

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 183/2025
Data: 24/11/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS CONCENTRA MAIS DA METADE DAS EXPORTAÇÕES DE CARROS NO BRASIL	4
TÉCNICOS DO TCU BUSCAM DIÁLOGO PARA ACELERAR AUDITORIAS NO SETOR PORTUÁRIO	7
TERMINAL NO PORTO DE SANTOS RECEBE CERTIFICAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA	8
CHAMAMENTO PÚBLICO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS NÃO ATRAI INTERESSADOS; ENTENDA	9
PORTO DE PARANAGUÁ JÁ INICIOU SEGUNDA ONDA DE INVESTIMENTOS, DIZ EDUARDO NERY	10
ANTAQ VAI CRIAR GRUPO PARA CONSensualidade NA RESOLUÇÃO DE CONFLITOS	11
ESCOAMENTO DE CARGAS AO PORTO DE SANTOS DEVE SER AMPLIADO COM INVESTIMENTO BILIONÁRIO EM REDE FERROVIÁRIA	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
MISSÃO DUBAI: INVESTIMENTO DE R\$ 1,6 BILHÃO NO PORTO DE SANTOS E PARCERIAS PARA AMPLIAÇÃO DA MALHA INTERNACIONAL SÃO DESTAQUES EM MISSÃO OFICIAL	13
PORTAL PORTO GENTE	14
ANÁLISE DO JULGAMENTO STS10 - TCU	15
ALERTA MÁXIMO DE CHUVA FORTE EM SÃO PAULO: BAIXADA SANTISTA ENTRE AS REGIÕES COM ACÚMULO 'MUITO ALTO'	19
BE NEWS – BRASIL EXPORT	20
EDITORIAL – O ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA: EXPECTATIVAS E NOVOS DESAFIOS	20
OPINIÃO – ARTIGOS - A VARIANTE DO PARAGUAÇU	21
DEFESA ALEGA ‘CONFUSÃO MENTAL’ DE BOLSONARO, MAS PRISÃO É MANTIDA POR MORAES	22
EX-PRESIDENTE DISSE À JUÍZA QUE ACREDITAVA TER ALGUMA ESCUTA NA TORNOZELEIRA	24
MINISTROS DA 1ª TURMA DO STF DECIDEM SE EX-PRESIDENTE SEGUE PRESO PREVENTIVAMENTE	24
DEPUTADA ACUSA NIKOLAS FERREIRA DE USAR CELULAR PERTO DE BOLSONARO DURANTE VISITA	25
"TODO MUNDO SABE O QUE ELE FEZ", DIZ LULA SOBRE PRISÃO PREVENTIVA DE BOLSONARO	26
APÓS FUGA DO BRASIL, ALEXANDRE RAMAGEM RECEBE SUA FAMÍLIA EM AEROPORTO NOS EUA	27
ACORDO ENTRE MERCOSUL E UNIÃO EUROPEIA DEVE SER ASSINADO EM 20 DE DEZEMBRO	28
NACIONAL HUB – CURTAS – AVIAÇÃO BRASILEIRA BATE NOVO RECORDE DE PASSAGEIROS	29
<i>Recorde na aviação</i>	29
<i>Marca superada nos voos domésticos</i>	29
<i>Mais de 100 milhões</i>	30
<i>Top five</i>	30
<i>Ação de graças nos EUA</i>	30
<i>Gás do Povo</i>	30
PL ANTIFACÇÃO TRAMITOU NA CÂMARA SEM A DEVIDA MATURACÃO, DIZ DIRETOR-GERAL DA PF	30
MINISTRO DESTACA CONFIANÇA INTERNACIONAL APÓS MISSÃO DO BRASIL A DUBAI	31
DIÁLOGO ENTRE ANTT E CNJ ABORDA LITÍGIOS REGULATÓRIOS E POLÍTICAS DE REINserÇÃO SOCIAL	33
ANTAQ ABRE PRAZO PARA AJUSTES OPERACIONAIS NO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	34
FERROVIA DE MATO GROSSO CHEGA A 73% DE EXECUÇÃO	35
ALERTA DOS EUA LEVA SEIS AÉREAS A INTERROMPER VOOS PARA A VENEZUELA	36
NOVO FÓRUM DO BRASIL EXPORT DISCUTE DESAFIOS CLIMÁTICOS E EXPANSÃO ENERGÉTICA	37
FALTA DE REGULAMENTAÇÃO TRAVA PESQUISA MINERAL EM TERRAS INDÍGENAS, APONTA ANM	38
APEXBRASIL APRESENTA NA EUROPA PORTFÓLIO DE PROJETOS VOLTADOS A MINERAIS CRÍTICOS	40
GOVERNO REDUZ PARA R\$ 7,7 BI CONGELAMENTO DE DESPESAS NO ORÇAMENTO DE 2025	41
SEM ESCLARECER IRREGULARIDADES, MASTER DIZ NÃO SER RESPONSÁVEL POR R\$ 12,2 BI REPASSADOS AO BRB	43
PRESIDENTE AFASTADO DO BRB VOLTA AO BRASIL E DIZ COLABORAR COM INVESTIGAÇÕES	44
OPINIÃO – ARTIGOS - SAIA DO PERSONAGEM	45
JORNAL O GLOBO – RJ	47
PREVISÃO DE RESULTADO FISCAL PIORA EM 13 ESTATAIS E SITUAÇÃO AGRAVA CONTAS DA UNIÃO	47
GOVERNO NEGOCIA COM A AXIA PARA RETOMAR O NOME ELETROBRAS	48
PRESIDENTE DO BC DIZ QUE BANCOS SÃO FALÍVEIS E É PRECISO APRENDER PARA NÃO REPETIR PROBLEMAS DO PASSADO	49
LULA AFIRMA QUE BRASIL NÃO SERÁ MERO EXPORTADOR DE MINERAIS CRÍTICOS	51
O ESTADO DE SÃO PAULO SP	52
PF CITA ‘FALHA TOTAL’ E DIZ QUE BRB SÓ RECUPEROU R\$ 12,2 BILHÕES POR ‘PURA BOA VONTADE’ DO MASTER	52
CVM AVALIA ACORDO DE R\$ 13,86 MILHÕES ENVOLVENDO O BANCO MASTER E DANIEL VORCARO	53
SITUAÇÃO DOS CORREIOS É MUITO RUIM E IMPACTO FISCAL PODE SER AINDA MAIOR EM 2026, DIZ DURIGAN	55



DESCONTO NO SALÁRIO: STF TEM MAIORIA PARA FIXAR REGRAS PARA COBRANÇA ASSISTENCIAL POR SINDICATOS	56
CUSTO DE MP DO SETOR ELÉTRICO PARA A CONTA DE LUZ EQUIVALE A METADE DA ECONOMIA COM ISENÇÃO DO IR	57
VALOR ECONÔMICO (SP).....	59
DIAMANTE E ENEVA FECHAM PARCERIA PARA DISPUTAR LEILÃO E PLANEJAM TÉRMICAS NO CEARÁ.....	59
GOVERNO NEGOCIA COM AXIA ENERGIA CESSÃO DA MARCA ELETROBRAS.....	60
GOVERNO DEVE NEGOCIAR COM OS EUA RETIRADA DE TARIFAS SOBRE MAIS PRODUTOS, DIZ ALCKMIN	61
PETRÓLEO SOBE COM POLÍTICA MONETÁRIA DOS EUA NO RADAR.....	62
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,8 BI NA 3ª SEMANA DE NOVEMBRO	62
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	63
PORTOS PÚBLICOS DO SUL CRESCEM 14% NO 3º TRIMESTRE	63
PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTA 6,2 MILHÕES DE TONELADAS EM 10 MESES.....	63
COM 13,3M DE CALADO, TCP ESPERA EMBARCAR ATÉ 400 TEUS ADICIONAIS POR NAVIO	64
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO TEM ALTA DE 27% NA RECEITA E ALCANÇA MELHOR RESULTADO EM 5 ANOS.....	65
CONSULTA SOBRE NAVIOS SUSTENTÁVEIS TEM PRAZO AMPLIADO ATÉ 11 DE JANEIRO	66
PRIORIDADES DO FMM PARA INFRA AQUAVIÁRIA SOMAM MAIS DE R\$ 11 BILHÕES EM 3 ANOS.....	67
ARTIGO - DEMURRAGE DE CONTÊINER: COMO A RECENTE INTERPRETAÇÃO DA ANTAQ PODE ALTERAR CUSTOS E PRAZOS LOGÍSTICOS	68
MARLIN OBTÉM PRIORIDADE DO FMM PARA CONSTRUÇÃO DE 6 REBOCADORES.....	69
TCP RECEBE NAVIO COM NOVO MODELO DE VEÍCULOS DA CHINESA GEELY	70
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	71
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	71



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS CONCENTRA MAIS DA METADE DAS EXPORTAÇÕES DE CARROS NO BRASIL

Entre janeiro e setembro foram embarcados mais de 108 mil veículos pelo cais santista; veja os dados

Por Ted Sartori 23 de novembro de 2025



No acumulado dos nove primeiros meses deste ano, o terminal da Santos Brasil movimentou 194.468 veículos contra 143.713 unidades no mesmo período do ano passado – alta de 35,3% (Santos Brasil/Divulgação)

O Porto de Santos segue acelerando quando o assunto é exportação de automóveis. O complexo santista é responsável, atualmente, por aproximadamente 55% dos embarques do País, distribuídos entre os terminais Ecoporto, na Margem Direita, e Santos Brasil, na Margem Esquerda (Guarujá).

Segundo dados da Autoridade Portuária de Santos (APS), a partir do Comex, sistema do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), foram exportados de janeiro a setembro deste ano 108.657 unidades via Porto de Santos. O crescimento é de 39,08% em relação às 66.191 do mesmo período em 2024. O número também já superou o total do ano passado, que foi de 92.926 unidades.

Levando em conta os valores financeiros, a movimentação foi de US\$ 1,5 bilhão neste ano, também até setembro - 37% a mais que os US\$ 922,8 milhões da mesma faixa temporal em 2024. A importância também superou a do ano anterior completo, que foi de US\$ 1,3 bilhão.

Diretor executivo da Process Log & Comex, empresa especializada em operações de Logística e Comércio Exterior, Lúcio Lage comenta que a exportação de veículos tem um peso enorme para a economia da Baixada Santista, porque movimenta toda uma cadeia logística regional: porto, terminais, transportadoras, agentes de carga, despachantes, seguradoras e empresas de serviços.

“Do ponto de vista econômico, é uma atividade que traz liquidez e previsibilidade para o comércio exterior da região. Cada navio embarcando veículos representa centenas de contêineres, cargas fracionadas, serviços logísticos, transporte rodoviário e seguro internacional: tudo isso circulando capital na Baixada Santista”, argumenta.

Crescimento de outros

Embora muito à frente dos portos de Paranaguá (PR), segundo colocado com 51.870 veículos exportados até setembro, e de Suape (PE), em terceiro lugar com 28.099 unidades, os números de outros complexos portuários brasileiros envolvendo o assunto chamam a atenção.

“Os números demonstram a centralidade de Santos nas exportações, ao mesmo tempo em que evidenciam o crescimento da operação de outros portos, resultado da diversificação logística das montadoras e da retomada operacional de terminais regionais”, avalia Rafael Cristelo, gerente geral da K Line, empresa japonesa de navegação que opera mais de 600 navios em todo o mundo e é líder no País no transporte marítimo de veículos.

Quadro geral

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) informou que, até setembro, foram exportadas 430,8 mil unidades pelo Brasil - em 2024, foram 398 mil. A quantidade supera a previsão feita pela entidade em janeiro para o ano - de 428 mil - e foi refeita em agosto, aumentando para 552 mil.

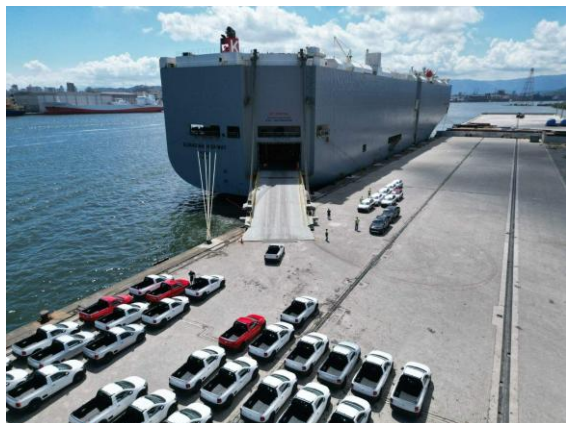
Cristelo observa que as exportações brasileiras de veículos permanecem altamente concentradas na América Latina. A Argentina é, de longe, o principal destino, respondendo por aproximadamente 50% do valor total exportado entre janeiro e setembro deste ano. Na sequência, destacam-se México (20%), Colômbia (10%), Chile (6%) e outros mercados da região, como Peru, Uruguai e Paraguai.

