. “É muito o que defende o secretário de Energia dos EUA (Chris Wright), que não nega o impacto das atividades humanas sobre a mudança do clima. Ele considera que a mudança do clima é uma consequência de algo que é muito positivo que é o desenvolvimento, portanto, acredita que a solução está mais ligada a se adaptar do que a mitigar”, afirma.

Ao falar da ausência dos Estados Unidos, Corrêa destacou a presença de governadores, como o da Califórnia, que juntos representam 60% do PIB norte-americano.

“A ausência mais marcante dos EUA é se persistirem em um direcionamento de voltar para os combustíveis fósseis”, avalia. “Isso teria um impacto muito grande pelo peso dos EUA na economia mundial”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

GOVERNO ENCERRA RODADA COM CONCESSIONÁRIAS SOBRE LEILÃO DE AEROPORTOS REGIONAIS

Encontros em Brasília e São Paulo detalharam regras do AmpliAR e serviram para medir o interesse do mercado antes da primeira etapa do programa

Da Redação - redacao.jornal@redebenews.com.br



O objetivo dos encontros foi detalhar o modelo da oferta pública, esclarecer regras da primeira etapa e apresentar o potencial operacional dos terminais incluídos no programa

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) encerraram, nesta sexta-feira (14), a rodada de apresentações do programa AmpliAR a concessionárias interessadas no leilão de 19 aeroportos regionais marcado para o próximo

dia 27. O objetivo dos encontros em Brasília e São Paulo foi detalhar o modelo da oferta pública, esclarecer regras da primeira etapa e apresentar o potencial operacional dos terminais incluídos no programa.

Ao longo da última semana, equipes do MPor e da Anac se reuniram com executivos de empresas do setor, entre elas Fraport Brasil, Zurich Airports, PAX Aeroportos, Aeroportos Brasil Viracopos (ABV), Aena Brasil, Vinci Airports, GRU Airports e Motiva.

“Com esses encontros, concluímos a apresentação do AmpliAR apontando as potencialidades dos aeroportos regionais colocados em oferta pública. O Ministério de Portos e Aeroportos tem como objetivo dotar de melhor infraestrutura estes terminais aéreos que são fundamentais para o desenvolvimento regional e conectividade nacional”, afirmou o secretário executivo do MPor, Tomé Franca.

Para o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, a etapa também serviu como instrumento de diálogo direto com o setor. “Foi um momento importante de escuta do mercado para que possamos aferir o apetite das empresas e calibrar a oferta dos próximos aeroportos na segunda etapa do programa”, disse.

O diretor-presidente da Anac, Tiago Faienstein, destacou o papel da cooperação com a iniciativa privada. “Essa parceria do setor público com a iniciativa privada é fundamental para o desenvolvimento da aviação brasileira. O AmpliAR é uma política pública inovadora que nasce da nossa necessidade de avançar na infraestrutura aeroportuária brasileira”, afirmou.

Criado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, o AmpliAR busca modernizar e ampliar a infraestrutura de aeroportos regionais, sobretudo em áreas com maior déficit de oferta, como Amazônia Legal e Nordeste. A iniciativa pretende melhorar a conectividade aérea em regiões remotas, integrando novos mercados à malha nacional e estimulando o desenvolvimento local.

O programa permite que concessionárias assumam a gestão de aeroportos deficitários mediante reequilíbrios contratuais, como redução de outorgas ou extensão dos prazos de concessão. Estão previstos mais de R\$ 5 bilhões em investimentos privados, com meta de alcançar até 100 aeroportos em todo o país. Entre os 19 terminais ofertados na primeira etapa estão Aracati (CE), Araguaína (TO), Itacoatiara (AM), Serra Talhada (PE), Lençóis (BA) e outros aeroportos regionais selecionados pelo MPor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

CÂMERAS DO SMART SAMPA INICIAM MONITORAMENTO NO AEROPORTO DE CONGONHAS

Ao todo, 20 equipamentos foram instalados com a tecnologia de reconhecimento facial que é usada na capital paulista

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A integração das câmeras do Smart Sampa foi idealizada a partir de uma parceria entre a Prefeitura de São Paulo e a Aena Brasil, concessionária que administra o aeroporto

A Prefeitura de São Paulo anunciou na última semana a integração de 20 câmeras de monitoramento pertencentes ao programa Smart Sampa no Aeroporto de Congonhas. O sistema, que usa tecnologia de reconhecimento facial e análise de imagens em tempo real, foi instalado nas áreas de embarque, desembarque e calçadas externas do terminal.

Segundo divulgado pelo prefeito Ricardo Nunes (MDB), a ampliação e instalação das câmeras do Smart Sampa representa um reforço na segurança em uma das áreas de maior fluxo de pessoas da capital paulista. Atualmente, o aeroporto de Congonhas é o segundo maior do Brasil em movimentação de passageiros.

“Com as câmeras do Smart Sampa, não terá nenhum foragido da Justiça, desembarcando ou embarcando aqui, que não seja reconhecido e comunicado às autoridades, à Polícia Municipal, à Polícia Civil, à Polícia Militar e à Polícia Federal, que, inclusive, tem essa grande parceria também com a Prefeitura de São Paulo através do nosso convênio do uso do Smart Sampa”, disse.

As imagens captadas pelas câmeras são transmitidas em tempo real para a central de monitoramento do Smart Sampa, integrada aos bancos de dados de segurança pública, o que permite a emissão automática de alertas e a identificação de pessoas procuradas pela Justiça, veículos com restrição e outras ocorrências em tempo real.

A integração das câmeras do Smart Sampa foi idealizada a partir de uma parceria entre Prefeitura de São Paulo e a Aena Brasil, concessionária que administra o aeroporto. A operação é feita com o uso dos equipamentos já existentes, sem necessidade de novas instalações. A concessionária investiu na contratação de um provedor de nuvem homologado pelo programa, garantindo compatibilidade técnica e segurança na transmissão dos dados.

“Essa parceria com a Prefeitura só fortalece nosso compromisso em fazer com que Congonhas seja cada vez mais seguro, eficiente e tecnológico. Hoje, aqui, a gente já tem a presença da Polícia Federal, da Polícia Militar, da Polícia Civil, da Guarda Civil Metropolitana e, agora, com essa parceria

do Smart Sampa, a gente vai fazer com que Congonhas seja o aeroporto mais seguro de todos”, comentou Kleber Meira, diretor-executivo do aeroporto de Congonhas.

Conforme divulgou a Administração Municipal, a atuação no local será compartilhada com equipes da GCM responsáveis pelo patrulhamento das áreas externas do aeroporto, enquanto a Polícia Federal continuará atuando nas áreas internas de embarque e desembarque.

O Smart Sampa é o maior sistema de monitoramento urbano da América Latina, com 40 mil câmeras integradas em pontos estratégicos de São Paulo. Segundo a Prefeitura de São Paulo, desde novembro de 2024 o sistema contribuiu para a captura de 2.305 foragidos, a prisão em flagrante de 3.525 criminosos, a localização de 121 pessoas desaparecidas e o registro de 1.000 ocorrências envolvendo veículos em toda a cidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

“O AEROPORTO É UM INDUTOR DE DESENVOLVIMENTO”

Entrevista com Fábio Rogério Carvalho, CEO da Aeroportos do Brasil (ABR)
Por LEOPOLDO FIGUEIREDO leopoldo.figueiredo@redebnews.com.br



A expansão da infraestrutura aeroportuária é um dos principais reflexos do desenvolvimento econômico de um país ou uma região. E a chegada de um aeroporto ou a expansão de uma instalação acarreta impactos positivos, como a geração de empregos e rendas. Mas o setor enfrenta desafios, como a ociosidade e as dificuldades enfrentadas pelo próprio setor da aviação. Essa é a análise de Fábio Rogério Carvalho, CEO da Aeroportos do Brasil (ABR), entidade que reúne as concessionárias privadas de aeroportos do País. Com exclusividade para o BE News, ele fala sobre os desafios do setor e como as soluções passam por um grande debate envolvendo toda a sociedade. Confira a seguir, nos principais trechos dessa entrevista.

**A GENTE LUTA INSISTENTEMENTE PARA
QUE A GENTE TENHA UMA MAIOR
OFERTA DE VOOS”**

Fábio, o desenvolvimento econômico de uma região é tradicionalmente marcado, entre outras ações, por investimentos na infraestrutura aeroportuária. Quando um estado, uma cidade cresce, ela logo demanda a instalação de um aeroporto ou a ampliação do existente. A ABR tem analisado esse processo. Qual a visão de vocês sobre esse crescimento e os reflexos para o setor?

Perfeito. A gente tem chamado isso de indução. O aeroporto é um indutor de desenvolvimento. A gente vai lançar agora, em novembro, um estudo que mostra o efeito de um aeroporto concedido em

um município, o quanto um aeroporto concedido alavanca a capacidade econômica desse município, como ele gera empregos, como ele gera rendas. E eu já divido aqui, até em primeira mão, alguns dados interessantes: já no primeiro ano depois da concessão de um aeroporto, em média, aumentam em 60% o número de voos, o número de decolagens e o número de pousos naquela localidade onde antes não havia um aeroporto concedido. A política pública de concessão de aeroportos é algo que deu certo no Brasil. Todo mundo que viaja e passa por um aeroporto reconhece a diferença entre o que havia antes da concessão e depois da concessão. É o que ocorreu em Belém e em Macapá (AP), administrados por um de nossos associados, o Grupo NOA. É o que ocorre em todos os 59 aeroportos que hoje estão dentro da rede ABR. E isso demonstra o quanto a iniciativa privada consegue fazer e consegue fazer rápido.

Você se refere à realização das obras de modernização, não?

Sim. No caso específico desse aeroporto (de Belém), imagine que havia mais um ano para se entregar as obras que já estão sendo entregues. A concessionária conseguiu adiantar o calendário e entregar uma bela infraestrutura para a COP30 (a Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas, que está sendo realizada em Belém). A gente tem certeza de que, hoje, a infraestrutura aeroportuária, nos aeroportos concedidos, não é um gargalo, não é um problema no País. Pelo contrário, nós temos excelentes aeroportos, que são frequentemente premiados internacionalmente pela nossa capacidade, pela nossa pontualidade, pela nossa qualidade, mas que tem, na verdade, hoje, um outro desafio, que é lidar com a ociosidade. A gente tem mais capacidade de aeroporto do que (oferta de) voos. Então esse é um dos desafios que a gente tem como setor daqui para frente.

***“A POLÍTICA PÚBLICA DE CONCESSÃO DE
AEROPORTOS É ALGO QUE DEU CERTO NO BRASIL.
TODO MUNDO QUE VIAJA E PASSA POR UM
AEROPORTO RECONHECE A DIFERENÇA ENTRE O QUE
HAVIA ANTES DA CONCESSÃO
E DEPOIS DA CONCESSÃO”***

Que ociosidade é essa? E onde ela é maior? Há regiões do País onde ela é percebida mais facilmente?

Primeiro, tem um aspecto de percepção do usuário, que é a hora em que ele vai falar: "O aeroporto está cheio". A gente está voltando agora, no ano de 2025, aos números de movimentação de 2019, os números pré-pandemia. E há uma concentração muito grande de voos em determinados horários, em horários de pico. Em outros horários, há, pelo contrário, uma ociosidade dessa infraestrutura. A gente tem um dado interessante que ajuda a explicar isso. Como é que a gente começou o processo de concessão de aeroportos nesse País? Foi com os grandes eventos, com a Copa (em 2014). Antes, tínhamos aquelas imagens dos aeroportos completamente lotados e o temor de que (na Copa) passaríamos um vexame internacional, que os aeroportos brasileiros não teriam condições de processar os passageiros. Um dado interessante é que os 12 maiores aeroportos, naquela época, processavam 9 milhões de passageiros (por ano). Todos eles operavam acima da capacidade teórica. Com o programa de concessões, realizados os grandes eventos, tudo funcionou super bem e a gente não passou nenhum vexame. Os aeroportos atenderam a demanda. Dez anos depois, esses mesmos 12 aeroportos, já com a iniciativa privada, tiveram sua capacidade de processamento saindo de 9 milhões de passageiros para 21 milhões de passageiros e todos eles com ociosidade, todos com capacidade de ainda processar mais passageiros. Em nossos aeroportos, então, a gente não tem gargalo, pelo contrário, a gente luta insistentemente para que tenhamos uma maior oferta de voos.