“Historicamente, o Brasil se especializou na produção de automóveis de passeio, SUVs compactos, caminhões e chassis de ônibus, enquanto a Argentina concentra sua indústria na fabricação de picapes, devido à forte presença local de fornecedores e montadoras voltadas a esse segmento”, explica.

O gerente geral da K Line lembra que, apesar de o México permanecer como segundo maior mercado para os veículos brasileiros, vem enfrentando crescente concorrência de modelos chineses. “O market share (grau de participação no mercado) já ultrapassa 35% naquele país — fator que naturalmente reduz o espaço para os produtos nacionais”, afirma.

Porto tem dois terminais para carros

Operado pela Santos Brasil, o Terminal Exportador de Veículos (TEV), na Margem Esquerda, é responsável por mais de 90% da movimentação de automóveis no Porto de Santos - e cerca de 40% no País. Trata-se do maior terminal de veículos do Brasil, com capacidade operacional para 300 mil automóveis por ano, e está localizado em área contígua à do Tecon Santos, terminal de contêineres também administrado pela Santos Brasil.



A maior parte vai para Argentina, Colômbia, Equador, Chile e México (Santos Brasil/Divulgação)

No acumulado dos nove primeiros meses deste ano, o terminal movimentou 194.468 veículos contra 143.713 unidades no mesmo período do ano passado – alta de 35,3%. No último trimestre, foram 73.202 veículos - alta de 31,1% comparado ao terceiro trimestre de 2024, mantendo a trajetória positiva do terminal, impulsionado pelo forte desempenho das exportações de veículos leves para mercados como Argentina, Colômbia e México e de pesados para os Estados Unidos.

Países

As exportações representam a maior parte da movimentação no terminal. No primeiro semestre deste ano, dos 121.266 veículos operados, 114.235 foram para a exportação. No mesmo período do ano passado, o total foi de 87.858, com 77.470 unidades enviadas para o exterior.

Embora haja cargas para praticamente todos os continentes, a maior parte do atendimento é para a América do Sul (Argentina, Colômbia, Equador e Chile) e do Norte (México, com a maior representatividade).

“Nossa movimentação é majoritariamente de exportação em razão da proximidade com o maior polo industrial produtor de veículos do Brasil, onde estão localizadas várias das principais montadoras (região do ABC e interior de SP). Além disso, São Paulo tem maior taxa de tributos na importação em relação a outros estados com atividade portuária”, afirma o diretor de Operações de Terminais Portuários da Santos Brasil, Bruno Stupello.

Já o Ecoporto, pertencente ao Grupo EcoRodovias, movimentou 20.057 unidades de janeiro a setembro deste ano, número superior ao mesmo período de 2024 (15.499), o que representou um crescimento de 29%.

“A capacidade do nosso espaço para carro pode aumentar ou diminuir de acordo com o perfil de carga que está agendada, isso é característica de terminal multipropósito”, explica, em nota, o Ecoporto.

Atividade requer mão de obra especializada

Embora a exportação de automóveis tenha impacto expressivo em empregos, o diretor executivo da Process Log & Comex, Lúcio Lage, acredita que existem melhorias a serem feitas.



Ecoporto exportou 20.057 unidades de janeiro a setembro de 2025 (Ecoporto/Divulgação)

O especialista lembra que a atividade demanda mão de obra especializada em diversas etapas: estufagem, conferência, vistoria, documentação, seguros e gestão logística. Para cada emprego direto dentro de uma montadora ou terminal, observa Lúcio, há vários empregos indiretos em empresas de apoio, como as do setor logístico, de comércio exterior e transporte.

“O que pode ser melhorado é a qualificação e integração da mão de obra local com as novas tecnologias do setor, como sistemas de rastreamento, digitalização documental e processos aduaneiros automatizados”, explica.

Além disso, Lage acrescenta que políticas de incentivo e simplificação tributária podem ampliar a competitividade das empresas da região, permitindo que mais operações sejam realizadas em Santos, em vez de migrar para outros portos com custos menores ou burocracia reduzida. “Quanto mais previsibilidade e eficiência o ambiente portuário oferecer, mais empregos e investimentos o setor atrai”, detalha.

Competitividade

Dentro disso, manter a competitividade do Porto de Santos é essencial. O principal desafio, segundo o especialista, é equilibrar custo, eficiência e infraestrutura. “Santos é o maior porto do Hemisfério Sul, mas enfrenta gargalos logísticos como acessos viários, burocracia aduaneira e custos portuários elevados. Ao mesmo tempo, terminais de outros estados vêm investindo pesado em tecnologia, automação e incentivos fiscais”, indica.

Para que o complexo santista siga competitivo, na visão de Lúcio, Santos precisa acelerar projetos estruturantes como a conclusão do túnel imerso Santos-Guarujá, a modernização dos acessos rodoviários e ferroviários, e a digitalização completa dos processos portuários. Ele cita a integração entre Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) e outros órgãos em plataformas únicas.

“Outro ponto crucial é fortalecer a colaboração entre os operadores privados, os órgãos públicos e as empresas do setor, criando um ambiente de confiança e previsibilidade. Isso é o que faz com que investidores e operadores internacionais continuem apostando em Santos como hub principal de exportação, não só de automóveis, mas de toda a cadeia industrial brasileira”, reforça.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/11/2025

TÉCNICOS DO TCU BUSCAM DIÁLOGO PARA ACELERAR AUDITORIAS NO SETOR PORTUÁRIO

Interlocução com outros órgãos pode resolver pendências sem precisar de julgamento no Tribunal de Contas

Por Ted Sartori 23 de novembro de 2025



Área técnica da Corte de Contas analisa projetos de arrendamento portuário no Brasil para verificar se estão dentro dos aspectos legais (Alexsander Ferraz/AT)

A interlocução é uma das importantes características da área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) quando o assunto é a análise de arrendamentos portuários, o que por vezes facilita o trabalho. A visão é do auditor-chefe da Unidade de Auditoria Especializada em

Infraestrutura Portuária e Ferroviária (AudPortoFerrovia) do TCU, Carlos Rafael Menin Simões, que palestrou no 2º Encontro Porto & Mar, realizado pelo Grupo Tribuna na última terça-feira, em Brasília.

Menin lembra que, durante o processo, há conversas frequentes com os órgãos que modelam os projetos, como a Infra S.A. e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), além do poder concedente, que é o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). A prática acaba encurtando caminhos.

“Muitas de nossas constatações já são resolvidas nessa parte. Elas não precisam nem ir a julgamento do Tribunal. Muitas vezes a gente registra isso no relatório, que o órgão já se comprometeu a ajustar aquele tema ou já ajustou durante a análise”, revela.

Aspectos

Levando em conta decisões recentes do Tribunal, o auditor-chefe lembra que as preocupações estão relacionadas aos parâmetros e estudos dos arrendamentos (os cadernos de engenharia, a demanda, a metodologia e a preocupação com estimativa de custos).

“Um segundo bloco de atenção é com as cláusulas contratuais, em especial com essa questão dos incentivos, se há clareza nas cláusulas, se não vão gerar insegurança jurídica, sendo um pouco desse bloco de questões de transparência”.

Publicidade

Menin observa que, muitas vezes, os estudos dos projetos são encaminhados ao TCU depois da audiência pública correspondente, mas não se dá publicidade a eles. “Então, os agentes setoriais vêm ao Tribunal para tomar conhecimento dos projetos, algo que, na nossa visão, já deveriam estar nas páginas dos órgãos, das autoridades portuárias, além de alguns aspectos interinstitucionais e de planejamento”, detalha.

Atenção especial e consenso

O auditor-chefe explica que, usualmente em processos portuários, o TCU se debruça muito sobre os estudos de viabilidade, as estimativas de custo, a modelagem econômico-financeira e nos documentos jurídicos (minutas de contrato e de edital).

“A gente sempre busca olhar se os incentivos contratuais que estão estabelecidos ali nesse equilíbrio entre a modelagem, o contrato e o edital encontram-se, de fato, coerentes com aquilo que se espera, com repartição de riscos entre as partes. Observamos sempre também as questões que se sobressaem nas consultas públicas e outros aspectos institucionais”, detalha.

Dada a posição do TCU, segundo Menin, a Corte possui uma chance muito boa de colocar agentes setoriais, especialmente o poder público, para dialogar, o que não ocorre em outros locais, às vezes, por alguma fragmentação de política pública. “E o Tribunal tem essa possibilidade então de, por vezes, chegar até um consenso entre essas entidades”, completa o auditor-chefe.

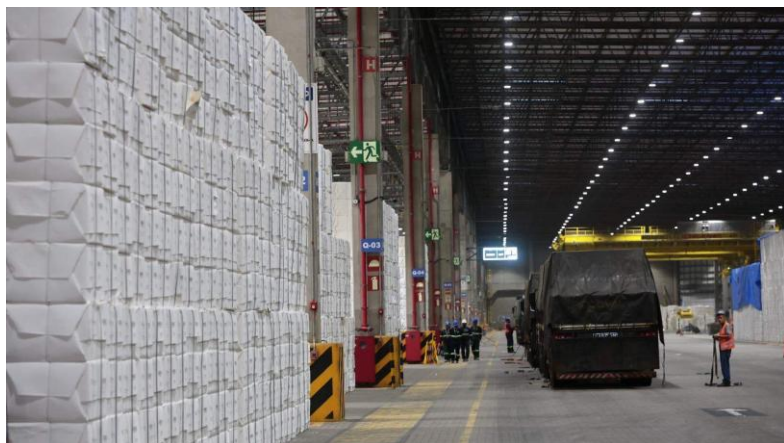
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/11/2025

TERMINAL NO PORTO DE SANTOS RECEBE CERTIFICAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA

Eldorado Brasil Logística (EBLog) recebeu a certificação ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)

Por A Tribuna.com.br 23 de novembro de 2025



Terminal da Eldorado Brasil Celulose foi certificado com o ISPS Code (Alexsander Ferraz/AT)

O terminal Eldorado Brasil Logística (EBLog), da Eldorado Celulose, no Porto de Santos, recebeu a certificação ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code), o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias, estabelecido pela Organização Marítima Internacional (IMO). O documento comprova que o terminal

está em conformidade com os mais altos requisitos internacionais de segurança portuária.

O código define padrões globais que todos os navios e terminais portuários em áreas de comércio internacional devem seguir, caso do Porto de Santos. O objetivo é prevenir qualquer tipo de interferência que possa comprometer a segurança marítima. O reconhecimento foi alcançado após um processo rigoroso, com etapas como a avaliação de segurança da instalação do terminal e a criação e implementação do Plano de Segurança da Instalação Portuária, entre outros critérios.

Para o diretor de Logística do terminal EBLog, Flavio da Rocha Costa, o resultado é fruto da integração e dedicação de toda a equipe. “Essa certificação é uma vitória que devemos à nossa disciplina, disposição e alinhamento diários. O EBLog é um dos primeiros terminais do setor no Brasil a ter este certificado e isso demonstra a nossa capacidade de operar com eficiência, responsabilidade e total conformidade com as normas internacionais”, destaca Costa.

Com a certificação, o EBLog, que já é considerado um dos terminais mais modernos do mundo, se consolida como um dos mais seguros do Porto de Santos, contribuindo para o fortalecimento da logística sustentável e integrada da Eldorado Brasil.

O gerente de Logística do EBLog, Marcelo Falcão, enfatizou a importância do padrão de qualidade das operações. “O ISPS Code é um marco importante que reafirma a excelência da Eldorado nas suas entregas e garante ainda mais segurança para os colaboradores, parceiros e toda a cadeia logística”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/11/2025

CHAMAMENTO PÚBLICO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS NÃO ATRAI INTERESSADOS; ENTENDA

Edital era para novas adesões à sociedade
Por Bárbara Farias 23 de novembro de 2025



A cessionária Ag-Fips é um consórcio formado pelas empresas Rumo Logística, VLI Multimodal e MRS (Vanessa Rodrigues/AT)

O chamamento público aberto para novas adesões ao quadro societário da cessionária da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) não atraiu interessados. O edital, elaborado em conjunto pela Autoridade Portuária de Santos (APS) e Associação Gestora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (AG-Fips), foi publicado no Diário Oficial da União no dia 30 de setembro e encerrado no dia 28 de outubro.