Então essa ociosidade está relacionada à falta de uma melhor distribuição dos voos ao longo do dia. Como conseguir esse maior equilíbrio?

A responsabilidade dos aeroportos é oferecer a infraestrutura para que esses voos possam acontecer. E os horários dos voos são definidos pelas companhias aéreas, que tem sua lógica de precificação para oferecer ofertas mais atrativas para outros voos, para ocupar esses horários. Na hora em que as companhias aéreas fazem essa verificação de demanda e esse balanceamento,

tendem a oferecer mais voos nos horários de maior demanda. Por isso é importante que o passageiro avalie as opções, avalie os horários também como um fator decisivo na hora da compra.

Um ponto estratégico é a quantidade de companhias aéreas em atuação no Brasil. Tivemos algumas ações do Governo Federal para incentivar a vinda de outras empresas e ampliar essa oferta. Mas hoje, na prática, tirando algumas companhias concentradas em voos regionais, o que temos são as três grandes companhias aéreas que praticamente atendem todo o mercado nacional. Qual a melhor estratégia? Como atrair mais companhias aéreas para cá?

Esse é um tema essencial para a ABR, não apenas por defender os interesses dos aeroportos, mas por desenvolver a aviação civil brasileira. Eu sou mandatado pelos meus associados, pelos nossos 59 aeroportos, para viajar pelo mundo conversando com CEOs de companhias aéreas e falando: "Por que não o Brasil? Venha voar no Brasil". E aí a gente entra em alguns temas que às vezes, por senso comum, são difíceis de entender. Quando eu sento para conversar com um CEO de uma companhia aérea internacional, especialmente essas companhias de baixo custo que a gente quer muito trazer para o Brasil, eles me fazem algumas perguntas. E a primeira é por que o combustível de aviação, o QAV, no Brasil custa tão caro? Nós temos o QAV mais caro do mundo. E essa é uma política de preços que, em algum momento, vai precisar ser discutida com a sociedade, porque o Brasil tem capacidade de produzir todo o QAV que consome. E pode ser uma potência na produção de combustíveis de descarbonização, como SAF. Então, como que a gente enfrenta isso? E combustível já é um insumo que ocupa ali em torno de 40% do consumo da companhia aérea. Houve algumas ações para reduzir esse custo, mas o problema ainda não foi resolvido estruturalmente.

"A GENTE TEM CERTEZA DE QUE, HOJE, A INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA, NOS AEROPORTOS CONCEDIDOS, NÃO É UM GARGALO, NÃO É UM PROBLEMA NO PAÍS"

Como chegar a uma solução?

Eu acho que a gente precisa fazer um debate que envolva o Ministério de Minas e Energia, o Legislativo, a agência reguladora, a Petrobras, para ver como a gente resolve isso como país. Temos de ter a compreensão de que essa indústria precisa disso e nós estamos tirando competitividade de trazer mais empresas. Aí você vai para uma segunda questão no setor, a Judicialização. No Brasil, nós temos em torno de 8% do mercado mundial e mais de 90% das ações judiciais. Aqui, a gente tem a comercialização do dano moral. Se você tiver um atraso, alguém te oferece um valor de indenização. Só que essa empresa que pagou esse valor continua discutindo esse valor judicialmente e, às vezes, paga para você R\$ 500, R\$ 600 a título de indenização e cobra da companhia aérea R\$ 20.000. E a conta não fecha. Nós temos um volume de judicialização por aeronave que é uma coisa descomunal. E ainda temos uma terceira questão no setor, que é a carga tributária.



Então no Brasil, você tem o combustível caro, a judicialização e uma alíquota cara, para efeitos tributários. E por fim, há a pergunta: Eu posso cobrar bagagem ou não posso cobrar bagagem?

Em se tratando de uma companhia low cost, essa é a principal pergunta, não?

Sim. Uma companhia low cost cobra pelos serviços adicionais ao passageiro. E nesse cenário, se ela não pode cobrar bagagem, ela simplesmente não entra nesse mercado. Então temos essas quatro perguntas que devem ser respondidas para se atrair essas empresas. Temos de ver que algumas medidas, como a proibição de se cobrar passagem, pode parecer que beneficiam a população, mas nos condenam a ter apenas um número limitado de companhias aéreas. E é difícil esse sentimento na compreensão de quem paga pela passagem. Mas como sociedade, a gente precisa enfrentar esse debate e entender que um suposto direito, um posto bene cío tá suprimindo um efeito concorrencial que poderia, sim, trazer os os

preços para baixo. E você considera que esses pontos são até debatidos pelas autoridades, mas não há um efetivo avanço.

“NÓS TEMOS O QAV MAIS RO DO MUNDO. E ESSA É UMA POLÍTICA DE PREÇOS QUE, EM ALGUM MOMENTO, VAI PRECISAR SER DISCUR A SOCIEDADE”

Dessas quatro questões, qual pode ser a primeira a ser debatida ou até resolvida?

Talvez a questão do combustível seja o elemento mais facilmente negociável. Então vamos começar pelo combustível, mas, em paralelo, temos de ter iniciativas que endereçam esses problemas.

Confira a entrevista completa no Portal BE News (www.portalbenews.com.br)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

EMBRAER ESTENDE SUPORTE TÉCNICO PARA NOVOS JATOS DE EMPRESA AFRICANA

Parceria prevê a cobertura de toda a frota de 78 jatos operados pela Airlink, que voa para 47 destinos em 15 países da África

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A chegada dos novos jatos modelo E195-E2 amplia o processo de renovação da frota da companhia aérea africana, hoje composta exclusivamente por aviões da Embraer

A Embraer e a Airlink, principal companhia aérea da África Austral, firmaram um novo acordo de suporte para os dez jatos Embraer E195-E2 que a empresa está incorporando à frota por meio de contratos de leasing com a Azorra. O entendimento amplia a cobertura do Programa Pool de Componentes, já utilizado pela companhia sul-africana para manutenção de aeronaves

da fabricante brasileira.

Com a entrada dos E2s, o suporte técnico passará a abranger 78 aeronaves operadas pela Airlink. O programa inclui fornecimento, reparo e reposição de peças, com foco na redução do tempo em solo e na manutenção da disponibilidade operacional da frota.

Cliente da Embraer desde 2001, a Airlink opera voos para 47 destinos em 15 países da África Austral e Oriental, como Madagascar e Ilha de Santa Helena, além de rotas especiais para a Ilha de Ascensão, no Atlântico Sul. A chegada dos novos jatos amplia o processo de renovação da frota, hoje composta exclusivamente por aviões da Embraer.

“Expandir o acordo de componentes com a Embraer para cobrir nossos novos jatos E195E2s nos fornecerá a segurança que precisamos para a entrada em serviço das aeronaves. Isso nos dará suporte para alcançar plenamente os benefícios operacionais, comerciais e econômicos que esperamos obter com a chegada dos novos jatos à nossa frota”, diz o CEO da Airlink, de Villiers Engelbrecht.

A fabricante brasileira também destaca o papel da parceira africana na operação dos modelos E-Jets. “Estamos orgulhosos em apoiar o serviço do E2 na Airlink, companhia aérea que é um exemplo de inovação e eficiência na aviação regional. A Embraer valoriza muito a confiança que a Airlink depositou em nossas aeronaves e serviços, e continuaremos dedicados a impulsionar o sucesso de suas operações com as soluções mais avançadas da indústria. Este acordo de Programa Pool reflete nosso compromisso com a excelência operacional e reforça o papel da Embraer no apoio à

estratégia de crescimento da Airlink na região”, afirma Carlos Naufel, presidente e CEO da Embraer Serviços & Suporte.

O Programa Pool é oferecido a operadores de aeronaves Embraer em diversos mercados e inclui acesso a estoques otimizados, manutenção de componentes e suporte técnico especializado. A Embraer mantém uma rede internacional de serviços e soluções pós-venda, voltada ao atendimento da frota global de jatos comerciais.

Fundada em 1992, a Airlink é uma das principais companhias regionais do continente, com 70 jatos Embraer atualmente em operação. Além das rotas próprias, mantém acordos de codeshare com 11 parceiras e conexões com mais de 40 companhias internacionais. A empresa é membro da Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

PORTOS POMINI DIZ QUE BUSCA DA PF FOI “EQUÍVOCO” E ATRIBUI PAGAMENTO CITADO A HONORÁRIOS

Presidente da APS afirma que cheque de empresa investigada corresponde a serviço profissional antigo e que já contesta judicialmente a ação

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Anderson Pomini apareceu ao lado da esposa Thays em um vídeo divulgado nas redes sociais e afirmou estar tranquilo com relação à operação realizada pela Polícia Federal

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou no sábado (15) que a operação de busca e apreensão realizada pela Polícia Federal (PF) em sua residência dois dias antes foi resultado de um “equivoco” e que o fato já está sendo contestado judicialmente. A manifestação foi feita em vídeo publicado nas redes sociais, no qual ele e a esposa, Thays Pomini, comentam o episódio enquanto estão de férias, período que coincidiu com a deflagração da nova fase da Operação Sem Desconto.

A PF e a Controladoria-Geral da União (CGU) cumpriram, na quinta-feira (13), 63 mandados de busca e apreensão e 10 de prisão preventiva em 15 estados e no Distrito Federal. A ação investiga um esquema nacional de descontos associativos não autorizados em aposentadorias e pensões do INSS. Um dos detidos foi o ex-presidente do instituto, Alessandro Stefanu o. O processo corre sob sigilo.

Pomini não está entre os presos, mas teve a casa incluída na lista de endereços alvo dos mandados. Ele estava em viagem de férias em Dubai no momento da operação e antecipou o retorno ao Brasil. A investigação não tem relação com a sua gestão na APS. O presidente da estatal é advogado e proprietário de um escritório com atuação relevante na área eleitoral e seu nome foi mencionado em desdobramentos anteriores da operação por supostos vínculos profissionais com um empresário investigado.

No vídeo publicado no sábado, Pomini disse ter buscado esclarecimentos assim que soube da ação policial em sua residência. “Quando a polícia esteve na nossa casa, eu falei com o delegado pelo telefone para perguntar qual era a razão. E ele me disse que teria sido um recebimento, em 2022, de uma em presa que supostamente está sendo investigada na operação”, afirmou.

Segundo o presidente da APS, tratou-se de uma movimentação profissional antiga. “Eu encontrei um pagamento, em 2022, de um cheque desta referida empresa, entregue por um terceiro, a tulo de honorários. Ou seja, a gente não tem absolutamente nada a ver com isso”, disse. Pomini reforçou

que considera a ação “um fato absolutamente injusto” e afirmou que já foram adotadas medidas legais para anular a busca e apreensão.

Anderson Pomini apareceu ao lado da esposa Thays em um vídeo divulgado nas redes sociais e afirmou estar tranquilo com relação à operação realizada pela Polícia Federal

No pronunciamento, ele agradeceu o apoio recebido desde a deflagração da operação. “Aos amigos, muito obrigado pelas mensagens carinhosas”, afirmou. Ele também disse ter decidido se manifestar por entender que pessoas que não convivem com ele pessoalmente, especialmente devido à função pública, precisam receber esclarecimentos. “Fica aqui a informação verdadeira e em breve nós teremos a decisão que trará justiça efetivamente sobre esse equívoco ocorrido”, declarou.

Em nota divulgada na quinta-feira, Pomini já havia afirmado que não tem relação com o INSS e que qualquer menção ao seu nome poderia decorrer exclusivamente de sua atuação como advogado. Disse também não ter tido acesso aos autos e desconhecer o teor das investigações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

APS REALIZA SIMULADO DE DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO PORTO DE SANTOS

Exercício anual testou atendimento a vazamento no estuário e ações de resgate de fauna atingida

Da Redação - redacao.jornal@redebeneews.com.br



Os profissionais se concentraram na região do Saboó, onde foi simulado um vazamento de óleo vindo de canos da rede de drenagem da cidade direto para o canal do estuário

A Autoridade Portuária de Santos (APS) realizou na última quinta-feira (13) um simulado do atendimento a emergência envolvendo o derramamento de óleo (mineral ou vegetal) nas águas do Porto Organizado de Santos. Esse exercício está inserido no Plano de Emergência Individual (PEI) da APS, instituído em 2000. Anualmente são realizados dois simulados para treinar as equipes nesse tipo de

atendimento.