O chamamento cumpre o contrato de cessão de 2022, firmado entre a APS e a AG-Fips, e busca ampliar o número de associados que colaboram com a administração e os investimentos na malha ferroviária portuária.

“O mecanismo deve ser realizado a cada dois anos e tem a função de identificar potenciais empresas aptas a integrar a entidade como associado investidor ou associado não investidor, conforme regras da cláusula nona do contrato de cessão”, informou a APS.

Formas

Segundo a administração portuária, o associado investidor participa do rateio de custos e despesas e faz investimentos. Já o associado não investidor apenas compartilha custos e despesas, sem aportes, contribuindo junto à associação em proporção à sua movimentação de cargas.

De acordo com o edital, apenas operadores ferroviários habilitados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) — com movimentação atual ou expectativa comprovada para os próximos dois anos — ou grupos econômicos controladores de dois ou mais desses operadores poderiam participar.

A cessionária AG-Fips é um consórcio formado pelas empresas Rumo Logística, VLI Multimodal e MRS Logística. Procurada, a AG-Fips informou, em nota, que “não há alteração na estrutura associativa”.

A cessionária ressaltou que “a previsão de chamamento público periódico, estabelecido no contrato, tem por objetivo garantir a permeabilidade do sistema e reforçar o compromisso institucional com os princípios de transparência, publicidade e isonomia”.

Por fim, a APS destacou que “o chamamento garante que, ao longo dos 35 anos de vigência contratual, o consórcio gestor da ferrovia permaneça aberto à entrada de novos parceiros, capazes de aportar investimentos, tecnologias, expertise e reforço financeiro”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/11/2025

PORTO DE PARANAGUÁ JÁ INICIOU SEGUNDA ONDA DE INVESTIMENTOS, DIZ EDUARDO NERY

Ex-diretor-geral da Antaq destacou importância da expansão no Paraná e criticou demora para Tecon Santos 10

Por Ted Sartori 22 de novembro de 2025



Nery ressaltou a necessidade de expansão da infraestrutura dos portos, ampliação de arrendamentos e melhoria dos acessos aquaviários (Alexsander Ferraz/AT)

Os novos arrendamentos no Porto de Paranaguá (PR) foram valorizados pelo ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o consultor Eduardo Nery, durante o 2º Encontro Porto & Mar, realizado pelo Grupo Tribuna na última terça-feira, em Brasília. Foi um exemplo

representativo trazido pelo consultor referente à segunda onda de investimentos que está acontecendo no setor portuário.

“Foram três áreas relevantes para aumentar a capacidade de armazenagem (PAR14, PAR15 e PAR25, voltados à movimentação de grãos sólidos vegetais), além da concessão do acesso aquaviário. São quase R\$ 2 bilhões de investimentos só em Paranaguá. Isso vai ser importantíssimo”, afirma.

Nery lembra que, principalmente na época da safra, os exportadores sofrem em Paranaguá com filas, chegando a 40 dias esperando na área de fundeio, ocasionando pagamento de sobre-estadia por parte das embarcações e, por essa razão, aumentando o custo do transporte e tornando as exportações brasileiras menos competitivas.

“Com esses investimentos, além de ser melhorada a infraestrutura de acesso aquaviário, você vai ter mais profundidade e, assim, poderá receber embarcações que vão trafegar com maior capacidade de carga. Os investimentos nesses terminais vão trazer também novas estruturas de atracação, com novos píeres, fazendo com que também aumente a capacidade de berço, de infraestrutura. E também haverá os investimentos nos armazéns, ou seja, vão aumentar a capacidade de armazenagem. Isso, sim, reduz custos logísticos e melhora o atendimento da carga”, argumenta.

O ex-diretor-geral da Antaq também destacou a gestão do Porto de Paranaguá como fator positivo dentro desse ciclo. “Isso é importantíssimo falar porque não adianta ter investimento sem planejamento. Precisamos de governança também. E governança exige autoridades portuárias com capacidade de gestão, com dirigentes que tenham um perfil, um currículo adequado para poder fazer uma boa gestão. É um gestor que conhece, que já está há muito tempo ali e que vem fazendo entregas relevantes”. Luiz Fernando Garcia é presidente da Portos do Paraná (que engloba Paranaguá e Antonina) desde 2019.

Tecon Santos 10

Entre os investimentos em portos destacados por Nery, também está o do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos.

A votação do relatório sobre a modelagem foi adiada para 8 de dezembro. Ele seria votado na sessão extraordinária realizada na última terça-feira pela Corte de Contas, mas o ministro Augusto Nardes pediu vista (mais prazo) para analisar melhor a matéria. O adiamento reduz a possibilidade de execução do certame ainda neste ano, conforme planeja o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

O ex-diretor-geral da Antaq mostrou incômodo com a longa discussão envolvendo o Tecon Santos 10.



“Ele está sendo modelado desde 2020. São cinco anos sem esses investimentos. O Porto de Santos urge por isso, por essa infraestrutura. Essa capacidade já podia estar disponibilizada, com os usuários já se beneficiando dela”, comenta.

“Ele (Tecon Santos 10) está sendo modelado desde 2020. São cinco anos sem esses investimentos. O Porto de Santos urge por isso, por essa infraestrutura. Essa capacidade já podia estar disponibilizada”, afirmou Eduardo Nery, consultor e ex-diretor-geral da Antaq (Dimmy Falcão/Especial para A Tribuna)

Nery lembrou que a capacidade projetada no complexo santista sempre está muito próxima da demanda. “Quando a gente está longe da capacidade ideal, isso significa maiores custos logísticos, ineficiência e pior atendimento da carga”, emenda.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/11/2025

ANTAQ VAI CRIAR GRUPO PARA CONSENSUALIDADE NA RESOLUÇÃO DE CONFLITOS

Objetivo é garantir mais eficiência administrativa e reduzir litígios

Por Ted Sartori 22 de novembro de 2025



Com a consensualidade, Antaq evitou a cobrança de R\$ 17 milhões por sobre-estadia de contêineres (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) vai estabelecer um grupo de trabalho para propor formas de ampliar a consensualidade na resolução de conflitos entre os regulados pela autarquia. A iniciativa foi anunciada no início deste mês, em reunião de diretoria.

“Embora a Antaq tenha iniciativas relevantes de consensualidade, está sendo importante

constituir um grupo técnico, altamente especializado, para estudar a questão de forma mais sistêmica na Agência. Como resultados, esperamos garantir mais eficiência administrativa, reduzir litígios (processos judiciais) e aprimorar mecanismos de resolução de controvérsias”, afirma a diretora da Antaq, Flávia Takafashi.

O Acórdão (decisão colegiada) 521 da Antaq representa bem essas medidas envolvendo a consensualidade. Ele tem como meta apontar os casos em que a Agência entende como abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres, tanto para a importação quanto para a exportação. Trata-se da multa cobrada pelo atraso na devolução do contêiner.

Com o pilar da consensualidade, a Antaq evitou a cobrança indevida de R\$ 17 milhões, decorrentes de taxas de sobre-estadia de contêineres, em setembro. Os acordos cumprem decisão da Agência, aprovada em agosto deste ano, que incentiva a harmonização de conflitos e a resolução rápida e efetiva para os agentes envolvidos nas cobranças.

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

“A expectativa é que o grupo realize uma ampla análise em outros órgãos públicos, principalmente em agências reguladoras, para examinar as experiências e necessidades da Antaq. Com os resultados, serão verificadas soluções positivas que poderão ser usadas e/ou adaptadas para a Agência ou, se necessário, propostas novas formas de aplicação da consensualidade”, explica Flávia.

Ampliação

A ideia da Antaq com essa estratégia, segundo a diretora da autarquia, é disseminar essa forma de atuação, a fim de identificar novas oportunidades, especializar as equipes e gerar ainda mais resultados.

“A atuação da Antaq na harmonização de conflitos tem sido efetiva ao dar resposta às demandas do mercado por pragmatismo e segurança. Queremos unir técnica, diálogo e inovação para a criação de soluções céleres e definitivas aos problemas enfrentados pelo setor”, finaliza Flávia.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/11/2025

ESCOAMENTO DE CARGAS AO PORTO DE SANTOS DEVE SER AMPLIADO COM INVESTIMENTO BILIONÁRIO EM REDE FERROVIÁRIA

Malha Sudeste, que conecta três estados aos portos de Santos e Itaguaí, tem contrato que prevê R\$ 3,8 bilhões na operação

Por A Tribuna.com.br 22 de novembro de 2025



Ferrovias conectam os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo aos portos de Santos e Itaguaí (Divulgação/MRS)

A Malha Sudeste, uma das principais redes ferroviárias de transporte de cargas do Brasil, receberá investimentos que devem ampliar o escoamento de produtos rumo ao cais santista. Ela conecta os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo aos portos de Santos e Itaguaí (RJ).

O contrato de concessão da Malha Sudeste repactuado com a concessionária MRS e assinado na última terça-feira, no Tribunal de Contas da União (TCU). Estão previstos R\$ 3,8 bilhões em investimentos voltados à melhoria da eficiência operacional e do transporte de cargas.

A oficialização do acordo decorre de uma solução consensual aprovada pelo TCU, envolvendo o Ministério dos Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) e a MRS Logística.

A repactuação acrescenta cerca de R\$ 2,8 bilhões em outorga a ser paga pela concessionária, contribuindo para o reequilíbrio contratual e para a execução do plano de investimentos.

“A Malha Sudeste desempenha papel relevante no transporte de cargas de grande volume, como minério de ferro, produtos siderúrgicos e agrícolas, ao conectar polos produtivos aos portos de Santos e Itaguaí”, disse, em nota, o Ministério dos Transportes.

Serão feitas intervenções em municípios para reduzir conflitos entre a ferrovia e o trânsito urbano, como Barra Mansa (RJ), Barra do Piraí (RJ) e Ibitité (MG), com o objetivo de melhorar as condições de segurança nas regiões.

Carteira

Na próxima terça-feira, será lançada, pelo Ministério dos Transportes, a Política Nacional de Concessões Ferroviárias e a carteira de projetos da pasta para 2026.

A pasta prevê realizar no próximo ano oito leilões de ferrovias, que irão alavancar mais de R\$ 600 bilhões no setor. Cerca de 9 mil quilômetros de trilhos serão concedidos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/11/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MISSÃO DUBAI: INVESTIMENTO DE R\$ 1,6 BILHÃO NO PORTO DE SANTOS E PARCERIAS PARA AMPLIAÇÃO DA MALHA INTERNACIONAL SÃO DESTAQUES EM MISSÃO OFICIAL

Ministro Silvio Costa Filho encerra agenda nos Emirados Árabes com parcerias estratégicas para o país nos modais portuário e aeroportuário



Missão se encerra com resultados expressivos para a infraestrutura e a indústria brasileiras.

A missão oficial do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) a Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, encerrou-se com resultados expressivos para a infraestrutura e a indústria brasileiras. Liderada pelo ministro Silvio Costa Filho, a comitiva brasileira volta ao país com o anúncio de R\$ 1,6 bilhão em investimentos privados para o Porto de Santos e avanços significativos nas negociações para ampliar a malha aérea internacional em regiões

brasileiras.

A visita, que reuniu autoridades e grandes agentes globais de logística entre os dias 18 e 21 de novembro, serviu para reafirmar o Brasil como um destino seguro para o capital estrangeiro e para alinhar o país às melhores práticas mundiais de inovação e sustentabilidade.

“Viemos mostrar que o Brasil é um parceiro seguro, previsível e aberto a investimentos que gerem desenvolvimento. O saldo desta missão é a prova de que o mercado internacional confia no atual

momento do país, seja aportando recursos na nossa infraestrutura portuária, seja comprando a tecnologia da nossa indústria aeronáutica", avaliou o ministro Silvio Costa Filho.

"O saldo desta missão é a prova de que o mercado internacional confia no atual momento do país"

Silvio Costa Filho

Modernização portuária

O principal anúncio financeiro da missão foi a confirmação de um aporte de R\$ 1,6 bilhão pela DP World, gigante global de logística, para a ampliação de suas operações no Porto de Santos (SP). O investimento visa elevar a capacidade de movimentação do terminal para 2,1 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) até 2028 e inclui a construção de um novo píer, modernização de equipamentos e ampliação do cais em 190 metros.

Além de garantir recursos, a missão focou na troca de experiências e no intercâmbio de boas práticas entre os países. A comitiva técnica brasileira visitou o Porto de Jebel Ali, um dos mais modernos do mundo, para conhecer tecnologias como o sistema Boxbay, que multiplica a eficiência no armazenamento de cargas.

Conectividade e turismo

A ampliação do turismo e das rotas comerciais também foi pauta central da missão ao país dos Emirados Árabes Unidos. Em reunião com o presidente da Emirates Airlines, Tim Clark, o governo brasileiro avançou nas tratativas para levar voos da companhia para a região Nordeste, descentralizando a entrada de turistas estrangeiros no Brasil.



Encontro com Tim Clark

A agenda de sustentabilidade permeou os encontros com representantes locais, como a Autoridade Geral de Aviação Civil da Arábia Saudita e a Dnata. Foram discutidos investimentos na produção de combustível sustentável de aviação (SAF) no Brasil e cooperação técnica para o desenvolvimento de eVTOLs (os "carros voadores"), posicionando o Brasil na vanguarda da descarbonização do setor.

A missão também reforçou laços institucionais voltados à segurança. O ministro se reuniu com o presidente da Interpol, major-general Ahmed Naser Al-Raisi, para debater a proteção do espaço aéreo e de rotas logísticas, uma pauta prioritária para garantir a integridade das operações de comércio exterior brasileiras.

A delegação do Ministério de Portos e Aeroportos contou ainda com a presença do secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, e do diretor-presidente da Anac, Tiago Faierstein.

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

Data: 24/11/2025

ANÁLISE DO JULGAMENTO STS10 - TCU

O debate sobre o futuro do Porto de Santos voltou ao centro da agenda nacional.



Entretanto, entre acusações infundadas, divergências políticas e diagnósticos equivocados, um ponto permanece cristalino: não existe problema de concorrência entre armadores. O verdadeiro gargalo é a falta crítica de infraestrutura.

E os números, as evidências e a realidade operacional não deixam dúvidas.

Concorrência existe, e muita. O que falta é porto.

Hoje, quem utiliza o Porto de Santos encontra um ambiente altamente competitivo. Nada menos que 15 grandes companhias de navegação disputam fretes internacionais diariamente:

- | | | |
|----------------------|------------------|--------------------------------------|
| • Aliança Navegação; | • Hapag-Lloyd; | • ONE; |
| • CMA CGM; | • Hyundai (HMM); | • PIL – Pacific International Lines; |
| • COSCO; | • Maersk; | • Yang Ming; |
| • Evergreen; | • Marfret; | • ZIM. |
| • Grimaldi; | • Modul; | |
| | • MSC; | |

Inclusive, serviços operados pela MSC em Santos são realizados em parceria com outros armadores, onde todos possuem acesso igualitário aos slots. É concorrência pura, aberta e constante, como ocorre nos maiores hubs portuários do planeta.

E mais:

os terminais de Santos atendem todos os armadores, sem distinção. Não há barreiras, não há discriminação, não há restrição.

Como funcionam as parcerias operacionais?

As parcerias operacionais, conhecidas como Vessel Sharing Agreements (VSAs), são frequentemente mal interpretadas. O CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) reconheceu que os VSAs geram importantes eficiências econômicas, como a racionalização do espaço utilizado nas embarcações e a redução da capacidade ociosa. Em uma operação em parceria, todos os armadores concorrentes possuem slots disponíveis.

No caso da MSC, são 9 serviços em que MSC opera no Brasil, via Porto de Santos, 6 deles acontecem em parceria com outros armadores concorrentes (18 navios da MSC contra 23 navios dos parceiros nesses 6 serviços em parceria com Hapag Lloyd, ONE e Maersk).

Vessel Sharing Agreements



OS TERMINAIS DE SANTOS ATENDEM TODOS OS ARMADORES INDISCRIMINADAMENTE.

O Custo Absurdo da Inação: O Colapso Estrutural

O verdadeiro problema de Santos é a insuficiência grave de berços de atracação. Desde 2013, a falta de oferta de novas áreas fez com que a demanda consumisse toda a capacidade.

O resultado é um colapso estrutural:

- Saturação: A taxa de ocupação em Santos ultrapassou 90% em diversos períodos recentes, quando o limite ideal para evitar filas é de cerca de 65%.
- Filas Disparam: O tempo médio de espera dos navios saltou de 8,9 horas em 2019 para uma média anual de 36,4 horas em 2024, atingindo 53 horas em dezembro de 2024.
- Prejuízo ao País: Um navio parado na fila, aguardando infraestrutura pública disponível, custa R\$ 1,6 bilhão por ano aos usuários, sem contar os aumentos de frete.



Esse valor recai diretamente no custo Brasil e reduz nossa competitividade internacional. Quem paga essa conta é o exportador, o importador e o consumidor brasileiro. Isso não é teoria: é matemática.

Acusações sem base técnica já foram refutadas

Denúncias repetidas recentemente e agora ressuscitadas em votos divergentes no TCU, já foram investigadas pelo CADE, com profundidade, método e análise científica.

O resultado foi categórico: não há prática anticoncorrencial entre armadores ou terminais em Santos. A experiência norte-americana na pandemia reforça o ponto: quando o mundo enfrentou congestionamento global e alta explosiva nos fretes, o governo dos EUA investigou formalmente armadores e terminais, concluindo que a causa do caos não era conduta comercial, mas falta de capacidade na infraestrutura.

Diagnósticos feitos por intuição, e não por ciência, produzem decisões erradas e desastrosas.

Por que navios estão omitindo Santos, e por que isso não é má-fé

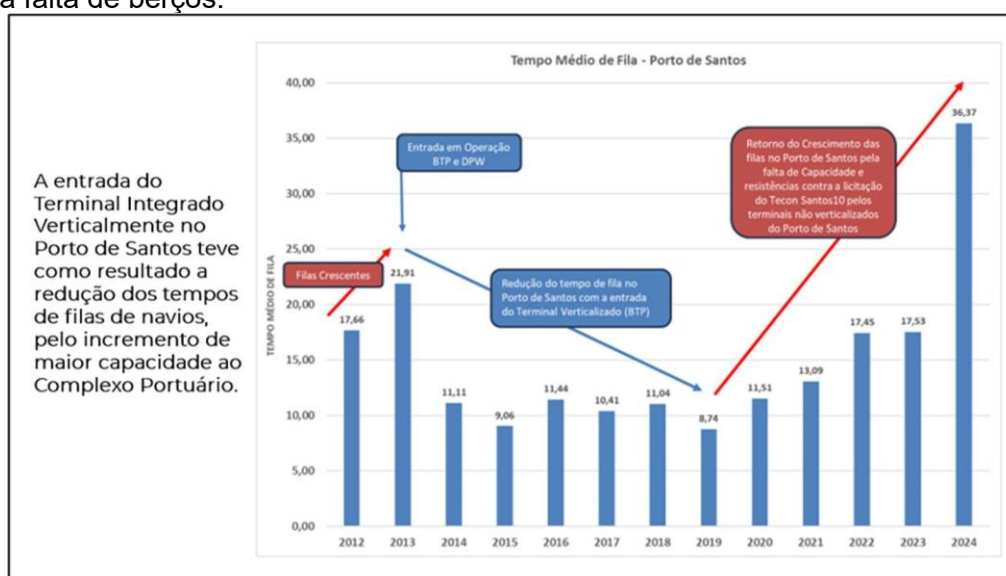
Navios de linha funcionam como ônibus internacionais: precisam cumprir horários em diversos portos.

Quando Santos atrasa por dias, omitir a escala é uma necessidade operacional, não um abuso. É tão injusto culpar o armador por isso quanto seria culpar um motorista de ônibus por um bloqueio na avenida.

O problema não é o transportador.

O problema é que o porto trava.

E o mais grave: São os próprios armadores e usuários que há anos alertam o governo sobre o risco sistêmico da falta de berços.



O modelo landlord brasileiro: responsabilidade direta do Estado

No modelo de gestão portuária brasileiro, o Estado é o “landlord” — é ele quem deve garantir infraestrutura, licitar novas áreas e ampliar a capacidade.

Armadores e terminais não criam berços.

Eles apenas operam nas áreas que o Estado disponibiliza.

E, no caso de Santos, o Estado simplesmente não entregou nada de relevante em mais de uma década

O milagre diário: o porto só funciona por heroísmo operacional

Mesmo com capacidade esgotada, Santos continua crescendo — não por mérito da infraestrutura pública, mas graças a operações extraordinárias feitas a custo altíssimo pelos próprios operadores. Entre elas:

a) Operações com navios de 366 metros

Santos não deveria receber embarcações desse porte com segurança total. Ainda assim, recebe — apoiado por simulações avançadas, manobras especiais, múltiplos rebocadores e coordenação da Marinha.

Sem isso, o porto já teria parado.

b) Operação “Um pelo Outro”



Para reduzir 1 a 2 horas entre atracações, navios entram no canal com outro ainda operando. É uma manobra complexa, arriscada — e absolutamente incomum em portos modernos.

c) Guindastes de mais de R\$ 100 milhões parados em standby

Terminais como a BTP compraram equipamentos bilionários para ficarem de reserva, garantindo redundância caso um guindaste falhe.

É uma solução artificial para compensar a ausência de expansão pública.

O fato é simples:

Santos só funciona graças a soluções improvisadas e caríssimas.

A conta não fecha: faltam berços agora e faltarão ainda mais no futuro

Hoje, Santos opera com 9 berços de contêineres:

3 da BTP

4 da Santos Brasil

2 da DP World

Para operar com eficiência internacional, seriam necessários + 4 berços imediatamente. E quando o STS-10 entrar em operação — em 2034 — ainda faltará capacidade adicional.

O déficit é estrutural. E cresce.

O caso BTP

Como o Estado se recusava a ofertar área, os armadores tiveram que transformar cinco contratos de combustíveis em um terminal de contêineres. Um desses contratos nem aceitou o acordo e está inoperante até hoje, 12 anos depois. A área era um lixão a céu aberto, e a recuperação feita pelos armadores tornou-se a maior obra ambiental da América Latina.

O caso DP World

A DPW nasceu como um terminal privado, fora do porto organizado, porque a APS não oferecia área nenhuma. E, mesmo assim, a legislação da época proibia a operação de contêineres. A empresa só pôde operar após uma mudança legal em 2013 (conquistada com enorme esforço político). Ou seja, a APS foi travadora, não promotora, da expansão.

Conclusão: não é mercado. É capacidade. E 2034 é tarde demais.

O diagnóstico final é direto:

Não existe problema de concorrência no Porto de Santos. Existe um problema gigantesco de infraestrutura, causado pela omissão do Estado. Quem mantém o sistema vivo são justamente usuários, terminais e armadores — os mesmos que agora são acusados injustamente.

Culpar quem investiu e operou milagres logísticos não é apenas errado.

É inverter a realidade e condenar o país a mais nove anos de atraso.

O Brasil não pode esperar até 2034.

Os usuários não podem.

Os transportadores não podem.

E o Porto de Santos, muito menos.

O problema do Porto de Santos não é mercado.

O problema é capacidade.

E só o Estado pode resolver.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/11/2025

ALERTA MÁXIMO DE CHUVA FORTE EM SÃO PAULO: BAIXADA SANTISTA ENTRE AS REGIÕES COM ACÚMULO 'MUITO ALTO'

Atenção, Baixada Santista e Litoral Norte! Defesa Civil emite alerta máximo de chuva forte



A Defesa Civil do Estado de São Paulo emitiu um **alerta máximo de chuva forte** para o período entre domingo (23) e terça (25). A passagem de um sistema meteorológico na costa do Sudeste pode trazer chuvas intensas, ventos fortes, raios e granizo para diversas regiões, mas o maior risco está concentrado no Litoral.

As regiões costeiras, especialmente a **Baixada Santista**, estão classificadas com previsão de acúmulo de chuva **MUITO ALTO**. A população deve redobrar a atenção, pois a intensidade do fenômeno aumenta o risco de inundações, deslizamentos e outros transtornos significativos.

Previsão de Acúmulo: foco na Baixada Santista

O alerta indica que as seguintes áreas devem enfrentar o nível mais crítico de precipitação:

Nível MUITO ALTO – Baixada Santista, Litoral Norte, Região Metropolitana da Capital, Vale do Ribeira, Vale do Paraíba, Serra da Mantiqueira

Nível ALTO – Ribeirão Preto, Franca, Barretos

Nível MÉDIO – Sorocaba, Campinas, Araraquara, Bauru, Presidente Prudente, Marília, Araçatuba, São José do Rio Preto

Medidas de proteção essenciais

Para garantir sua segurança — especialmente nas áreas de risco como a Baixada Santista — siga as orientações oficiais:

- Evite sair durante tempestades.
- Afastar-se de árvores e estruturas metálicas.
- Recolher objetos soltos de varandas e quintais.
- **Nunca atravesse ruas alagadas** — a água pode esconder buracos e a correnteza é perigosa.