Quatro embarcações e 14 pessoas participaram do simulado realizado na quinta, entre representantes da APS e funcionários da HDC, empresa contratada pela Autoridade Portuária para atuar neste tipo de incidente.

Eles se concentraram na região do Saboó, onde foi simulado um vazamento de óleo vindo de canos da rede de drenagem da cidade direto para o canal do estuário. Também simularam o atendimento a um animal atingido pelo óleo.

Segundo Beto Mendes, diretor de Operações da APS, foi uma oportunidade para checar as estratégias adotadas e avaliar eventuais intercorrências. “Saiu conforme o planejado e nos permitiu aprimorar os procedimentos”, afirma.

A estratégia é apenas uma das desenvolvidas pela APS para o cuidado com os mares. A empresa informa que desenvolve várias iniciativas buscando proteger ecossistemas marinhos e mitigar impactos ambientais nos oceanos.

As ações incluem monitoramento da qualidade da água, descarbonização da operação portuária e gestão rigorosa de resíduos, entre outras atividades.

O Programa de Monitoramento da Qualidade da Água, por exemplo, inclui medições mensais em 16 pontos ao longo do canal de navegação para acompanhar mudanças ecológicas. O trabalho permite avaliar os parâmetros sico-químicos e microbiológicos da água.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

CRISE DO ARROZ CONTRASTA COM BOA SAFRA DE GRÃOS NO PAÍS

Queda na área plantada, preços abaixo dos custos e produtores descapitalizados expõem o cenário delicado do cereal no Rio Grande do Sul

Do Estadão Conteúdo



A importação de arroz é necessária para regular o mercado interno, evitando que haja escassez e alta excessiva de preços quando nossa produção não atinge o volume esperado

Mesmo com o Brasil a caminho de uma nova safra recorde de grãos, o arroz vive o oposto: área e produção caem no momento em que o custo de produção supera o preço pago pela saca. O desânimo dos produtores gaúchos mostra o lado menos visível da bonança agrícola. No Rio Grande do Sul, que produz mais de 70% de todo arroz brasileiro, a previsão é de queda de 10% na área plantada.

O presidente da Associação dos Agricultores de Dom Pedrito, Edinho Fontoura, resume o dilema vivido pelos produtores. "A saca de arroz está na faixa de R\$ 50, mas o custo de produção chega a R\$ 90. O produtor sabe que está pagando caro para trabalhar, mas não deixa de plantar porque é persistente."

NA SAFRA PASSADA, O PAÍS PRODUZIU 12,8 MILHÕES DE TONELADAS, ACIMA DO CONSUMO INTERNO, NA FAIXA DE 11 MILHÕES. NA PRÓXIMA, SEGUNDO A CONAB, O VOLUME DEVE CAIR PARA 11,4 MILHÕES, CERCA DE 0% MENOS

Levantamento do Instituto Riograndense do Arroz (Irga) mostra que mais de 70% das áreas de cultivo no estado foram semeadas, cobrindo 640 mil hectares, indicando que a previsão de 920 mil hectares na safra 2025/26 não será atingida. Na anterior, o cultivo total chegou a 970 mil hectares. Além da redução na área plantada, muitos agricultores estão descapitalizados e investem menos em adubação devido ao alto custo dos insumos.

Os produtores gaúchos vêm de cinco anos agrícolas ruins: foram quatro estiagens severas e ao menos uma grande enchente.

Dados do Centro de Estudos e Pesquisas Aplicadas à Agricultura (Cepea) explicam o desalento do produtor gaúcho. A saca de 50 quilos teve média de R\$ 58 em outubro, 6,2% inferior à do mês anterior e 51,4% abaixo do mesmo período do ano passado. No acumulado de 2025, a queda nominal é de 43,2%.

O agricultor Arno Walter Lausch, de Maçambará, no centro-oeste do estado, conclui o plantio de 1,2 mil hectares na Fazenda Celeiro e espera que até a safra ocorra uma reação nos preços. "Somos produtores de alta tecnologia, que tem um custo muito alto. O arroz é importante para a rotação de culturas, pois melhora o solo onde vamos plantar também milho e soja. A gente espera que os preços melhorem e nosso trabalho seja reconhecido."



Referência do agro no centro-oeste gaúcho, o grupo Lausch cultiva em outras quatro áreas próprias e arrendadas, diz.

Mão dupla

Mesmo sendo o segundo maior exportador de arroz fora da Ásia, o Brasil ainda precisa importar o grão em períodos de escassez. A dualidade revela gargalos de competitividade e logística.

Na safra passada, o país produziu 12,8 milhões de toneladas, acima do consumo interno, na faixa de 11 milhões. Na próxima, segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), o volume deve cair para 11,4 milhões, cerca de 10% menos.

Com os baixos preços internos, o país pode ampliar as exportações de arroz. A Conab prevê um crescimento de 31% para 21 milhões de toneladas no volume enviado para o exterior este ano devido ao excedente no mercado interno. Este ano, o arroz brasileiro foi levado principalmente para países africanos, como Senegal e Gâmbia, e americanos, como Cuba e Peru.

Do outro lado, as importações devem se manter estáveis, em 1,4 milhão de toneladas. O País compra arroz principalmente de vizinhos, como Argentina, Paraguai e Uruguai, nossos principais fornecedores. Conforme a companhia, a importação de arroz é necessária para regular o mercado interno, evitando que haja escassez e alta excessiva de preços quando nossa produção não atinge o volume esperado.

Quando ocorre o inverso, com excesso de produção e queda de preços, o governo pode realizar leilões de compras para aumentar seu estoque do cereal e ajudar o agricultor a desencilhar sua produção. Neste ano, foram investidos R\$ 300 milhões em operações de contratos para compra de 200 mil toneladas do cereal. O preço pago é maior que o do mercado.

Abastecimento

O arroz é um componente indispensável na cesta básica do brasileiro e há esforços para aumentar o consumo. No dia 27 de outubro, a Associação Brasileira da Indústria de Arroz (Abiarroz) lançou a campanha Arroz Combina, voltada à valorização do produto no mercado doméstico.

Além de colocar o alimento no centro do prato do brasileiro, a ação busca equilibrar oferta e demanda no País: o consumo interno se manteve estável nos últimos anos, enquanto a produção aumentou, gerando desequilíbrio nos preços.

Em outra frente, a indústria trabalha para abrir novos mercados. Por meio do projeto de exportação Brazilian Rice, desenvolvido em parceria com ApexBrasil, a Abiarroz atua em missões e feiras internacionais e realiza ações de aproximação com compradores estrangeiros.

Etanol

Enquanto o arroz perde espaço nas lavouras, ganha novas aplicações industriais. Casca e farelo viram fonte de energia e biodiesel, e o grão busca novo valor em uma economia de baixo carbono. De acordo com o presidente do Irga, Eduardo Bono o, o arroz tem potencial para entrar na cadeia produtiva do etanol de cereal, com o milho e o trigo.

A produção do combustível já acontece em algumas plantas com o aproveitamento do arroz quebrado no processo de beneficiamento, que tem menor valor comercial.

Além disso, subprodutos do beneficiamento de arroz podem ser melhor aproveitados: o farelo na produção de biodiesel e a casca na queima direta como combustível para as caldeiras.

"Já temos várias plantas de biocombustível operando no Rio Grande do Sul, e outras estão em processo de instalação. Algumas já queimam a casca do arroz, o que reduz o consumo de árvores nesse processo. É um novo mercado sustentável que se abre para o produtor de arroz", diz Bonotto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

NOVA POLÍTICA TARIFÁRIA DOS EUA ACENDE ALERTA NA INDÚSTRIA BRASILEIRA

CNI afirma que, mesmo com o fim da tarifa recíproca, exportadores nacionais seguem limitados pela alíquota adicional de 40%

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A CNI destaca que produtos como café não torrado, carne bovina e cera de carnaúba, tiveram redução parcial da carga total, mas seguem submetidos à alíquota extra dos EUA

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) avalia que a retirada pelos Estados Unidos da tarifa recíproca de 10% para uma ampla lista de produtos agrícolas a todos os países expõe a urgência de o Brasil avançar nas negociações para eliminar a sobretaxa de 40% aplicada exclusivamente aos exportadores brasileiros.

O presidente da CNI, Ricardo Alban, calcula que o ajuste na política de tarifas norte-americanas oficializada em decreto na sexta-feira, 14, melhora a posição de competidores internacionais, enquanto setores tradicionais do Brasil seguem enfrentando barreiras elevadas.

"Países que não enfrentam essa sobretaxa terão mais vantagens que o Brasil para vender aos americanos. É muito importante negociar o quanto antes um acordo para que o produto brasileiro volte a competir em condições melhores no principal destino das exportações industriais brasileiras", diz Alban.

Segundo análise preliminar divulgada pela entidade, a decisão do governo dos EUA de zerar a tarifa global de 10% atinge 238 produtos agrícolas e beneficia diretamente 80 itens efetivamente exportados pelo Brasil. Em 2024, esses produtos somaram US\$ 4,6 bilhões em vendas aos americanos, cerca de 11% do total exportado. No entanto, apenas três tipos de suco de laranja e a castanha-do-pará ficam completamente isentos de taxa. Os demais continuam sujeitos à cobrança dos 40%.

A CNI destaca que produtos de forte peso na pauta comercial, como café não torrado, carne bovina e cera de carnaúba, tiveram redução parcial da carga total, mas seguem submetidos à alíquota extra. "Os outros 76 produtos permanecem com os 40% específico ao Brasil", aponta o levantamento. Isso significa que, apesar do alívio na tarifa recíproca global, a competitividade brasileira em segmentos estratégicos continua limitada.

A decisão americana ocorre em um contexto de forte pressão doméstica sobre o governo Trump para reduzir o custo de vida nos EUA. O decreto publicado pela Casa Branca, com efeito retroativo a 13 de novembro, zera tarifas sobre carne bovina, banana, café, tomate, frutas tropicais e outros itens agrícolas, devido ao caráter global da medida.

O governo brasileiro tem buscado reverter a sobretaxa de 40% por meio de negociações diplomáticas bilaterais. Na quinta-feira, 13, o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, reuniu-se em Washington com o secretário de Estado americano, Marco Rubio, para tratar do tema.

Vieira afirmou que "Marco Rubio e os EUA demonstraram interesse em boa relação com o Brasil", e que aguarda uma resposta oficial a uma proposta brasileira que prevê uma pausa temporária nas tarifas enquanto se inicia uma discussão setorial.

No entendimento da CNI, a dificuldade de acesso competitivo ao mercado americano cresce na medida em que concorrentes passam a operar sob tarifas reduzidas ou zeradas. O Brasil é o principal fornecedor de café arábica aos Estados Unidos, por exemplo, mas vê seu produto enfrentar restrições maiores que as aplicadas a concorrentes como Vietnã e Colômbia.

Nos cortes de carne bovina, cenário semelhante se repete. "As condições podem melhorar para competidores internacionais enquanto o Brasil continua penalizado", afirma a entidade em sua nota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

ALCKMIN DIZ QUE ISENÇÃO TARIFÁRIA NOS EUA SOBE PARA 26% DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O vice-presidente Geraldo Alckmin afirmou que o diálogo entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump, presidente dos EUA, foi importante para as negociações

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, afirmou no sábado, 15, que o país tinha até a ordem executiva do governo dos Estados Unidos publicada ontem, 23% de suas exportações para o país americano com tarifa zero. Após o anúncio, essa porcentagem de isenção passou para 26%.

"São US\$ 40 bilhões em exportações aos Estados Unidos (números de 2024). Desses, 42% tinham tarifa de 0 a 10% e 24% estão na seção 232, na qual nós e o mundo estamos iguais e só perdemos competitividade para empresas dos Estados Unidos. Sobraram 33% que são o problema", explica o ministro.

Ele diz que essa última parte é na qual o país perdeu competitividade para outros países exportadores.

Alckmin afirmou ainda que o diálogo entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump, presidente dos EUA, foi importante para as negociações. Ele afirma que o governo vai continuar trabalhando para reduzir mais tarifas e que ainda há "uma avenida pela frente de trabalho".