- Se estiver dirigindo, reduza a velocidade e evite áreas inundadas.
- Em áreas com risco de deslizamento, observe sinais como rachaduras, portas travando ou sons de estalos.

Em caso de emergência na Baixada Santista ou em qualquer outra região, ligue **199 (Defesa Civil)**.

Fonte: Defesa Civil do Estado de São Paulo.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/11/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA: EXPECTATIVAS E NOVOS DESAFIOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A declaração do presidente Luiz Inácio Lula da Silva nesse domingo, dia 23, em Joanesburgo (África do Sul), sobre a iminente assinatura do acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia (UE) em 20 de dezembro, coloca o marco regulatório no centro da agenda diplomática brasileira. Após 25 anos de negociações, a conclusão do acordo, que envolve 722 milhões de habitantes e uma soma de US\$ 22 trilhões de Produto Interno Bruto (PIB), representa, potencialmente, o maior acordo comercial do mundo.

O Brasil, na presidência do bloco sul-americano neste semestre, tem a responsabilidade de conduzir a finalização desse processo. A assinatura, prevista para a Cúpula de Líderes do Mercosul, em Brasília, é apenas o ponto de partida para a longa jornada de ratificação que se seguirá nos parlamentos de ambos os blocos.

O cerne da questão reside na importância do acordo Mercosul-União Europeia para o futuro da economia brasileira e sul-americana. A parceria cria um vasto mercado de acesso preferencial, estimulando as exportações, a atração de investimentos e a modernização da indústria. Contudo, a efetivação do acordo enfrenta barreiras significativas, principalmente o protecionismo agrícola de países como a França, que questionam os padrões ambientais e de segurança alimentar.

Essa resistência europeia, que tem gerado protestos de agricultores temerosos da concorrência de commodities sul-americanas, exige uma atuação diplomática robusta e proativa. A defesa do Brasil, de que qualquer regulamento de salvaguardas adotado internamente pela UE deve estar em plena conformidade com o espírito e os termos pactuados no acordo, é fundamental para garantir a integridade do pacto.

A presidência brasileira do Mercosul exige uma atuação intensa, especialmente da diplomacia brasileira, para a efetivação do acordo. A assinatura em dezembro será apenas o primeiro de uma série de desafios. O texto será submetido ao Parlamento Europeu, onde precisa de aprovação de mais de 50% dos deputados, e depois à ratificação de, no mínimo, 15 dos 27 estados-membros, um processo que pode se estender por anos.

A diplomacia e as autoridades brasileiras precisam atuar ativamente para desarmar a resistência protecionista, principalmente a francesa, e esclarecer que as exigências ambientais e de sustentabilidade estão sendo consideradas. O sucesso da ratificação depende da capacidade de o Brasil demonstrar que o acordo é mutuamente benéfico e que as regras de produção do Mercosul são compatíveis com os padrões internacionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

OPINIÃO – ARTIGOS - A VARIANTE DO PARAGUAÇU



WALDECK ORNÊLAS

especialista em planejamento urbano-regional.
Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.
opinioao@portalbenews.com.br

“A Bahia não pode continuar convivendo com tão grave obstáculo infraestrutural ao seu desenvolvimento. Na situação presente, assegurada a permanência da Ferrovia Minas-Bahia na concessão, é preciso aguardar que a renovação seja contratada para, logo em seguida, construir-se solução para o problema remanescente. Por ora, ao invés de contestar, devemos buscar contribuir para acelerar a renovação da concessão. Ruim com ela, pior sem ela”

Um dos temas mais discutidos e polêmicos em relação à aguardada renovação antecipada da concessão da Ferrovia Centro Atlântica – FCA é a questão relativa à solução para a ansiada nova Travessia do Paraguaçu. Como tal se entende o deslocamento do trecho ferroviário que atravessa a centenária ponte D. Pedro II, entre Cachoeira e São Félix, sobre o rio Paraguaçu, perturbando a vida urbana e atrasando significativamente a entrega das cargas ferroviárias em seus destinos.

Trata-se, efetiva e indiscutivelmente, de obra de infraestrutura da maior importância e urgência para o desenvolvimento da Bahia. Sua localização, algo em torno de apenas 100km de distância de Salvador, representa um ponto de estrangulamento crucial para o restabelecimento do fluxo ferroviário com destino ao Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos (BTS-Port), em especial o Porto Industrial de Aratu – condição nunca considerada pela concessionária. Também não oferece a segurança necessária para os demandantes dos serviços de transporte ferroviário de cargas do Polo Industrial de Camaçari e das indústrias em geral, da Região Metropolitana de Salvador e de Feira de Santana, em direção ao Sudeste do país, tanto para insumos quanto para produtos.

Cachoeira e São Félix, por sua vez, são cidades históricas, tombadas pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Histórico Nacional – Iphan, que precisam ter desenvolvido o seu potencial turístico e cultural, constituindo-se em um maravilhoso destino, ainda muito pouco explorado, que já deveria, inclusive, contar com serviço bate-e-volta, a partir da Capital do Estado. É deplorável que este potencial ainda não esteja plenamente explorado. Ao contrário, parece até que houve um retrocesso nesse sentido. Em qualquer hipótese, a presença da ferrovia, com suas manobras no interior do tecido urbano, constitui um estorvo que precisa ser removido, definitiva e rapidamente.

Ajustada, como parece estar, a permanência da agora chamada Ferrovia Minas-Bahia – o trecho ferroviário entre Corinto (MG) e Campo Formoso (BA) – cujas bases ainda não são de conhecimento público, consta que a resolução da Variante do Paraguaçu não estaria de pronto contemplada, ficando na dependência de “gatilhos” a serem acionados, supostamente pelo volume de cargas transportadas, segundo se comenta.

Acontece que, se as condições operacionais da ferrovia não forem corrigidas, dificilmente as metas dos tais “gatilhos” serão alcançadas. Continuaremos como o cachorro correndo atrás do próprio rabo. É preciso superar esta situação.

A Teoria das Restrições (Goldratt) afirma que o desempenho geral de qualquer sistema é limitado por um único fator, a restrição ou gargalo. Constituindo-se a Travessia do Paraguaçu no maior gargalo do eixo ferroviário, resta evidente que ele deve ser o primeiro ponto a ser atacado, corrigindo a maior restrição do percurso. Contudo, parece não haver sido este o critério adotado no processo de renovação da concessão. Mas sendo este o caso da Travessia do Paraguaçu em relação ao eixo ferroviário, urge, portanto, resolver este problema.

A Bahia não pode continuar convivendo com tão grave obstáculo infraestrutural ao seu desenvolvimento. Na situação presente, assegurada a permanência da Ferrovia Minas-Bahia na concessão, é preciso aguardar que a renovação seja contratada para, logo em seguida, construir-se

solução para o problema remanescente. Por ora, ao invés de contestar, devemos buscar contribuir para acelerar a renovação da concessão. Ruim com ela, pior sem ela.

De imediato, no entanto, considere-se a imperiosa necessidade de começar a explorar hipóteses alternativas para a definitiva resolução do problema. E esta é a construção imediata da Variante do Paraguaçu.

Ocorre-me que, haja vista a importância e urgência da providência, tão logo seja assinada a concessão, o Estado da Bahia deva convocar a concessionária para uma negociação criteriosa e objetiva em torno da antecipação das obras.

Sugiro, dada sua inquestionável relevância, que o Estado assuma a construção, mediante uma negociação que envolva contrapartidas da concessionária, visando obter a melhoria imediata das condições de tráfego ferroviário no trecho Mapele-Brumado, considerando inclusive a alternativa de implantação do terceiro trilho – solução que o processo de renovação contempla para o trecho Brumado-Tocandira (MG). Implantado o terceiro trilho até Brumado estará viabilizada a integração da Fico-Fiol com a Região Metropolitana de Salvador e o BTS-Port.

Tratando-se de um trecho de apenas 18km de extensão, conforme projeto que chegou inclusive a ser iniciado, com custo de execução hoje estimado em R\$1,4 bilhão, trata-se de um valor que, além de financiável, está plenamente dentro da capacidade de investimento do Estado. Apenas para fins de comparação, equivale a 38% da participação direta do Estado no capex da ponte Salvador-Itaparica, da ordem de R\$3,7 bilhões, sem sequer considerar-se os R\$5,9 bilhões adicionais, a serem desembolsados, a título de contraprestação (subsídios), ao longo de 29 anos.

Considere-se, ademais, o interesse do município de Salvador em ter restabelecido o seu acesso ferroviário. Neste sentido, observe-se que Mapele (Simões Filho) está a apenas 6km do limite intermunicipal, e existem, na metrópole, a serem atendidas, as zonas de desenvolvimento econômico da Ponta do Fernandinho – onde está o Terminal Portuário Cotegipe, responsável pela exportação de 85% da produção de soja do Oeste baiano, movimentando mais de 6 milhões de t/ano –, a da Ponta da Sacopa – onde está o Terminal Marítimo de Granéis (TMG), antigo Terminal da Usiba – e o ramal para o Polo Logístico de Valéria, que demandar um Terminal Rodoferroviário de Cargas, visando estabelecer novas bases para reestruturar e fortalecer a economia soteropolitana.

A Variante do Paraguaçu constitui um pequeno trecho muito fundamental para que possa continuar como o elo fraco dessa corrente.

Waldeck Ornélas é especialista em planejamento urbano-regional. Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

ABAHIA NÃO PODE CONTINUAR CONVIVENDO COM TÃO GRAVE OBSTÁCULO INFRAESTRUTURAL AO SEU DESENVOLVIMENTO. NA SITUAÇÃO PRESENTE, ASSEGURADA A PERMANÊNCIA DA FERROVIA MINAS-BAHIA NA CONCESSÃO, É PRECISO AGUARDAR QUE A RENOVAÇÃO SEJA CONTRATADA PARA, LOGO EM SEGUIDA, CONSTRUIR-SE SOLUÇÃO PARA O PROBLEMA REMANESCENTE. POR ORA, AO INVÉS DE CONTESTAR, DEVEMOS BUSCAR CONTRIBUIR PARA ACELERAR A RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO. RUIM COM ELA, PIOR SEM ELA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/11/2025

DEFESA ALEGA ‘CONFUSÃO MENTAL’ DE BOLSONARO, MAS PRISÃO É MANTIDA POR MORAES

Segundo advogados, o ex-presidente tentou violar a tornazeleira eletrônica após ter pensamentos fora da realidade por causa de medicamentos

Por Estadão Conteúdo

O ex-presidente Jair Bolsonaro continua preso na Superintendência da Polícia Federal, em Brasília, depois de tentar violar a tornozeleira eletrônica na madrugada do último sábado. Seus advogados, porém, defenderam neste domingo, em manifestação ao Supremo Tribunal Federal (STF), a tese de que a ação dele foi provocada por um quadro de confusão mental.



Bolsonaro usou um aparelho de solda elétrica para tentar violar a tornozeleira eletrônica na madrugada de sábado e foi preso logo pela manhã

Segundo a defesa, o ex-presidente sofreu "efeitos colaterais em razão das diferentes medicações prescritas" e isso levou a "pensamentos persecutórios e distantes da realidade". "Conforme boletim médico divulgado pela imprensa pelos médicos responsáveis pelo acompanhamento do Peticionário, este quadro de confusão mental pode ter sido causado pela interação indevida de diferentes remédios", diz a defesa.

Para os advogados de Bolsonaro, Celso Vilardi, Paulo Amador da Cunha Bueno e Daniel Tesser, o ex-presidente não tentou fugir: "Nada, na ação descrita nos documentos produzidos pela SEAP (Secretaria de Estado de Administração Penitenciária), narra uma tentativa de fuga ou de desligamento da tornozeleira eletrônica. Muito pelo contrário, expõe um comportamento ilógico e que pode ser explicado pelo possível quadro de confusão mental causado pelos medicamentos ingeridos por Bolsonaro, sua idade avançada e o estresse a que está inequivocamente submetido", afirmam os advogados.

A manifestação se deu em resposta ao ministro Alexandre de Moraes, que havia dado um prazo de 24 horas para que a defesa esclarecesse o episódio da queima da tornozeleira. Moraes determinou a prisão de Bolsonaro no sábado, por risco de fuga.

Após as justificativas dadas ao STF, a defesa de Bolsonaro pede que o ministro Alexandre de Moraes reconsidere a decisão que decretou a prisão preventiva do ex-presidente e que ele volte a analisar um pedido de prisão domiciliar humanitária para Bolsonaro.

Visita dos médicos

O cardiologista Leandro Echenique e o cirurgião geral Claudio Birolini, que acompanham o quadro de saúde do ex-presidente, informaram ao STF que visitaram Bolsonaro na Superintendência da PF em Brasília, na manhã deste domingo, 23.

Segundo os médicos, no momento da avaliação, Jair Bolsonaro encontrava-se estável e passou a noite sem problemas de saúde. E que durante a visita, o ex-presidente relatou que na sexta-feira, 21, apresentou "quadro de confusão mental e alucinações, possivelmente induzidos pelo uso do medicamento Pregabalina, receitado por outra médica, com o objetivo de otimizar o tratamento", afirmam.

De acordo com os profissionais, esse medicamento foi receitado sem o conhecimento dos outros membros da equipe. No documento enviado ao STF, os médicos afirmam que esse medicamento apresenta "importante interação com os medicamentos que ele utiliza regularmente para tratamento das crises de soluções".

Ainda de acordo com os médicos de Bolsonaro, o Pregabalina tem efeitos colaterais como a "alteração do estado mental com a possibilidade de confusão mental, desorientação, coordenação anormal, sedação, transtorno de equilíbrio, alucinações e transtornos cognitivos".

Por este motivo, segundo os médicos de Bolsonaro, o medicamento foi suspenso imediatamente e, por isso, não há mais sintomas, já que ajustes foram realizados. Por fim, os médicos informaram que seguem acompanhando a evolução clínica do ex-presidente, realizando reavaliações periódicas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

EX-PRESIDENTE DISSE À JUÍZA QUE ACREDITAVA TER ALGUMA ESCUTA NA TORNOZELEIRA

Ao passar por audiência de custódia neste domingo, Jair Bolsonaro disse que a tentativa de violar a tornozeleira eletrônica foi motivada por uma “alucinação” de que tinha alguma escuta na tornozeleira. Por isso, então, ele teria tentado abrir a tampa.

As declarações foram dadas à juíza Luciana Yuki Fugishita Sorrentino, que atua como auxiliar no gabinete do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal. “Indagado acerca do equipamento de monitoramento eletrônico, o depoente respondeu que teve uma “certa paranoia” de sexta para sábado em razão de medicamentos que tem tomado, receitados por médicos diferentes, e que interagiram de forma inadequada”, diz a ata da audiência.

O documento também atesta que o ex-presidente alegou ter “o sono picado e não dorme direito”. Além de dizer à juíza que tinha alguma escuta na tornozeleira, Bolsonaro também alegou que não se lembra de ter tido “surto dessa natureza em outra ocasião”. O ex-presidente afirmou ter tomado um dos remédios cerca de quatro dias antes de ser preso.

Ainda segundo a ata, Bolsonaro teria começado a mexer na tornozeleira com um ferro de soldar na tarde da sexta-feira, 21, e teria interrompido a atividade por volta da meia-noite. Alegou que tem curso de operação desse tipo de equipamento e tinha o ferro de solda em casa. Contou também que depois “caiu na razão” parou e comunicou os agentes que fiscalizavam a prisão domiciliar.

O ex-presidente também afirmou que estava em casa com a filha, o irmão mais velho e um assessor, mas ninguém teria percebido a movimentação. A ex-primeira-dama, Michelle Bolsonaro, não estava em casa naquele momento, mas neste domingo foi visitar o marido.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

MINISTROS DA 1ª TURMA DO STF DECIDEM SE EX-PRESIDENTE SEGUE PRESO PREVENTIVAMENTE

Flávio Dino, Cármen Lúcia e Cristiano Zanin votam nesta segunda-feira. Esta decisão não afeta o andamento do processo sobre a trama golpista, que está em fase final

Do Estadão Conteúdo



A votação desta segunda-feira é sobre a prisão preventiva decretada no sábado. Bolsonaro ainda tem outros direitos a recursos sobre a condenação na ação principal

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) deve manter, por unanimidade, nesta segunda-feira, 24, a decisão do ministro Alexandre de Moraes que determinou a prisão preventiva do ex-presidente Jair Bolsonaro.



Os ministros terão das 8h às 20h para depositarem seus votos, concordando ou não com o relator. Bolsonaro está detido na Superintendência da Polícia Federal, em Brasília, desde a manhã de sábado, 22, e sua prisão foi mantida em audiência de custódia neste domingo, 23.

Compõem a Primeira Turma, além de Moraes, que deliberou sobre a prisão, os ministros Flávio Dino, Cármen Lúcia e Cristiano Zanin. O ministro Luiz Fux, que participou do julgamento de Jair Bolsonaro pelo envolvimento na trama golpista, não participará desta votação, já que migrou para a Segunda Turma.

Alexandre de Moraes determinou a prisão de Jair Bolsonaro no sábado, 22, alegando risco de fuga, após o senador Flávio Bolsonaro, filho do ex-presidente, convocar uma vigília de apoiadores na frente do condomínio onde o pai estava em prisão domiciliar. Além disso, na madrugada de sábado, o ex-presidente queimou a tornozeleira, conforme confissão do próprio Bolsonaro à agente da Secretaria de Administração Penitenciária do Distrito Federal que foi verificar a ocorrência. A decisão da Primeira Turma sobre a prisão preventiva de Jair Bolsonaro não afeta o andamento do processo do ex-presidente, que está em fase final. Após a condenação a 27 anos e 3 meses de prisão e a rejeição dos primeiros embargos de declaração das defesas de Bolsonaro e dos demais réus do núcleo 1 da trama golpista, um novo prazo vence no fim desta segunda-feira, 24.

Considerando a jurisprudência da Corte, segundo juristas, a partir do fim do prazo dos chamados "embargos dos embargos", o ministro Alexandre de Moraes já poderia decidir, de terça-feira, 25, em diante, se considera haver um caráter protelatório dos novos pedidos, determinando o trânsito em julgado da condenação. Isso levaria à transformação da prisão preventiva em definitiva, já para o cumprimento de pena.

Há outros juristas, no entanto, que apontam que Moraes deveria esperar o término do prazo dos chamados "embargos infringentes", que se encerraria apenas na sexta-feira, 28. O recurso é cabível segundo jurisprudência da Corte, em caso de dois votos na Turma que condenou o réu. No caso de Bolsonaro, apenas um voto foi dado. Contudo, com base no regimento interno da Corte, que não explicita o número de votos, a defesa já apontou que tentará apresentar o recurso.

Além de Bolsonaro, outro réu também está preso preventivamente: Walter Braga Netto foi detido em dezembro do ano passado e passaria também a cumprir pena com o trânsito em julgado.

Os outros réus são Alexandre Ramagem (que conseguiu deixar o País e está na Flórida, nos EUA), Almir Garnier (ex-comandante da Marinha), Anderson Torres (ex-ministro da Justiça), Augusto Heleno (ex-ministro do GSI), Paulo Sérgio Nogueira (ex-ministro da Defesa) e Mauro Cid (ex-ajudante de ordens de Bolsonaro). Este último não recorreu da decisão e já cumpre a pena.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

DEPUTADA ACUSA NIKOLAS FERREIRA DE USAR CELULAR PERTO DE BOLSONARO DURANTE VISITA

Erika Hilton diz em notícia-crime ao STF que imagem de TV mostra o deputado usando o aparelho na frente do ex-presidente

Da Agência Brasil

A deputada federal Erika Hilton (PSOL-SP) enviou ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes, neste domingo (23), uma notícia-crime contra o deputado federal Nikolas Ferreira (PL-MG).

Na denúncia, a parlamentar relata que, conforme imagens divulgadas por emissora de TV, o deputado mineiro foi flagrado usando o próprio aparelho celular em visita ao ex-presidente, na sexta-feira (21), na residência de Jair Bolsonaro, onde ele cumpria prisão domiciliar.

Erika Hilton alega que o uso de celular, nestas condições, desobedece a decisão da petição (PET 14.129/DF) que, entre outras medidas cautelares, proibiu o uso de celulares por terceiros, na presença do ex-presidente. "A conduta descumpre ordem judicial e aponta para possível instigação ou auxílio ao plano de evasão", disse em uma rede social.

Nikolas Ferreira, também em rede social, se defendeu e alegou que "não houve comunicação prévia de qualquer restrição ao uso de celular, nem por parte do Judiciário, nem pelos agentes responsáveis pela fiscalização, durante a visita".

Evangélico agredido

Na noite de sábado (22), um dos coordenadores nacionais da Frente de Evangélicos pelo Estado de Direito, Ismael Lopes, foi agredido durante vigília em apoio ao ex-presidente Jair Bolsonaro, em Brasília.

Nas redes sociais, Ismael diz que realizou exame de corpo de delito no Instituto Médico Legal (IML) e que está bem, "na medida do possível" e que teve poucos machucados. Ele foi ao local e tentou discursar para apoiadores do réu, mas foi hostilizado ao criticar o ex-presidente.

Em vídeo divulgado nas redes, pessoas chegam a gritar para deixá-lo ir embora, que se trata "de uma armadilha". Mesmo assim, apoiadores empurram Ismael e o derrubam no chão. "Eu vim para cá em uma iniciativa de tentar fazer uma fala baseada na palavra de Deus para acabar com essa instrumentalização da fé cristã que eles fazem, dizendo, em nome de Deus, defendendo gente que atentou contra a nação, que atentou contra o estado democrático de direito", acrescentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

"TODO MUNDO SABE O QUE ELE FEZ", DIZ LULA SOBRE PRISÃO PREVENTIVA DE BOLSONARO

Na África do Sul, presidente foi questionado sobre a prisão de seu adversário político e afirmou que a "Justiça decidiu, está decidido"

Da Agência Brasil



Lula concedeu entrevista à imprensa em Joanesburgo, na África do Sul, onde participou da Cúpula de Líderes do G20

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse, neste domingo (23), que "todo mundo sabe" o que o ex-presidente Jair Bolsonaro fez, e que a Justiça tomou a decisão que lhe cabia ao condenar o ex-mandatário. Lula concedeu entrevista à imprensa em Joanesburgo, na África do Sul, onde participou da Cúpula de Líderes do G20.

Na ocasião, ele foi questionado sobre a prisão de Bolsonaro no sábado (22), determinada pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes. "Eu não faço comentários sobre uma decisão da Suprema Corte. A Justiça tomou uma decisão, ele foi julgado, ele teve todo o direito à presunção de inocência, foram praticamente dois anos e meio de investigação, de delação, de julgamento. Ou seja, então, a Justiça decidiu, está decidido, ele vai cumprir com a pena que a Justiça determinou e todo mundo sabe o que ele fez", disse aos jornalistas.

Lula foi questionado ainda sobre o relacionamento com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que fez retaliações ao Brasil e a ministros do STF em razão do julgamento de Bolsonaro por tentativa de golpe. "Acho que o Trump tem que saber que nós somos um país soberano, que a nossa Justiça decide. E o que decide aqui está decidido", completou o presidente brasileiro.



Na decisão que determinou a prisão preventiva de Bolsonaro, o ministro Moraes citou eventual risco de fuga diante da tentativa de Bolsonaro de violar a tornozeleira eletrônica e da vigília convocada pelo seu filho, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), nas proximidades da casa onde o ex-presidente cumpria prisão domiciliar. Jair Bolsonaro foi levado para a Superintendência Regional da PF no Distrito Federal, de onde participou de audiência por videoconferência, neste domingo. Ele afirmou que "não tinha qualquer intenção de fuga e que não houve rompimento da cinta da tornozeleira".

Condenação

Condenado a 27 anos e três meses de prisão na ação penal da trama golpista, Bolsonaro e os demais réus podem ter as penas executadas nas próximas semanas. Na semana passada, a Primeira Turma da Corte rejeitou os chamados embargos de declaração do ex-presidente e de mais seis acusados para reverter as condenações e evitar a execução das penas em regime fechado.

A defesa do ex-presidente chegou a pedir, na sexta-feira, a concessão de prisão domiciliar humanitária a Jair Bolsonaro, o que foi rejeitado por Moraes no sábado. Segundo os advogados, Bolsonaro tem doenças permanentes, que demandam "acompanhamento médico intenso" e, por esse motivo, o ex-presidente deveria continuar em prisão domiciliar.