Para ele, a tarifa de importação ainda vigente sobre o café brasileiro exportado aos EUA "não faz sentido".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

RENAN FILHO: RELATÓRIO ANTIFACÇÃO É "TÃO RUIM QUE UNIU GOVERNO, GOVERNADORES E IMPRENSA"

Ministro afirmou que a proposta em discussão na Câmara perdeu consistência com mudanças sucessivas e defendeu uma legislação capaz de enfrentar facções

Por Estadão Conteúdo



O ministro defendeu que é preciso ter um projeto antifacção com um texto que amplia o combate à violência e às facções criminosas que estão "aterrorizando as pessoas"



O ministro dos Transportes, Renan Filho, disse no domingo, dia 16, que o relatório do deputado federal Guilherme Derrite (PPSP) sobre o projeto antifacção é tão fraco que conseguiu unir vários setores da sociedade. “O relatório de Derrite era tão ruim que uniu governo, governadores, sociedade e imprensa”, disse Filho, durante participação no programa Canal Livre, da Band.

Para ele, com tantas versões apresentadas até o momento são quatro fica difícil prever se projeto antifacção terá condições de ser votado na próxima terça-feira, 18, na Câmara dos Deputados, como está previsto. “Em dois dias, apresentou quatro relatores diferentes, de maneira que ninguém sabe direito qual o texto que vai a voto se for na próxima terça”, afirmou. “É tudo muito estranho, né?”, questionou.

O deputado começou a falar do tema lembrando da reunião chamada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva com atores de sua equipe que já foram governadores para avaliara tramitação do projeto. “Quem tem interesse em blindar a investigação? Quem quer afetar a Polícia Federal?”, perguntou acrescentando que a grande operação que aconteceu em São Paulo Carbono Oculto demonstrou as vinculações do PCC em setores produtivos, no mercado de capitais. “Isso tudo foi avaliado e eu lembro de vários projetos para a segurança pública que estão no Congresso que precisam ser votados. E os que lá estão não podem ter substitutivos que alteram a própria lógica.”

O ministro defendeu que é preciso ter um projeto antifacção com um texto que amplia o combate à violência e às facções criminosas que estão “aterrorizando as pessoas”. É preciso, de acordo com ele, votar o projeto de devedor contumaz. Filho disse que a quarta versão do relator não é de conhecimento total dos envolvidos ainda, mas que o governo já recebeu o texto, mas que não sabe se será esse o texto a ser apreciado.

PEC da Segurança

Na mesma participação no programa da Band, o ministro dos Transportes disse que a intenção do governo é a de discutir a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Segurança porque é preciso dar “papel novo a todo mundo”. “Não precisa ser a PEC que o governo mandou. PEC é PEC. O Congresso pode discutir, aperfeiçoar, melhorar...”

Durante participação no programa, ele foi questionado sobre qual a solução para o setor, depois da operação feita no Rio de Janeiro que deixou mais de 100 mortos. “Podem ser muitas, mas o fundamental é que precisa ter um endurecimento da legislação”, disse.

Renan Filho defendeu que o país precisa não apenas de leis mais rápidas, mas principalmente de um combate à impunidade. “O que retroalimenta a violência é a impunidade. E o bandido anda com um fuzil na rua porque ele tem completa

O ministro defendeu que é preciso ter um projeto antifacção com um texto que amplia o combate à violência e às facções criminosas que estão “aterrorizando as pessoas” sensação de impunidade, sobretudo em alguns estados brasileiros”, defendeu.

Segundo ele, os governadores mais no campo da direita reclamaram. Ele citou diretamente o governador de Goiás, Ronaldo Caiado, como um dos que argumentaram pela autonomia do estado e avaliou que a autonomia reivindicada por governadores não trouxe a solução para segurança pública. “Foi até um exagero ali.”

Por outro lado, ele salientou que a ADPF das favelas, como um momento divisor os governos estaduais, falhou.

O ministro disse ainda que há uma negação dos fatos sobre segurança pública por parte dos governadores, visando à eleição do ano que vem.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

NACIONAL HUB – CURTAS - GOVERNO DETALHA CUSTOS DE VOO DA FAB E CPMI DO INSS AVANÇA COM NOVAS INVESTIGAÇÕES

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

AUTONOMIA PARA A PF

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD-MG), pediu ao deputado federal Guilherme Derrite (PP-SP) que desarchive uma proposta de emenda à Constituição (PEC) que concede autonomia funcional, administrativa e orçamentária à Polícia Federal (PF). O texto, originalmente apresentado por Silveira em 2009, quando era deputado federal, busca transformar a PF em uma "polícia de Estado", desvinculada das influências do governo de turno.

“POLÍCIA DE ESTADO”

Silveira, que é delegado-geral de Polícia de Minas Gerais, defende que o fortalecimento da PF é crucial para o combate ao crime organizado. Ele sugeriu a Derrite — que é relator do Marco Legal do Combate ao Crime Organizado — que avalie o desarquivamento da PEC 412/2009. Em vídeo, o ministro explicou a motivação do pedido: "Sugiro ao deputado Derrite que avalie desarquivar a PEC 412/2009, da minha autoria, para que a gente possa criar mais polícia cada vez mais forte, uma polícia de Estado, dando autonomia funcional e administrativa para a Polícia Federal".

INTEMPÉRIES DO PODER

Na época em que a PEC de Alexandre Silveira foi apresentada, não houve consenso para seu avanço. O texto era apoiado por delegados, mas enfrentava críticas de procuradores da República e de associações de agentes e peritos da própria PF. A principal queixa de Silveira era o contingenciamento de recursos orçamentários e financeiros da PF. Na proposta, o então deputado argumentava que a autonomia funcional e administrativa "prevenirá os problemas advindos de uma polícia submetida às intempéries do poder e de capricho dos governantes no combate à criminalidade organizada, à corrupção e à impunidade neste país".

PROPOSTA

De acordo com o texto da PEC, a Polícia Federal continuaria sob o controle finalístico do Ministério da Justiça e estaria submetida à fiscalização de órgãos de controle da União, como a CGU e o TCU, e ao controle externo do Ministério Público.

NOVOS JATOS

A Latam Airlines Brasil incluiu oficialmente o jato Embraer E195-E2 em seu planejamento de frota, após a compra anunciada em setembro. A encomenda da companhia inclui 24 entregas firmes e 50 opções de compra do jato, sendo as primeiras aeronaves previstas para chegar no terceiro trimestre do próximo ano. Inicialmente, os jatos serão destinados às operações da Latam Airlines Brasil.

CRONOGRAMA

A empresa planeja receber 12 jatos E195-E2 até o final de 2026. O número total de 24 aeronaves será completado em 2027, mantendo uma taxa de 12 aviões por ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

MENDONÇA DETERMINA PRISÃO DOMICILIAR DE MULHER DE EX-PROCURADOR DO INSS, MÃE DE BEBÊ DE 1 ANO

Ministro do STF atendeu pedido dos advogados de Thaísa Hoffmann Jonasson, que foi presa na semana passada junto com seu marido

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça determinou no sábado, 15, a prisão domiciliar de Thaísa Hoffmann Jonasson, mulher do exprocurador-geral do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) Virgílio de Oliveira Filho. Ambos foram presos pela Polícia Federal (PF) na

última quinta-feira, 13, por causa dos pagamentos de mais de R\$ 5 milhões que Jonasson recebeu de empresas do lobista Antônio Camilo, o "Careca do INSS".

Mendonça acolheu os argumentos apresentados pela defesa de Jonasson de que ela é mãe de um bebê de 1 ano e 4 meses, lactente, que ficou sob os cuidados da avó, de 73 anos, após a prisão dos dois responsáveis.

"A decisão representa uma vitória relevante para a garantia dos direitos fundamentais das mulheres mães e de suas crianças. Trata-se de um precedente que evidencia a importância de uma atuação técnica e humanizada" afirmaram em nota os advogados Izabella Borges, Bruna Borges e Maurício Moscardi.

O ministro determinou também o monitoramento eletrônico de Jonasson e a proibição de manter contato com os demais investigados, exceto o seu marido.

Virgílio, marido de Jonasson, foi nomeado para o cargo de procurador-geral do INSS pela primeira vez em 2020, durante o governo do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), e permaneceu no cargo até 2022, quando passou a atuar como consultor jurídico do Ministério do Trabalho e Previdência.

Em setembro de 2023, já na gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, Virgílio foi renomeado para a Procuradoria-Geral do INSS. Ele foi afastado recentemente a pedido da Polícia Federal (PF) em decorrência da operação que investiga desvios de R\$ 6,3 bilhões de aposentadorias entre 2019 e 2024.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

PIX FAZ CINCO ANOS E MOVIMENTA VALORES EQUIVALENTES A MAIS DE DOIS PIBS DO BRASIL

Lançado em 2020, sistema criado pelo Banco Central soma R\$ 28 trilhões em transações só neste ano e ampliou a inclusão financeira, segundo Renato Gomes

Do Estadão Conteúdo Da Redação



O Pix foi criado em 2020, primeiramente para facilitar transações entre pessoas com transferências instantâneas. Com o tempo novas funcionalidades foram adicionadas

O Pix completou cinco anos no domingo (16) como o principal método de pagamento do país. Lançado pelo Banco Central em novembro de 2020, o meio de pagamentos digital movimentou R\$ 26,4 trilhões no ano passado. Isso equivale a quase dois PIBs e meio do Brasil em 2024.

Neste ano, de acordo com o Banco Central, foram R\$ 28 trilhões em transações via Pix até outubro. O diretor de organização do sistema financeiro e resolução do Banco Central, Renato Gomes, avaliou em uma transmissão online que a plataforma incluiu mais pessoas no sistema bancário.

"Por um lado, teve essa redução de custo de distribuição de dinheiro. Por outro lado, teve, vamos dizer assim, esse aumento da fatia de clientes e do consumo dos clientes e, obviamente, como o Pix trouxe muita concorrência com o sistema de pagamentos, acabou havendo uma redução de tarifas assim", disse.

O Pix foi criado primeiramente para facilitar transações entre pessoas com transferências instantâneas. Com o tempo novas funcionalidades foram adicionadas. Como o Pix, cobrança, que faz



o papel do boleto, e o Pix automático, que equivale ao débito automático. Dados recentes mostram que 170 milhões de adultos e mais de 20 milhões de empresas usam o Pix.

Tecnologia nacional

As discussões para a criação do meio de pagamento que conquistou o país começaram oficialmente em 2016, com os requisitos fundamentais da ferramenta sendo lançados em 2018 pelo Banco Central. Em agosto de 2019, o BC comunicou que desenvolveu a base de dados e assumiu a administração do sistema de pagamentos instantâneos, que ganhou o nome Pix em fevereiro de 2020.

O Pix foi lançado, em caráter de teste, em 3 de novembro de 2020, para uma fatia entre 1% e 5% dos clientes de bancos e em horários especiais. O lançamento oficial, com funcionamento 24 horas e para todos os clientes que criarem chaves Pix, só ocorreu duas semanas mais tarde, em 16 de novembro de 2020.

Alvo de Trump

No contexto das medidas tomadas pelo governo dos Estados Unidos como pressão contra o julgamento do ex-presidente

Jair Bolsonaro por uma tentativa de golpe de Estado após as eleições de 2022, o meio de pagamento desenvolvido por servidores públicos brasileiros se tornou alvo de uma investigação comercial.

O governo Trump iniciou a investigação apontando que o Pix poderia prejudicar empresas financeiras americanas. Em uma resposta oficial enviada ao Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR), o Brasil afirmou que o Pix visa à segurança do sistema financeiro, sem discriminar empresas estrangeiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

EMPRESAS E CONSUMIDORES BRASILEIROS ECONOMIZARAM R\$ 117 BILHÕES EM 5 ANOS, DIZ ESTUDO

Do Estadão Conteúdo

Em cinco anos, o Pix possibilitou uma economia direta de R\$ 117 bilhões para consumidores e empresas no Brasil. Somente entre janeiro e setembro de 2025, foram R\$ 38,3 bilhões economizados valor superior ao registrado ao longo de todo o ano de 2024, de R\$ 33 bilhões.