Bolsonaro estava detido em sua casa, em Brasília, em razão de descumprimento de outras medidas cautelares já fixadas pelo STF. Elas tinham sido determinadas no inquérito no qual o deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP), filho do ex-presidente, é investigado pela atuação junto ao governo Donald Trump para promover medidas de retaliação contra o governo brasileiro e ministros do Supremo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

APÓS FUGA DO BRASIL, ALEXANDRE RAMAGEM RECEBE SUA FAMÍLIA EM AEROPORTO NOS EUA

Esposa do deputado publicou um vídeo do momento em que ela e as filhas foram recebidas por ele em um aeroporto de Miami

A mulher do deputado federal Alexandre Ramagem (PL-RJ), Rebeca Ramagem, publicou neste domingo, 23, um vídeo do momento em que ela e as filhas foram recebidas pelo parlamentar em um aeroporto de Miami, nos Estados Unidos.

Ramagem foi condenado em setembro a mais de 16 anos de prisão em regime fechado por envolvimento na trama golpista e estava proibido de deixar o Brasil. A prisão preventiva do deputado foi decretada pelo ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), na sexta-feira, 21.

"Há uma semana, desembarquei com minhas filhas nos EUA com um único propósito: proteger a minha família", escreveu Rebeca na publicação. As imagens mostram as filhas de Ramagem correndo pelo aeroporto para abraçar o pai e indicam que o parlamentar e o restante da família chegaram ao País em momentos diferentes.

Rebeca disse que a mudança para os EUA ocorreu porque eles não encontraram no Brasil "a garantia de uma justiça imparcial". "Somos vítimas de lawfare e temos enfrentado uma perseguição política desumana", afirmou. O termo lawfare diz respeito à utilização da lei para perseguir um oponente.

"Mantemos a esperança de um dia voltar a um Brasil, onde a escolha político-ideológica não seja tratada como crime, e onde a liberdade de pensar e expressar ideias não se torne motivo de condenação", acrescentou a mulher de Ramagem.

O PSOL havia pedido à Polícia Federal (PF) na quarta-feira, 20, a prisão preventiva do deputado, após uma reportagem publicada pelo portal PlatôBR mostrar fotos de Ramagem em Miami. O portal afirmou que ele já estava nos EUA desde setembro. O parlamentar teria segui-

do um trajeto que incluiu um voo até Boa Vista, no Acre, e, depois, viagem de carro até a fronteira com a Venezuela ou a Guiana.

Moraes acolheu o pedido da PF e a manifestação da Procuradoria-Geral da República (PGR) e decretou a prisão preventiva de Ramagem, que estava com o passaporte apreendido e proibido de sair do País, sanções aplicadas no julgamento da ação do golpe. O ministro deverá pedir a inclusão do nome do deputado na difusão vermelha da Interpol.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

ACORDO ENTRE MERCOSUL E UNIÃO EUROPEIA DEVE SER ASSINADO EM 20 DE DEZEMBRO

Lula coloca o acordo como prioridade do Brasil, que lidera o bloco sul-americano neste semestre. Data coincide com a realização da Cúpula de Líderes do Mercosul

Por Agência Estado



António Costa (presidente do Conselho Europeu, Ursula von der Leyen (presidente da Comissão Europeia), Lula e Emmanuel Macron (presidente da França), durante o G20

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou neste domingo (23) que o acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia (UE) será assinado em 20 de dezembro. Neste semestre, o Brasil está na presidência do bloco sul-americano e Lula colocou como prioridade a finalização do acordo com os europeus.

“É um acordo que envolve praticamente 722 milhões de habitantes e US\$ 22 trilhões de Produto Interno Bruto (PIB). É uma coisa extremamente importante, possivelmente seja o maior acordo comercial do mundo. E aí, depois que assinar o acordo, vai ter ainda muita tarefa para a gente poder começar a usufruir das benesses desse acordo, mas vai ser assinado”, disse Lula, em entrevista à imprensa em Joanesburgo, na África do Sul, onde participou da Cúpula de Líderes do G20 – grupos das maiores economias do mundo.

A União Europeia e o bloco formado pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai completaram as negociações sobre o acordo em dezembro passado, cerca de 25 anos após o início das conversações. Serão firmados dois textos: o primeiro de natureza econômica-comercial, que é de vigência provisória, e um acordo completo.

Em setembro, eles foram submetidos formalmente pela Comissão Europeia ao Parlamento Europeu e aos estados membros do bloco europeu. O Parlamento Europeu precisa aprovar com votos favoráveis de 50% dos deputados mais um, o que pode ter resistências de países como a França, que questionam os termos do acordo.

Além disso, pelo menos 15 dos 27 países precisam ratificar o texto, representando pelo menos 65% da população total da União Europeia, o que pode levar vários anos. Quando o acordo completo entrar em vigor, ele substituirá o acordo comercial provisório.



Os países do Mercosul precisam fazer o mesmo e submeter o documento final aos seus parlamentares, mas a entrada em vigor é individual, ou seja, não é preciso esperar a aprovação dos parlamentos dos quatro estados-membros.

Protecionismo

A França, o maior produtor de carne bovina da EU, classificou o acordo como "inaceitável", dizendo que ele não leva em consideração exigências ambientais na produção agrícola e industrial. O presidente Lula rebateu, afirmando que a França é protecionista sobre seus interesses agrícolas.

Agricultores europeus já protestaram várias vezes, dizendo que o acordo levaria a importações baratas de commodities sul-americanas, principalmente carne bovina, que não atendem aos padrões de segurança alimentar e ecológicos da UE. A Comissão Europeia negou que esse seja o caso.

O Brasil defende que qualquer regulamento sobre salvaguardas que seja adotado internamente pela União Europeia esteja em plena conformidade com o espírito e os termos pactuados no acordo.

Durante a entrevista à imprensa, Lula esclareceu ainda que a assinatura do acordo deve ocorrer em Brasília, quando haverá a Cúpula de Líderes do Mercosul, em 20 de dezembro, em Foz do Iguaçu.

Segundo ele, nesta data, o presidente do Paraguai não poderá estar presente, então a reunião de alto nível deve ser realizada no início de janeiro, em Foz do Iguaçu (PR), na região da tríplice fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina. "Possivelmente a gente marque a reunião do Mercosul para o começo de janeiro e assine (o acordo) no dia 20 de dezembro", disse.

Declaração do G20

Durante a cobertura da Cúpula do G20, Lula foi questionado se a divulgação de uma declaração final sem o aval dos Estados Unidos indica perda de influência norte-americana, especialmente diante da ausência de Donald Trump no encontro, realizado na África do Sul.

O presidente afirmou que faltas ocasionais de chefes de Estado são comuns e não inviabilizam acordos. Porém, destacou que, apesar da ausência norte-americana, os demais 19 países concordaram integralmente com o texto final.

Para Lula, o essencial é que o G20 avance em decisões concretas, de modo a manter o engajamento dos líderes. "Não se mede a relevância de um país por faltar a uma reunião", apontou, lembrando que todos os presidentes já deixaram de comparecer a algum encontro. O presidente reforçou ainda que os Estados Unidos seguem como a principal potência econômica global, mas ressaltou: "É importante saber que nós existimos mesmo quando eles não participam de uma reunião. É só isso", disse.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/11/2025

NACIONAL HUB – CURTAS - AVIAÇÃO BRASILEIRA BATE NOVO RECORDE DE PASSAGEIROS

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

RECORDE NA AVIAÇÃO

O Brasil registrou um novo recorde em sua aviação civil ao contabilizar 11,3 milhões de passageiros nos aeroportos no mês passado. Segundo dados do Ministério de Portos e Aeroportos, essa cifra representa o maior número da série histórica iniciada em 2000, com um crescimento de 9,5% em relação ao ano anterior. O crescimento foi impulsionado tanto pelo mercado doméstico quanto pelo internacional.

MARCA SUPERADA NOS VOOS DOMÉSTICOS

Os voos domésticos responderam por 9 milhões de passageiros em outubro, um aumento de 9,1% em comparação com o mesmo mês de 2024. Foi a primeira vez que a movimentação em voos nacionais atingiu esse patamar. Já os voos Internacionais somaram 2,3 milhões de passageiros, com

incremento de 9,3%. No acumulado dos dez primeiros meses de 2025, o País recebeu 23,5 milhões de viajantes internacionais.

MAIS DE 100 MILHÕES

No acumulado do ano, até outubro, 106,8 milhões de pessoas passaram pelos aeroportos brasileiros, o que marca um crescimento de 9,5% em relação a 2024. A superação da marca de 100 milhões de passageiros foi alcançada um mês antes do registrado no ano anterior. O ministro Silvío Costa Filho destacou que essa trajetória indica o fortalecimento da aviação civil no Brasil, refletindo a melhoria da infraestrutura aeroportuária, a regionalização dos terminais e a expansão das oportunidades de viagem.

TOP FIVE

Nesses dez primeiros meses do ano, os aeroportos mais movimentados do País foram o de Guarulhos (SP), com 38,2 milhões de passageiros; o de Congonhas (SP), com 19,7 milhões; o do Galeão (RJ), com 14,2 milhões; o de Brasília (DF), com 13,4 milhões; e o de Confins (MG), com 10,7 milhões.

AÇÃO DE GRAÇAS NOS EUA

A temporada de viagens do feriado de Ação de Graças de 2025 nos Estados Unidos está prevista para ser a mais intensa para o sistema aéreo do país nos últimos 15 anos. A Administração Federal de Aviação (FAA) estima que mais de 360 mil voos serão operados durante o período de férias. O pico de tráfego aéreo está projetado para essa terça-feira, dia 25, com mais de 52 mil operações programadas em apenas 24 horas, conforme reportado pelo Aviacionline.

GÁS DO POVO

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, participa hoje, segunda-feira, da entrega das primeiras recargas gratuitas do botijão de gás de cozinha (GLP 13 kg) pelo programa Gás do Povo. A cerimônia será realizada às 10 horas no Aglomerado da Serra, em Belo Horizonte (MG), onde 52.191 famílias serão beneficiadas. O programa, lançado pelo presidente Lula na mesma comunidade em setembro, inicia sua primeira fase nesta semana em dez capitais brasileiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

PL ANTIFACÇÃO TRAMITOU NA CÂMARA SEM A DEVIDA MATURAÇÃO, DIZ DIRETOR-GERAL DA PF

Segundo Andrei Rodrigues, há pontos que precisam de uma atenção especial na análise em curso no Senado

Do Estadão Conteúdo



Após aprovação na Câmara dos Deputados, agora é a vez do PL Antifacção ser analisado pelo Senado Federal

O diretor-geral da Polícia Federal (PF), Andrei Rodrigues, afirmou que o projeto de lei (PL) Antifacção tramitou "de maneira rápida e sem a devida maturação" na Câmara dos Deputados onde foi aprovado na última terça-feira, 18. O texto,

de autoria do governo Lula, foi relatado pelo oposicionista Guilherme Derrite (PP-SP) e agora vai ao Senado.

Andrei Rodrigues disse que há pontos que "precisam de uma atenção especial" nesse segundo momento no Congresso Nacional. "Nós precisamos, ao invés de ter qualquer movimento contrário de retirar recursos da instituição, na verdade precisamos ter um caminho inverso, que é ampliar a nossa capacidade orçamentária para poder fazer mais e melhor", disse Andrei em entrevista ao programa Canal Livre, da Band, exibida na noite deste domingo, 23.

O parecer do relator, deputado Guilherme Derrite, passou com amplo apoio, apesar dos protestos do governo e do PT. O Palácio do Planalto espera reverter pontos da proposta no Senado, até porque, na Casa, o relator Alessandro Vieira (MDBSE) afirmou que buscará um texto de consenso.

Andrei reconheceu que o PL trouxe alguns "avanços" nas ferramentas e instrumentos de investigação e disse ter boas expectativas em relação à tramitação no Senado, com eventuais mudanças, "para que a gente tenha definitivamente um projeto e uma legislação que atenda às necessidades do povo, da sociedade brasileira, que clama por mais segurança e mais enfrentamento ao crime organizado".

Ele ainda defendeu que a Polícia Federal é "um patrimônio" do Estado brasileiro e o Parlamento terá sensibilidade para fortalecê-la, ampliando recursos não só orçamentários, mas também humanos.

Segundo ele, também é importante ter um desenho institucional melhor das forças integradas de combate ao crime organizado e tratar do tema da cooperação internacional.

O chefe da PF ainda defendeu um mecanismo legal que permita o imediato aproveitamento de bens apreendidos, para que haja um "equilíbrio entre o aproveitamento dos bens e o enfrentamento ao crime organizado".