Os números constam em levantamento elaborado pelo Movimento Brasil Competitivo (MBC). Segundo o estudo, o resultado é impulsionado por dois movimentos complementares: a queda consistente das TEDs e a migração crescente das transações de pessoas para empresas (P2B) para o Pix, cuja tarifa é significativamente menor do que a do débito.

Os dados indicam que o montante financeiro economizado com a criação do Pix tem evoluído ano após ano. Passou de R\$ 11,9 bilhões em 2021 para R\$ 18,2 bilhões em 2022 e para R\$ 24,6 bilhões em 2023. O MBC observa, no entanto, que o resultado atual, de R\$38,3 bilhões, está próximo do potencial anual do sistema, de R\$ 40,1 bilhões, que originalmente era estimado para ser alcançado apenas em 2030.

Esse comportamento reforça a magnitude da adoção, mas também indica um cenário em que parte dos ganhos provenientes da simples substituição dos meios tradicionais tende a se estabilizar", diz. "Chegar tão cedo a esse patamar reforça tanto a força do Pix quanto a necessidade de preparar o sistema para um novo ciclo de eficiência e modernização."

Ainda segundo as informações do MBC, cada operação realizada via Pix evita, em média, cerca de R\$ 0,60 em custos ao sistema financeiro.



A metodologia do levantamento compara quanto o País teria demandado se TEDs e operações de débito permanecessem predominantes e aplica essa diferença ao volume real de transações via Pix.

Os cálculos utilizam dados do Banco Central e são baseados nas séries acumuladas em 12 meses, para evitar distorções sazonais. O economista Rodolpho Tobler, da MBC, foi o responsável pelo levantamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

FINANÇAS - OPINIÃO – STRATÉGIA - VOCÊ ESTÁ PRONTO PARA "PASSAR A VEZ"?

“Quem planta tâmaras, não colhe tâmaras”

Provérbio árabe

Os árabes foram criadores de inúmeras contribuições, importantes para a ciência e para a humanidade. Vou listar algumas, para que você perceba a dimensão do que quero dizer.

Foram os difusores e aperfeiçoadores dos números indo-arábicos (0, 1, 2, 3, ...), substitutos dos numerais romanos. O conceito de zero chega ao Ocidente através deles. Sem esse sistema, a Contabilidade, a Física e a Química teriam uma apresentação completamente diferente. A Álgebra e os Algoritmos são contribuições deles também, além da Medicina (os hospitais como os conhecemos hoje), da Farmácia e da Astronomia. Quem não conhece e admira suas contribuições para a Arquitetura, a Engenharia e as “Mil e Uma Noites” de sua literatura?

É um povo que vem deixando um legado inestimável para o mundo como o conhecemos hoje, tornando-o melhor, sem dúvida. E esse é o tema sobre o qual quero refletir nesse texto: legado.

Como ficará minha empresa, minha família, o mundo, quando eu não estiver mais aqui?

É o tema e é um problema. Como disse Carlos Drummond de Andrade em “O Poema de Sete Faces”, “seria uma rima, mas não seria uma solução”. Ninguém gosta de imaginar-se fora do jogo, mas numa das rodadas, seremos obrigados a “passar a vez”. A partida pode até ter prorrogação, ir para os pênaltis, mas não será infinita.

Esse incômodo tem fundamento: para falar de legado, sou obrigado a falar também de finitude, um eufemismo para não usar as palavras mais duras – sendo bem claro – morte ou final efetivo da carreira. No sentido físico, ou no plano corporativo, o sentimento de terminar pode ser amargo, dependendo de como você constrói seu legado hoje e todos os dias. No tabuleiro do Jogo da Vida e das Carreiras, cada atitude conta. Então é interessante observar o nosso estilo como jogadores.

Há os que escondem os dados na mão. Não delegam. Travam o tabuleiro. Têm a ilusão de que, ao atrasar o jogo dos outros, garantirão mais rodadas para si. Mas o tempo não aceita suborno. O máximo que conseguem é deixar o time impaciente e o tabuleiro confuso. Esses deixam pouco legado, porque confundem controle com contribuição.

Existem aqueles que jogam olhando apenas para o próprio placar. São os que organizam tudo para maximizar a “pontuação” individual — bônus, visibilidade, poder. Esses até avançam algumas casas, mas não constroem nada que

continue existindo quando levantam da cadeira. Sua “obra” morre com eles. No jogo da carreira, o placar, um dia, zera para todos. O que não zera é a forma como você se conduz a cada rodada.

Há, entretanto, os que sabem jogar bonito. Fazem como na música “É uma partida de futebol”, do Skank: “O meio-campo é o lugar dos craques, que vão levando o time todo pro ataque”. Dá gosto de ver, mesmo não estando envolvido na partida.

Esses constroem o verdadeiro legado. Entendem que o jogo é coletivo. Fazem suas jogadas — boas, às vezes brilhantes — e deixam a mesa mais bem arrumada para quem vem depois. São líderes visionários, que abrem espaço para o próximo turno, ensinam as regras para os novatos, deixam cartas preparadas para facilitar a vida de quem vier a assumir. Sabem que “ganhar” não é ficar mais tempo, e sim permitir que o jogo continue.

Aliás, essa é ironia: quem tenta ficar mais tempo jogando, perde o jogo. Quem se apega demais à própria posição e passa anos tentando adiar a próxima rodada, deixa um tabuleiro bagunçado, peças quebradas, regras confusas. Quantos jogadores terá tirado da mesa?

Já quem aceita passar a vez com elegância costuma ser lembrado com respeito — não por permanecer mais, mas por permitir que outros também brilhem. Quantos outros jogadores brilhantes inspirou, para que viessem para o jogo?

Como sou muito preocupado com esse tema e outro associado, que é a reputação, já ouvi várias definições sobre legado. A que mais faz sentido para mim é a que diz que “legado é aquilo que continua produzindo efeitos, para além da nossa presença”. Percebe a sutileza dessa afirmação? Não é preciso morrer, no sentido literal ou não, para deixar um legado. A cada lugar em que passamos, uma parte de nós fica. Será boa, ou nem tanto?

Como dizem, “há dois dias importantes na vida: o primeiro e o último. Porém, o mais importante é o que você faz entre eles.”. É durante esse “meio tempo” que você constrói seu legado.

Como você quer ser lembrado?

COMO FICARÁ MINHA EMPRESA, MINHA FAMÍLIA, O MUNDO, QUANDO EU NÃO ESTIVER MAIS AQUI? (...) NINGUÉM GOSTA DE IMAGINAR-SE FORA DO JOGO, MAS NUMA DAS RODADAS, SEREMOS OBRIGADOS A “PASSAR A VEZ”. A PARTIDA PODE ATÉ TER PRORROGAÇÃO, IR PARA OS PÊNALTIS, MAS NÃO SERÁ INFINITA

Hudson Carvalho é consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas, diretor regional da Wisdom Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) para o ABCD e Baixada Santista e diretor executivo da Elabore-Online – Pessoas e Resultados. Ele escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras. elaboreonline@gmail.com | <https://wa.me/message/5S2EHIT7sESXHB1>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

ERUPÇÃO DE VULCÃO NO JAPÃO LEVANTA COLUNA DE 4,4 KM DE CINZAS E CANCELA VOOS

Segundo a imprensa local, 40 voos internacionais e domésticos foram cancelados no Aeroporto de Kagoshima, a cidade mais próxima do vulcão

Do Estadão Conteúdo Da Redação



Fumaça no céu é uma rotina, já que o vulcão Sakurajima está sempre a voar, mas a erupção deste domingo foi muito maior e colocou os voos em risco

O vulcão Sakurajima, no sul do Japão, entrou em erupção na madrugada deste domingo, 16, lançando uma coluna de cinzas e fumaça de 4,4 quilômetros de altura.

Segundo a Agência Meteorológica do Japão, foi



registrada uma série de erupções. A mais forte delas ocorreu às 00h56 no horário local. Outras erupções levantaram colunas de fumaça de 3,7 e 2,5 quilômetros.

A agência alertou que o material vulcânico poderia ser carregado em um raio de até 5 quilômetros ao redor do local das erupções. O órgão local de meteorologia WNI informou que foi a primeira vez desde julho de 2024 em que uma coluna de cinzas e fumaça se formou acima de 4,4 quilômetros no vulcão.

O vulcão Sakurajima tem alta atividade: o número de erupções este ano chegou a 302, das quais 148 tiveram explosões vulcânicas, segundo a WNI. Segundo a imprensa local, 40 voos internacionais e domésticos foram cancelados no Aeroporto de Kagoshima, a cidade mais próxima do vulcão. Não há registro de feridos ou de danos a edifícios.

De acordo com informações do japan-guide.com, este gigante tem 1117 metros de altura e cerca de 50 quilômetros de circunferência. Ele domina a paisagem de Kagoshima, mostrando diariamente por que é considerado um dos vulcões mais ativos do Japão.

Instalado no coração da Baía de Kagoshima, o vulcão solta colunas de fumaça quase ininterruptas, isso já faz parte da rotina local, enquanto pequenas erupções se multiplicam ao longo do dia. Só que essa nuvem não é tão densa e não chega a altura que chegou neste domingo.

O vulcão é formado por três grandes picos. É na Cratera Showa, na encosta leste, que ocorrem as erupções mais frequentes, monitoradas de perto pelas autoridades. A aproximação direta é restrita: ninguém pode chegar a menos de dois quilômetros das crateras.

Ainda assim, diversos mirantes distribuídos ao redor da ilha permitem observar o espetáculo natural com segurança, a cerca de três quilômetros de distância. Mais do que uma atração turística, o Sakurajima atua como um lembrete permanente da força geológica que moldou o Japão.

O vulcão nem sempre esteve ligado ao continente. Até a violenta erupção de 1914, Sakurajima era uma ilha. Foi o volume extraordinário de lava expelido naquele episódio que solidificou a conexão com a Península de Osumi, redesenhando permanentemente o mapa da região.

Mesmo assim, o modo mais prático de chegar ao vulcão continua sendo pelo mar: balsas fazem a travessia de apenas 3,5 quilômetros entre o Porto de Kagoshima e o terminal local, garantindo fluxo constante de visitantes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025

CANDIDATOS À PRESIDÊNCIA DE PARTIDOS COMUNISTA E DE EXTREMA-DIREITA VÃO PARA SEGUNDO TURNO NO CHILE

A esquerdista Jeannette Jara propõe o fim do sigilo bancário para combater crime organizado; o ultradireitista Antonio Kast promete a deportação de imigrantes sem documentos

Do Estadão Conteúdo Da Redação

A comunista Jeanne e Jara e o conservador José Antonio Kast disputarão o segundo turno das eleições presidenciais do Chile em 14 de dezembro. Com 97,5% das urnas apuradas até as 23h12 deste domingo, 16, Jara tinha 26,8% dos votos e Kast 24%. Franco Parisi aparecia em terceiro com 19,7%, seguido por Johannes Kaiser (13, 9%) e Evelyn Matt hei (12,5%). Kaiser e Matthei declararam apoio a Kast após divulgação dos resultados parciais.

Jara, de 51 anos, integra o Partido Comunista e foi ministra do Trabalho no governo Gabriel Boric. Ela propõe o fim do sigilo bancário para combater crime organizado, controle de fronteiras e ampliação de programas de saúde pública.

Kast, de 59 anos, lidera o Partido Republicano e promete a deportação de 337 mil imigrantes sem documentos, instalação de cercas na fronteira e corte de impostos para empresas.

Embora o Chile seja considerado um dos países mais seguros da América do Sul, atrás apenas de Argentina e Uruguai, segundo o Global Peace Index, alguns tipos de crime têm aumentado nos últimos anos. Um relatório elaborado pelo Ministério Público chileno aponta que desde 2016 existe um crescimento nas taxas de homicídios para cada 100 mil habitantes.

Foram 868 sequestros em 2024, alta de 76% em relação a 2021, segundo o Ministério Público. A taxa de homicídios subiu de 2,5 para 6 por 100 mil habitantes na última década, aumento de 140%. O levantamento mostra que a maioria deles é praticada por chilenos e 1 em cada 5, por estrangeiros, principalmente venezuelanos e colombianos.

A gangue venezuelana Tren de Aragua atua no país em sequestros e extorsões. A população imigrante passou de 4,4% para 8,8% do total em sete anos, atingindo 1,76 milhão de pessoas em um país de 20 milhões de habitantes.

A pesquisas de intenção de voto indicavam que Jara perde em todos os cenários de segundo turno. A união de Kaiser e Matthei em torno de Kast reforça esse quadro.

O Chile projeta crescimento de 2,5% do PIB em 2025 e 2026, abaixo da média das últimas décadas. Mais de 15,6 milhões de eleitores votaram neste domingo para presidente, renovação total da Câmara dos Deputados e metade do Senado.

A votação começou às 8 horas e terminou às 18 horas, horário de Brasília. O vencedor do segundo turno assumirá em março de 2026, substituindo Gabriel Boric.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

'PETROLEIRAS REVISAM PLANOS COM NOVO PREÇO DO PETRÓLEO', DIZ DIRETOR-GERAL DA SBM OFFSHORE

Executivo avalia que tendência é que preço do barril fique na faixa de US\$ 60. Empresa já tem o 'pé na Margem Equatorial' com plataformas na Guiana e no Suriname

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro



O diretor-geral da SBM Offshore no Brasil, Jonas Henrique Lobo — Foto: Guito Moreto

Enquanto a Petrobras inicia a perfuração de seu primeiro poço na Bacia da Foz do Amazonas, na Margem Equatorial, a SBM Offshore, uma das maiores fabricantes e operadoras de plataformas de petróleo do mundo, conhece bem a região, uma das mais promissoras no cenário global.

A companhia conta com quatro unidades de produção na vizinha Guiana, em parceria com a ExxonMobil, que somam 900 mil barris diários. No Suriname, desenvolve para a TotalEnergies a primeira de duas plataformas previstas.

Em entrevista ao GLOBO, Jonas Henrique Lobo, diretor-geral da companhia no Brasil, diz que tem acompanhado com interesse as atividades no litoral do Amapá e prevê um petróleo mais baixo, na faixa dos US\$ 60 por barril, o que exige esforço de toda a cadeia.

Como a companhia lida com a queda no preço do petróleo?

O papel das oil companies é fazer o acompanhamento do preço do óleo e o nosso é tentar ser o mais competitivo possível junto à cadeia fornecedora. A tendência é que o preço do petróleo fique no patamar de US\$ 60.

As petroleiras falam hoje sobre corte de custos?

Existe um movimento da Petrobras na direção de tentar otimizar alguns custos. Isso já chegou através de correspondências que foram emitidas pela Petrobras para a cadeia de fornecedores. No passado, já houve um esforço da Petrobras, que eles chamavam de cenário de resiliência, no qual pressionaram os fornecedores para obtenção de melhores preços. Isso é uma questão recorrente. Isso acontece toda vez que existe uma depressão no preço do petróleo.

Empresas como a Petrobras estão fazendo o plano de negócios para os próximos anos. Como isso se reflete no planejamento da petroleira?

As petroleiras estão agora reeditando os seus planos de negócio com base no novo preço do petróleo. Assim como todo o mercado, estamos ansiosos para tentar entender como isso vai impactar o pipeline de projetos, para que depois a gente possa alimentar o nosso planejamento estratégico.



Lobo: petróleo visto como indutor da transição energética ajuda a impulsionar a demanda, mesmo que cotações fiquem menores — Foto: Guito Moreto

Esse patamar de petróleo preocupa os fornecedores?

O que a gente vê, de uma forma geral, é que as oil companies estão voltando a olhar o petróleo como o indutor do processo de transição energética. Nesse movimento, o petróleo passa a ter um pouco mais de relevância do que ele tinha há alguns anos. A gente

sabe que a Petrobras tem alguns cenários de resiliência com um preço abaixo disso.

Mesmo com o preço menor do petróleo há um grande apetite pela Margem Equatorial. A SBM tem interesse na região?

A gente tem acompanhado com bastante interesse. A Margem Equatorial está bem perto da Guiana, onde temos quatro FPSOs em operação com a ExxonMobil, que produzem 900 mil barris por dia. Estamos indo para a quinta FPSO. No Suriname, temos uma unidade em construção com a Total Energies (com produção prevista de até 220 mil barris por dia a partir de 2028).

Então, quando se fala da Bacia da Foz da Amazonas, vocês já partem com uma vantagem?

A gente já está mais ou menos com o pé ali. A gente vê a Margem Equatorial com bastante interesse. Estamos bem atentos ao desenvolvimento naquela área.

O que a SBM poderá trazer de aprendizado da Guiana?

Já há um certo aproveitamento, pois as últimas unidades que entraram em operação no Brasil, como as FPSOs Almirante Tamandaré, Sepetiba e Alexandre Gusmão, têm a mesma característica construtiva do que foi feito na Guiana, com a fabricação de um casco padronizado e dedicado.

E quando poderíamos ter a licitação da Petrobras para a Bacia da Foz do Amazonas?

A Petrobras precisa achar óleo, desenvolver o reservatório, fazer o processo de mapeamento e declarar a comercialidade. Em seguida, precisa realizar um estudo de engenharia preliminar para

determinar como vai explorar esse campo. Só após isso ela vai ao mercado fazer a licitação de FPSO. O prazo de construção está em torno de quatro anos.

A Margem Equatorial é o novo protagonista global?

A Margem Equatorial é importante não só pelo que ela representa em potencial, mas pela própria relevância do Brasil nesse contexto. A Guiana é um cluster importante de desenvolvimento, se levar em conta que, há 10 anos, o país não produzia nada. O Suriname começa agora e, em alguns anos, vai ter uma produção significativa. A gente tem ainda a Namíbia, na África, como outra fronteira.

E o setor naval do Brasil vai conseguir participar dessas futuras encomendas?

O Brasil tem um histórico grande na área de construção naval. Ao longo dos últimos anos, a gente viu uma depressão nos níveis de atividade. Existe a necessidade de se avaliar a capacidade de retomada da indústria. A questão do conteúdo local não é uma novidade para nós. Eu acho que, num contexto globalizado, o principal desafio é a competitividade de preço e prazo.

Na COP30, o combustível fóssil é alvo de críticas. A SBM vem estudando projetos mais sustentáveis?

Fizemos um memorando de entendimentos com a Mitsubishi Heavy Industry para um módulo de captura de carbono, que tem como objetivo reduzir os gases oriundos da queima de combustível em FPSOs.

Mas avalia projetos na área?

Acreditamos que o meio da transição energética vai ser através do oceano. Imaginamos que no futuro possam existir data centers flutuantes e que a gente possa ter uma geração elétrica a partir de uma estrutura semelhante a um FPSO flutuante, fazendo uso do gás natural. E você pode usar a própria água do mar para fazer o resfriamento desses processos de geração e de armazenamento de dados.

A empresa poderia produzir essas unidades?

Nós temos tecnologia. Hoje, o nosso principal produto são plataformas de produção de petróleo, mas a gente acredita que possam existir outras alternativas, como, por exemplo, as torres de geração eólica que a gente produz. Criamos uma joint venture (parceria) com a Technip, que é o nosso braço de investimentos na área de geração elétrica offshore. A gente instalou um parque eólico que já iniciou a operação na Europa. No Brasil, a gente ainda vê isso como uma realidade um pouco distante.

Fonte: O Globo RJ

Data: 17/11/2025

COP 30: ALCKMIN FALA DE METAS AMBICIOSAS PARA O BRASIL, MAS ESTÁ NAS MÃOS DE LULA IMPEDIR UM RETROCESSO. ENTENDA

Por Míriam Leitão

Geraldo Alckmin, ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e Vice-Presidente da República — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo



No discurso na cerimônia de abertura do Segmento de Alto Nível da COP 30, na manhã desta segunda-feira, o ponto mais relevante mencionado pelo vice-presidente Geraldo Alckmin foi a meta brasileira de triplicar a energia renovável e dobrar a eficiência energética até 2030. Ele destacou também o Compromisso de Belém que “ambiciona quadruplicar o uso de combustíveis sustentáveis até 2035”. Tudo isso é importante, mas nada adianta se essas energias renováveis crescerem apenas para atender ao aumento da demanda, sem substituir os combustíveis fósseis. E, sobre a mesa do

presidente Lula, há uma decisão que precisa ser tomada até amanhã e que é crucial nessa direção.

No dia 30 de outubro, o Congresso aprovou a MP 1.304, que modifica as regras do setor elétrico e inclui a prorrogação do subsídio para usinas termelétricas a carvão, estabelecendo a obrigatoriedade de compra dessa fonte — a mais poluente de todas — até 2040. O subsídio ao carvão deveria ter acabado em 2022, foi prorrogado até 2027 e agora corre o risco de ser estendido mais uma vez, desta vez por mais de uma década.

Para ser coerente com o discurso climático internacional do Brasil, o presidente Lula precisa vetar esse trecho da lei do setor elétrico. Estamos falando de decisões concretas: hoje, na mesa do principal decisor do país, está uma escolha que pode determinar o rumo da política energética brasileira. E obrigar a compra de carvão até 2040 simplesmente não faz sentido.

Fonte: O Globo RJ

Data: 17/11/2025

BRASIL E PARAGUAI ANUNCIAM RETOMADA DAS NEGOCIAÇÕES SOBRE ACORDO DE ITAIPU APÓS CRISE DA ABIN

Decisão foi tomada em reunião entre os chanceleres dos dois países

Por Eliane Oliveira — Brasília



Mauro Vieira e o ministro das Relações Exteriores do Paraguai — Foto: Itamaraty

Em nota conjunta, os chanceleres Mauro Vieira (Brasil) e Rubén Ramírez Lezcano (Paraguai) anunciaram nesta segunda-feira a retomada, na primeira quinzena de dezembro de 2025, das negociações sobre a revisão do Anexo C do Tratado de Itaipu. Com isso, chegou ao fim o impasse criado após a revelação de operações da Agência Brasileira de Inteligência (Abin) em território paraguaio entre 2022 e 2023.

O Anexo C define as regras financeiras e operacionais de Itaipu — tarifas, remuneração e comercialização de energia — e precisava ser revisto após completar 50 anos em 2023. Por envolver diretamente os interesses econômicos de ambos os países, o tema é considerado o pilar da relação bilateral e estava no centro das tensões, já que parte das ações da Abin buscava justamente informações estratégicas relacionadas às negociações.

Segundo o comunicado, os dois ministros se reuniram “a fim de analisar a agenda bilateral” e avançar na normalização das relações. Vieira entregou a Lezcano um relatório confidencial com os esclarecimentos solicitados pelo Paraguai sobre as ações da Abin.

O texto registra que o governo do presidente Lula “tornou sem efeito a operação tão logo dela tomou conhecimento” e que o chanceler brasileiro lamentou “o impacto desse episódio na relação bilateral”, garantindo que o Brasil está adotando medidas para “identificar os envolvidos e permitir sua responsabilização judicial”.

Ainda de acordo com a nota, Lezcano afirmou que, após receber o relatório e ouvir as explicações, o governo paraguaio considera o assunto encerrado. Esse gesto abriu caminho para a retomada do principal tema paralisado desde o início da crise: o Anexo C.

A relação entre Brasil e Paraguai sofreu desgaste após vir a público que agentes da Abin haviam atuado, entre 2022 e 2023, para acessar dados e informações de autoridades paraguaias. A revelação provocou forte reação de Assunção, que convocou o embaixador brasileiro e suspendeu as negociações sobre Itaipu enquanto aguardava explicações formais de Brasília.

O episódio também desencadeou investigações no Paraguai e reações internas no Brasil, que levou à revisão de protocolos e ao reforço do controle sobre atividades da agência de inteligência.

Fonte: O Globo RJ

Data: 17/11/2025

BRASIL FAZ MENOS DO QUE O NECESSÁRIO PARA PROMOVER INCLUSÃO E REPRESENTATIVIDADE, DIZ GALÍPOLO

Presidente do BC falou nesta segunda-feira no Fórum Internacional de Equidade Racial Empresarial, na Fiesp

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo



Gabriel Galípolo na sede do Banco Central, em Brasília — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O presidente do Banco Central (BC), Gabriel Galípolo, disse nesta segunda-feira que o Brasil ainda faz menos do que o necessário para promover inclusão e representatividade. A declaração foi feita durante o Fórum Internacional de Equidade Racial Empresarial 2025, na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

Galípolo citou iniciativas internas no Banco Central, como critérios que levam em conta a diversidade nos concursos públicos e a criação, em junho deste ano, do primeiro grupo interdepartamental dedicado a discutir políticas de diversidade. Ele também destacou que o BC só teve seu primeiro diretor negro em 2023, o atual diretor de fiscalização, Ailton Aquino dos Santos.

— Minha sensação é que a gente fez muito pouco. Todos nós estamos fazendo muito pouco perante aquilo que precisa ser feito (para avançar na agenda de inclusão).

O economista lembrou que a formação da sociedade brasileira está ligada ao processo de escravidão para atender a interesses econômicos da Europa, e que entre 35% e 40% das pessoas escravizadas retiradas violentamente da África foram trazidas ao Brasil.

— (O povo brasileiro) não surgiu como um povo que foi, a partir dele mesmo, crescendo para satisfazer as demandas e necessidades daquele próprio povo. Ele nasce, a partir da visão da Europa, como uma extensão de um sistema econômico para atender necessidades de uma demanda de uma outra sociedade, enquanto sistema produtivo [...] O Brasil foi destino de 35% a 40% dos seres humanos que foram tirados em condições violentas, escravizados da África, o que significa você ter uma fatia tão grande da sua população que era visto como um fator de produção, não como gente, não como um pedaço da sua sociedade, não como ser humano.

Fonte: O Globo RJ

Data: 17/11/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO SP

EMBRAER FECHA ACORDOS PARA AMPLIAR PRESENÇA EM DEFESA E MANUTENÇÃO NO ORIENTE MÉDIO

Companhia brasileira assinou memorandos de entendimento com as empresas AMMROC e GAL, sediadas nos Emirados Árabes Unidos

Por Beth Moreira (Broadcast)

A Embraer assinou dois memorandos de entendimento com as empresas Advanced Military Maintenance, Repair and Overhaul Center (AMMROC) e Global Aerospace Logistics (GAL), sediadas nos Emirados Árabes Unidos, para ampliar oportunidades de defesa e suporte no Oriente Médio.

Em nota, a fabricante destaca que os acordos estratégicos visam explorar oportunidades conjuntas para o desenvolvimento e o suporte aos setores Aeroespacial e de Defesa, com foco especial em serviços de Manutenção, Reparo e Revisão (MRO, na sigla em inglês), e em treinamento para a aeronave militar multimissão KC-390 Millennium. Os acordos também possibilitarão uma gama mais ampla de atividades colaborativas nos segmentos de Defesa e de Suporte.



Memorandos firmados pela Embraer com empresas dos Emirados Árabes têm foco especial também em treinamento para a aeronave KC-390 Millennium
Foto: Claudio Capucho/Embraer/Divulgação

O KC-390 Millennium é uma aeronave de transporte militar que pode realizar várias missões, incluindo transporte de carga e tropas, lançamentos aéreos, retirada médica, busca e salvamento, combate a incêndios e missões humanitárias. A aeronave também pode ser configurada com equipamento de reabastecimento em voo, tanto como reabastecedora

quanto como receptora.

“Nos próximos meses, Embraer, AMMROC e GAL aprofundarão as discussões e desenvolverão um plano de trabalho para projetos que aproveitem suas respectivas competências e capacidades. Essas discussões incluirão requisitos de potenciais operadores finais do KC-390, planejamento de suporte futuro à frota, programas de treinamento e serviços de engenharia para modificações de aeronaves”, informa.

Além de MRO, o escopo da colaboração poderá se estender a suporte pós-venda, logística, treinamento e serviços de reparo, reforçando o compromisso das partes em oferecer soluções abrangentes e inovadoras aos clientes de defesa na região.

A AMMROC fornece serviços de MRO para aviação militar e comercial e é centro autorizado pela Lockheed Martin para o C-130 na região e pela Sikorsky para o Black Hawk.

Fonte: O Estado de São Paulo SP
Data: 17/11/2025

PETROBRAS VÊ SUCESSO EXPLORATÓRIO EM DESCOBERTA DE PETRÓLEO E QUER ACELERAR PRODUÇÃO DE BAIXO CUSTO

Companhia deve usar plataformas e materiais já existentes para reduzir custos; grupo de trabalho vai ser criado para desenvolver projeto

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A descoberta no bloco Sudoeste de Tartaruga Verde, no pós-sal na bacia de Campos, anunciada nesta segunda-feira, 17, pela Petrobras, está sendo considerada um grande sucesso exploratório, e deverá ter sua produção acelerada com a utilização de plataforma e materiais já existentes para reduzir custos, disseram pessoas próximas ao assunto.

Além de óleo de excelente qualidade, leve, a descoberta foi realizada a uma profundidade considerada favorável, de 734 metros, bem longe dos milhares de metros dos campos do pré-sal.

Segundo pessoas a par do assunto, um grupo de trabalho vai ser criado para desenvolver o projeto do Sudoeste de Tartaruga Verde, que deverá produzir por meio de tie-back (conexão de campos de petróleo e gás offshore a instalações de produção já existentes por meio de oleodutos e outras estruturas).



Descoberta consolida os planos da atual gestão da Petrobras para a bacia de Campos Foto: Flávio Emanuel/Agência Petrobras

Para isso, estão sendo estudadas plataformas próximas com capacidade ociosa e equipamentos já adquiridos pela companhia.

Segundo essas pessoas, a descoberta consolida os planos da atual gestão da empresa para a bacia de Campos, que já foi a principal bacia do País e hoje produz apenas 20% do total de petróleo. A expectativa

é que a bacia volte a produzir cerca de 1 milhão de barris de óleo equivalente por dia.

Uma pessoa com conhecimento do assunto que pediu anonimato afirmou que a descoberta demonstra o sucesso exploratório da Petrobras, que tem uma presidente (Magda Chambriard) que foi gerente de reservatório e uma diretora (Sylvia Anjos) geóloga.

Fonte: O Estado de São Paulo SP
Data: 17/11/2025

PETROBRAS FAZ NOVA DESCOBERTA DE PETRÓLEO NA BACIA DE CAMPOS

Poço exploratório está localizado a 108 quilômetros da costa na cidade de Campos dos Goitacazes (RJ), em profundidade d'água de 734 metros

Por Beth Moreira (Broadcast)

A Petrobras informou nesta segunda-feira, 17, que identificou a presença de petróleo de excelente qualidade no pós-sal da Bacia de Campos, em poço exploratório no bloco Sudoeste de Tartaruga Verde.



Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a empresa detalha que o poço 4-BRSA-1403D-RJS está localizado a 108 quilômetros da costa na cidade de Campos dos Goitacazes (RJ), em profundidade d'água de 734 metros.

Perfuração de novo poço já foi concluída, segundo a Petrobras Foto: Fabio Motta/Estadão

“A perfuração desse poço já foi concluída, tendo intervalo portador de petróleo sido constatado através de perfis elétricos, indícios de gás e amostragem de fluido”, afirma.

Segundo a estatal, essas amostras posteriormente seguirão para análises laboratoriais, que permitirão caracterizar as condições dos reservatórios e fluidos encontrados, possibilitando a continuidade da avaliação do potencial da área.

O bloco Sudoeste de Tartaruga Verde foi adquirido em setembro de 2018, na 5ª Rodada de Partilha de Produção, tendo a Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) como gestora. A Petrobras é a operadora do bloco com 100% de participação.

Fonte: O Estado de São Paulo SP
Data: 17/11/2025

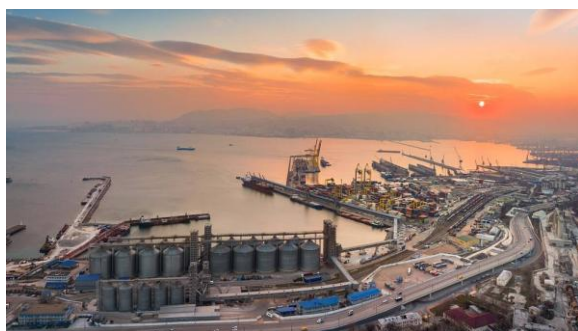


VALOR ECONÔMICO (SP)

PETRÓLEO CAI COM REABERTURA DE TERMINAL NA RÚSSIA E EXCESSO DE OFERTA NO RADAR

O petróleo tipo Brent (referência mundial) com vencimento em janeiro teve queda de 0,29% e o WTI (referência americana) com entrega prevista para dezembro caiu 0,30%

Por Luana Reis, Valor — São Paulo



Porto de Novorossiysk, no Mar Negro, Rússia, atacado pelo Exército ucraniano com mísseis e drones — Foto: Reprodução

Os contratos futuros do petróleo fecharam em queda nesta segunda-feira (17), após as operações do terminal de exportação do porto de Novorossiysk, no Mar Negro, na Rússia, serem retomadas. O terminal de óleo bruto russo ficou suspenso por dois dias por conta de um ataque ucraniano. Na última sessão, a

commodity disparou 2%, em meio à escalada de tensões geopolíticas.

No fechamento, o petróleo tipo Brent (referência mundial) com vencimento em janeiro teve queda de 0,29%, cotado a US\$ 64,20 por barril, na Intercontinental Exchange (ICE). O WTI (referência americana) com entrega prevista para dezembro caiu 0,30%, a US\$ 59,91 por barril, na New York Mercantile Exchange.

O Goldman Sachs prevê uma queda do Brent e do WTI para uma média de US\$ 56 e US\$ 52, respectivamente, em 2026, com a perspectiva de uma grande onda de oferta da commodity. "Projetamos que um superávit de 2,0 milhões de barris por dia em 2026, impulsionado pela oferta global fora da Rússia, reduzirá os preços até meados de 2026", dizem os economistas. No entanto, o banco espera que o petróleo se recupere em 2027.

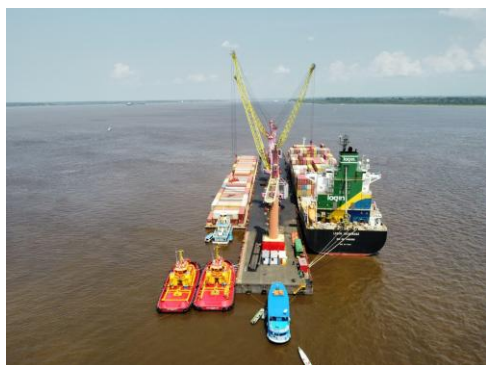
Fonte: Valor Econômico SP

Data: 17/11/2025

SUSPENSÃO DE COBRANÇA DA 'SOBRETAXA DE SECA' NA AMAZÔNIA SURPREENDE ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM

Decisão da Antaq, agência reguladora do setor de navegação, teve como base denúncia da Associação Comercial da Amazônia

Por ABAC



Sobretaxa é usada para minimizar prejuízos causados pela estiagem na navegação marítima, geralmente entre outubro e dezembro na Amazônia. Imagem do Pier Flutuante Provisório do Grupo Chibatão durante a seca — Foto: Divulgação

A deliberação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de suspender a cobrança da chamada "Sobretaxa de Seca" ou "Low Water Surcharge (LWS)" pelas empresas de navegação que operam na Região Amazônica,

tomada no fim do mês de outubro, pegou de surpresa a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac). Entidade que reúne todas as empresas brasileiras de contêineres, Abac afirma que a decisão foi tomada sem que a Antaq ouvisse as empresas de navegação, atendendo apenas ao pedido de cautelar feito pela Associação Comercial da Amazônia, que alegou inexistência de dificuldades de navegação.

A deliberação da agência reguladora foi “ad referendum”, ou seja, posteriormente foi aprovada pelo Colegiado e tornou-se definitiva. A Abac pleiteia ser ouvida, já que as decisões da Antaq deveriam ser tomadas depois de ambas as partes colocarem suas visões do fato.

“Eu entendo que este é o papel do órgão regulador, mas a decisão foi tomada apenas com base numa denúncia feita pela Associação Comercial, sem nenhuma comprovação, de que o valor cobrado é abusivo. Além disso, é necessário que se analise a veracidade dos fatos apresentados, como, por exemplo, de que não há restrições à navegação. Ao contrário: o representante local da Autoridade Marítima define, diariamente, o limite dos navios que podem navegar nos trechos críticos. Tomar esta decisão com base em uma denúncia é desconsiderar as condições reais de navegabilidade e os custos adicionais enfrentados pelas empresas durante o período de estiagem, que ocorre anualmente no segundo semestre”, disse o diretor-executivo da Abac, Luis Resano.

Estiagem limita navegação

“Sobretaxa de Seca” é um valor temporário, muitas vezes previsto em contrato feito entre a empresa de navegação e o cliente que utiliza o transporte, para minimizar os prejuízos causados pelo evento. Isto acontece no mundo inteiro, e no Brasil, mais especificamente, na Região Amazônica. A estiagem limita a navegação, já que os navios precisam levar menos carga, causando prejuízo às empresas.



Baixo nível das águas pode fazer com que embarcações encalhem/ Pier Flutuante Provisório do Grupo Chibatão, em Itacoatiara — Foto: Divulgação

A Capitania dos Portos, autoridade que define a segurança da navegação para as embarcações, determina que o calado (parte submersa da embarcação) permitido entre o trecho que vai da enseada do Rio Madeira ao Tabocal, no Amazonas, seja de 10,6 metros, guardando ainda mais 1,7 metro de folga abaixo da quilha (parte inferior do casco do navio até o fundo do rio). Situação como esta, que ocorre mais uma vez este ano, torna

impossível que um grande navio possa carregar na sua capacidade total e atender a esses parâmetros, obrigando as empresas a reduzirem bastante a carga para que a embarcação não pese, correndo o risco de encalhar e descumprir as determinações da Autoridade Marítima. A questão é que, por conta das mudanças climáticas, está cada vez mais difícil prever esse período antecipadamente.



Para o CEO da Norcoast, Fabiano Lorenzi, o planejamento é a chave nos períodos de seca — Foto: Divulgação

O CEO da Norcoast, uma das empresas associadas à Abac, Fabiano Lorenzi, disse dar oportunidade para que os clientes antecipem suas cargas, quando possível, para evitarem a sobretaxa: “Trabalhamos com planejamento para garantir aos clientes o abastecimento desses mercados no período de seca, geralmente entre outubro e dezembro, por isso é uma taxa provisória. São volumes bastante relevantes que

saem de Manaus e nos sentimos responsáveis pela importância do transporte para essa região”, disse Lorenzi.

Seca histórica

Em 2023 foi registrada uma seca considerada histórica na bacia do Rio Amazonas, que se estendeu para 2024, determinando a cobrança da “Sobretaxa de Seca”. Lorenzi faz questão de afirmar que não se trata de um valor para aumentar os lucros, mas para evitar as perdas. “Se eu transportar menos contêineres, como determina legitimamente a Capitania dos Portos para evitar riscos, nosso custo fixo continua sendo o mesmo. Precisamos pagar os funcionários e tudo o que o navio demanda. A sobretaxa, assim, serve para garantirmos o equilíbrio econômico. E, como antecipamos a questão para os clientes, muitos deles conseguem fazer a adaptação, um planejamento, e antecipam as cargas”, afirma.

Uma providência que ajuda a melhorar a navegabilidade nos canais, mesmo em tempo de seca, é a dragagem dos rios. O órgão responsável pela tarefa é o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) que, segundo o diretor-executivo da Abac, Luis Resano, este ano ainda não fez a dragagem:

“Sabemos que vai ter seca todos os anos, mais severa ou menos severa. Desde 2023 estamos comunicando ao DNIT que é preciso fazer a dragagem dos rios para podermos fazer a passagem. Em 2023 eles fizeram, mas tardiamente. Em 2024 fizeram um contrato de dragagem por cinco anos, o que nos deu a esperança de que em 2025 seria feito no tempo certo. Até agora o equipamento não chegou e nós já estamos navegando com restrição. Quando a Antaq suspende nossa possibilidade de cobrar a “Sobretaxa de Seca”, entendemos que estamos sendo punidos por uma ineficiência do estado”, disse Resano.



Luis Resano, diretor-executivo da Abac: punidos por uma ineficiência do estado — Foto: Divulgação

Na expectativa de que a decisão da Antaq possa ser revertida, a Abac traça os planos do que considera que poderia ser a situação ideal nesse caso: “Somos parceiros da Antaq, sabemos que é um órgão necessário para a regulação do setor. O que queremos é conversar para apresentar nossos pontos. Fomos surpreendidos com a decisão, só tivemos acesso à denúncia da Associação Comercial após a medida cautelar”, lembrou Resano.

A Abac afirma que não tem nenhuma restrição às medidas determinadas pela Capitania dos Portos, já que elas servem para dar segurança às navegações.

“Mas um dado importante é que nós somos o setor privado, ou seja, precisamos, pelo menos, não ter prejuízo com nossa atividade. Se um navio descumprir a norma da Capitania e encalhar, o acidente não será coberto pelo seguro, o que significa que tudo ficará por nossa conta. Esses detalhes é que queremos poder colocar na mesa quando conseguirmos ser ouvidos pela Antaq”, conclui Resano.

Transporte menos poluente

Criada em 1973, a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem agrega 70 navios na bandeira brasileira das associadas e 29 no transporte de contêineres. Sua missão é cuidar da parte institucional do transporte por cabotagem. Trata-se de um tipo de transporte que, embora faça parte do dia a dia da população, geralmente é pouco visto.

“Costumo dizer que até a latinha de cerveja que se consome foi transportada por cabotagem. Só em Manaus embarcamos cerca de 30 mil contêineres por mês, um volume grande que não é percebido pela sociedade. É uma logística importante, que contribui muito para diminuir o transporte de carga rodoviário”, explicou Resano.

Um estudo feito pelo Boston Consulting Group (BCG) listou o equilíbrio da matriz de transporte como alavanca número um para a descarbonização. O maior uso de ferrovias e aquavias pode contribuir, segundo o estudo, para redução de até 65 milhões de toneladas de gases de efeito estufa na atmosfera.

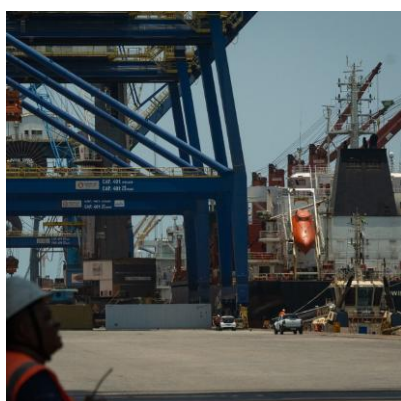
Fonte: Valor Econômico SP

Data: 17/11/2025

QUEREMOS EXPANSÃO DO COMÉRCIO?

Vamos começar com nossos vizinhos

Por Johanna Hill e Roy Santana



Porto de Pecém (CE) — Foto: Yan Boeachat/Valor

No início deste ano, preocupações com uma guerra comercial voltaram às manchetes da grande mídia internacional. Novas tarifas estavam sendo introduzidas, velhas disputas estavam ressurgindo e a incerteza se infiltrou nos mercados já sob pressão. Mas, em vez de um colapso total do comércio global, o que vimos foi uma colcha de retalhos de tensões, intermitentes e persistentes, desdobrando-se em paralelo a uma história de desenvolvimento comercial mais calma e estável, baseada na cooperação e na resiliência.

Na verdade, durante o primeiro semestre de 2025, dados da Organização Mundial do Comércio (OMC) indicam que o comércio mundial de mercadorias apresentou resiliência inesperada, com crescimento de 4,9% na comparação com o mesmo período um ano antes. A OMC projeta que o comércio crescerá 2,4% em 2025 e 0,5% em 2026, com um sistema de comércio multilateral que provou ser mais resiliente do que se temia, e a OMC está no centro dessa estabilidade.

A América Latina e o Caribe (ALC) se destacaram de três maneiras. Primeiro, as exportações de mercadorias aumentaram 4,5% em 2024, quase o dobro da média global. No mesmo período, o déficit comercial regional foi reduzido quase pela metade, de US\$ 51 bilhões para US\$ 27 bilhões. Essa tendência continuou, com 12 das 15 principais economias da região aumentando as exportações no acumulado de 2025.

O que aconteceu? E, ainda mais importante, o que a América Latina e o Caribe podem aprender no futuro?

Dois principais fatores globais explicam grande parte da recuperação do comércio no primeiro semestre de 2025.

Em primeiro lugar, os produtos de tecnologia da informação (como semicondutores, computadores, servidores e equipamentos de telecomunicações) impulsionaram quase metade da expansão geral do comércio no primeiro semestre do ano, aumentando 20% ano a ano em termos de valor, contribuindo para cerca de 43% do crescimento do comércio global e respondendo por cerca de 15% do comércio total. O crescimento do comércio abrangeu a cadeia de valor digital, desde silício bruto e gases especiais até os dispositivos que alimentam plataformas de nuvem e aplicativos de Inteligência Artificial (IA).

Em segundo lugar, os mercados foram reconfigurados em certa medida. O comércio Sul-Sul, ou seja, entre países em desenvolvimento, apresentou um crescimento anual de cerca de 8%, e até 9% se a China for excluída. Este dinamismo compensou os efeitos negativos em outros mercados mais afetados pelas medidas restritivas, demonstrando que o resto do mundo continua a ser uma importante fonte de crescimento.



Vemos também que, globalmente, o comércio de serviços ganhou relevância, representando 27,2% do valor total do comércio internacional em 2024. No entanto, os bens continuam a dominar com 72,8%. Na América Latina e no Caribe, os serviços comerciais representaram apenas 15% das exportações regionais, enquanto os bens chegaram a 85%. Esta composição significa que as mudanças no comércio de mercadorias têm um impacto particularmente significativo na região.

Algumas lições possíveis para a região: 1) estimular os serviços prestados digitalmente; 2) buscar mais comércio com vizinhos e outros países em desenvolvimento para crescer.

As exportações de serviços prestados de forma digital na ALC cresceram em uma média de 9% por ano desde 2005, para US\$ 87,7 bilhões em 2024, ligeiramente acima do crescimento médio global (8,4%). Os subsetores de crescimento mais rápido (negócios e serviços de TI) respondem por mais de 70% das exportações de serviços fornecidos digitalmente pela ALC. Mas a participação da América Latina e do Caribe nas exportações globais de serviços prestados de forma digital permanece modesta, de apenas 2%. Portanto, há muito espaço para crescimento.

E enquanto a China está crescendo em importância, os Estados Unidos continuam sendo o principal parceiro comercial digital da América Latina e Caribe, absorvendo 34% das exportações digitais e fornecendo 42% das importações. O comércio intrarregional de serviços prestados digitalmente permanece limitado, representando apenas 8,4% do total das exportações de serviços prestados digitalmente da ALC em 2023.

Em comparação, na Europa essa proporção é de 62%, destacando a margem de manobra para um maior comércio e integração no setor digital na região. Isso será fundamental para a próxima década de crescimento global.

Em meio à incerteza global, o papel da OMC continua sendo crítico como garantidor da estabilidade e previsibilidade. Aproximadamente 72% do comércio mundial de mercadorias ainda é regido pelo princípio da nação mais favorecida, demonstrando a importância de uma estrutura institucional baseada em regras claras.

Ainda assim, praticamente todos os membros da OMC concordam com a necessidade de reforma. As tensões entre as grandes potências e as expectativas de vários países exigem uma atualização das regras para refletir as novas realidades, mas preservando o que funciona bem. A próxima Conferência Ministerial da OMC, a ser realizada em Yaoundé em março de 2026, será crucial para avançar na definição de possíveis caminhos.

A América Latina e o Caribe enfrentam o desafio de se adaptar a essas condições que mudam rapidamente. Por isso, é importante concentrar-se na redução dos custos do comércio internacional por meio de mais eficiência na facilitação do comércio, e de investimentos em diversificação, não apenas de produtos e mercados, mas também avançando na exportação de serviços e na economia digital.

A região deve aproveitar ao máximo os acordos comerciais existentes, melhorar a logística e a infraestrutura e trabalhar em estreita colaboração com o setor privado.

Uma mensagem central para a região é que depender de um único parceiro para a maior parte da demanda – e outro para a oferta – não é sustentável. É hora de complementar os fluxos existentes, olhando para os vizinhos e para a própria região para encontrar novos parceiros e crescimento. Existem grandes oportunidades do outro lado da fronteira.

Fonte: Valor Econômico SP

Data: 17/11/2025



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 179/2025
Página 62 de 62
Data: 17/11/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS
Data: 17/11/2025