Andrei explicou que não se deve "confundir" institutos diferentes terrorismo e crime organizado. "Uma vez sendo tratada no campo correto, que é no campo da legislação, que trata de terrorismo e que não se confunda terrorismo com crime organizado, a proposta terá o apoio da Polícia Federal, terá as nossas contribuições", disse.

"O que nós não podemos é confundir uma coisa com a outra, são fins diferentes, são propósitos diferentes, são mecanismos de articulação e de enfrentamento diferentes e uma eventual mistura do crime organizado, mistura legislativa, eu digo, de crime organizado com terrorismo só traria prejuízos para a investigação".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

MINISTRO DESTACA CONFIANÇA INTERNACIONAL APÓS MISSÃO DO BRASIL A DUBAI

Silvio Costa Filho cita investimentos de R\$ 1,6 bilhão no Porto de Santos e avanços para ampliar rotas aéreas como principais resultados da viagem

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O principal anúncio financeiro da missão foi a confirmação de um aporte de R\$ 1,6 bilhão pela gigante de logística DP World para a ampliação de suas operações no Porto de Santos

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, avaliou como positiva a missão oficial do Governo Federal a Dubai, nos Emirados Árabes Unidos. Ele destacou que a viagem realizada na última semana reforçou a percepção internacional de confiança no Brasil e resultou em novos aportes e articulações

para os setores portuário e aeroportuário.

“Viemos mostrar que o Brasil é um parceiro seguro, previsível e aberto a investimentos que gerem desenvolvimento. O saldo desta missão é a prova de que o mercado internacional confia no atual momento do país, seja aportando recursos na nossa infraestrutura portuária, seja comprando a tecnologia da nossa indústria aeronáutica”, disse o ministro. Segundo ele, “o saldo desta missão é a prova de que o mercado internacional confia no atual momento do país”.

A missão ocorreu entre 18 e 21 de novembro e reuniu autoridades brasileiras, executivos internacionais e operadores globais de logística. A agenda teve como foco a modernização da infraestrutura, a ampliação da conectividade aérea, o fortalecimento do turismo, a cooperação técnica e temas relacionados à sustentabilidade e à segurança nas cadeias de transporte.

No campo portuário, o principal anúncio foi a confirmação de um aporte de R\$ 1,6 bilhão pela DP World, empresa global de logística e operações portuárias, para expandir suas atividades no Porto de Santos (SP). O investimento prevê a construção de um novo píer, a modernização de equipamentos e a ampliação do cais em 190 metros, além de elevar a capacidade de movimentação do terminal para 2,1 milhões de TEU até 2028. O TEU é a unidade equivalente a um contêiner de 20 pés, parâmetro utilizado internacionalmente para medir a capacidade de terminais portuários.

A missão também contou com uma agenda técnica no Porto de Jebel Ali, considerado um dos mais avançados do mundo. A comitiva conheceu tecnologias adotadas pela autoridade portuária local, incluindo o sistema Boxbay, projetado para aumentar a eficiência no armazenamento de contêineres por meio de estruturas verticais automatizadas.

A agenda da comitiva incluiu ainda uma reunião com o presidente da Emirates Airlines, Tim Clark, na qual o governo brasileiro avançou nas tratativas para ampliar a presença da companhia no país. A proposta em discussão envolve a oferta de novos voos para o Brasil, incluindo destinos no Nordeste, com o objetivo de descentralizar a entrada de turistas estrangeiros e ampliar a conectividade internacional em diferentes regiões.

As discussões ambientais estiveram presentes em encontros com a Autoridade Geral de Aviação Civil da Arábia Saudita e com a empresa Dnata. Os temas incluíram possibilidades de investimento na produção de combustível sustentável de aviação (SAF) no Brasil e cooperação técnica para o desenvolvimento de aeronaves de decolagem e pouso vertical (eVTOL), conhecidas como “carros voadores”. A avaliação do Ministério de Portos e Aeroportos é que essas tecnologias tendem a ganhar relevância à medida que o setor global busca alternativas para reduzir emissões e avançar em inovação.



Na reunião de Silvio Costa Filho com o presidente da Emirates Airlines, Tim Clark, o governo brasileiro avançou nas tratativas para ampliar a presença da companhia no país

Segurança

Por fim, a agenda de Dubai também abriu espaço para temas de segurança. Silvio Costa Filho se reuniu com o presidente da Organização Internacional de Polícia Criminal (Interpol), major-general Ahmed Naser AlRaisi, para tratar da proteção do espaço aéreo e de rotas logísticas, pontos considerados estratégicos para assegurar a integridade das operações de comércio

exterior.

Além do ministro, participaram da missão o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, e o diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Faierstein. A avaliação geral

da comitiva é de que a viagem consolidou novas frentes de cooperação e reforçou o interesse estrangeiro em investir no Brasil, especialmente em projetos ligados à infraestrutura portuária, ao transporte aéreo e à modernização logística.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

DIÁLOGO ENTRE ANTT E CNJ ABORDA LITÍGIOS REGULATÓRIOS E POLÍTICAS DE REINserÇÃO SOCIAL

Audiência discutiu impacto da judicialização na infraestrutura de transportes e ampliou a cooperação no programa federal Pena Justa

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A aproximação com o CNJ, segundo dirigentes da agência, é vista como um caminho para definir procedimentos mais claros e construir soluções conjuntas para conflitos recorrentes

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) discutiu, na quarta-feira (19), formas de reduzir a judicialização de temas regulatórios e ampliar sua participação no programa federal Pena Justa, voltado à transformação do sistema

prisional. Os assuntos foram tratados em audiência no gabinete do conselheiro Rodrigo Badaró, no Conselho Nacional de Justiça (CNJ), com a presença do diretor-geral da autarquia, Guilherme Theo Sampaio.

O encontro abordou o impacto das disputas judiciais sobre processos regulatórios que interferem diretamente em serviços de transporte e em obras de infraestrutura. A ANTT vem buscando ampliar o diálogo com órgãos do Poder Público para diminuir litígios, criar previsibilidade e assegurar que decisões técnicas não sofram atrasos capazes de afetar usuários e operadores do setor.

A aproximação com o CNJ, segundo dirigentes da agência, é vista como um caminho para definir procedimentos mais claros e construir soluções conjuntas para conflitos recorrentes. A expectativa é de que um ambiente regulatório mais estável reduza incertezas e facilite o andamento de concessões, contratos e projetos associados ao transporte rodoviário e ferroviário.

Além da pauta regulatória, a audiência também tratou da atuação da ANTT no Pena Justa. O programa, coordenado pelo CNJ e pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública, surgiu após decisão do Supremo Tribunal Federal que reconheceu o “estado de coisas inconstitucional” no sistema prisional brasileiro. Desde então, o plano passou a estabelecer metas para os estados e ações de melhoria nas unidades, incluindo oferta de trabalho, educação e condições básicas de convivência.

A participação da ANTT se concentra no eixo Emprega 347, que transforma unidades prisionais em centros de produção e organiza vagas remuneradas em projetos de infraestrutura. Em fevereiro, a agência assinou um acordo de cooperação com o Ministério dos Transportes, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e a Infra SA para ampliar frentes de trabalho em obras ligadas ao Novo PAC. O arranjo já envolve oportunidades profissionais e de capacitação para detentos e egressos, com foco na reinserção social.

Durante a reunião, o diretor-geral Guilherme Theo Sampaio afirmou que a contribuição da ANTT não se limita à oferta de funções operacionais no setor de transportes. “Nosso papel é oferecer

oportunidades concretas de qualificação e trabalho, ampliando as chances de reintegração e ajudando a reduzir um ciclo de violações que afeta milhões de famílias em todo o país”, disse.

Ao comentar as diretrizes do Pena Justa, Sampaio acrescentou: “A mensagem encontra eco na diretriz central do Pena Justa: assegurar que cada pessoa privada de liberdade tenha acesso a trabalho digno, educação, condições básicas de convivência e apoio no retorno à sociedade”.

O plano prevê que estados apresentem propostas próprias, acompanhadas de metas e ações de fortalecimento institucional, incluindo equipes de segurança, estrutura física e políticas de apoio pós-cárcere. A articulação com a ANTT, segundo técnicos envolvidos na discussão, integra um esforço mais amplo de coordenação entre diferentes áreas do governo federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

ANTAQ ABRE PRAZO PARA AJUSTES OPERACIONAIS NO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Agência define regras para mudanças temporárias nos serviços de passageiros e cargas durante o fim do ano

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Os pedidos devem ser apresentados pelas empresas autorizadas até 10 de dezembro, apenas por meio eletrônico, por intermédio do Sistema Eletrônico de Informação (SEI)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgou os procedimentos que deverão ser adotados por Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) interessadas em alterar, de forma excepcional, seus esquemas operacionais nos serviços de transporte de passageiros

ou no transporte misto de passageiros e cargas. A medida busca organizar eventuais ajustes necessários para o período de maior movimentação no fim do ano.

De acordo com a agência, os pedidos devem ser apresentados pelas empresas autorizadas até 10 de dezembro, exclusivamente por meio eletrônico, por intermédio do Sistema Eletrônico de Informação (SEI), disponível no site da Antaq. Cada solicitação deve detalhar o esquema operacional pretendido, incluindo datas, dias e horários que sofrerão alterações.

A Antaq afirma que a flexibilização atende ao potencial aumento na demanda por transporte de passageiros e de cargas durante as festividades, além de contemplar a necessidade das empresas de reorganizar suas operações. As solicitações serão analisadas pela Gerência de Outorgas de Autorização.

Caso as mudanças sejam deferidas, as companhias deverão informar os usuários com antecedência mínima de 15 dias. A comunicação deverá ser feita por meio de avisos fixados nas embarcações e nos postos de venda de passagens, informando de forma clara as alterações autorizadas.

A autorização terá caráter temporário e valerá apenas entre 15 de dezembro de 2025 e 5 de janeiro de 2026. Finalizado esse intervalo, as empresas deverão retomar integralmente os esquemas operacionais aprovados nos seus termos de autorização, sem prejuízo das regras e condições já estabelecidas para o serviço.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

FERROVIA DE MATO GROSSO CHEGA A 73% DE EXECUÇÃO

Primeira etapa da ferrovia mobiliza 5 mil trabalhadores, prevê 211 km de operação até 2026 e prepara expansão rumo ao norte do estado

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



A FMT foi concebida para reduzir a distância entre as áreas de produção e os pontos de embarque ferroviário, hoje concentrados no megaterminal da Rumo em Rondonópolis

A Ferrovia de Mato Grosso (FMT), maior empreendimento ferroviário atualmente em construção no Brasil, alcançou 73% de execução sica e mantém ritmo acelerado antes do período de chuvas. Com investimento estimado em R\$ 5 bilhões na primeira etapa e cerca de 5 mil

trabalhadores mobilizados nos canteiros, a obra deve ser concluída em meados de 2026.

O projeto, de capital integralmente privado, prevê a implantação de 743 quilômetros de trilhos que estenderão a Malha Norte rumo ao centro produtivo de grãos do estado. A ferrovia começou a ser construída em 2022 sob o modelo de autorização estadual e foi estruturada em três fases. A etapa inicial liga Rondonópolis a um novo terminal em construção entre Dom Aquino e Campo Verde, totalizando 162 quilômetros, dos quais 160 km devem entrar em operação no segundo semestre de 2026, a tempo do escoamento da safrinha de milho. O trecho total dessa primeira fase prevê circulação de trens ao longo de 211 quilômetros e conta com 5 mil postos de trabalho, o equivalente a cerca de 60% de todas as vagas abertas em Mato Grosso em obras de infraestrutura.

O terminal BR-070, em implantação na região de Campo Verde, terá capacidade para movimentar 10 milhões de toneladas por ano. As fases seguintes devem levar a ferrovia a Nova Mutum e Lucas do Rio Verde, áreas de forte expansão agrícola, e incluem ainda um ramal para Cuiabá, todos sem cronograma definido para início das obras. A decisão sobre os próximos passos deverá ser tomada entre dezembro e janeiro pelo conselho de administração da empresa responsável, considerando projeções de investimento, receita e custo de capital. O planejamento também passa por etapas de refinamento de engenharia, licenciamentos ambientais e coordenação com prefeituras dos 16 municípios que serão cortados pelos trilhos.

A FMT foi concebida para reduzir a distância entre as áreas de produção e os pontos de embarque ferroviário, hoje concentrados no megaterminal da Rumo em Rondonópolis. Atualmente, caminhões percorrem até 500 quilômetros a partir das fazendas para alcançar o terminal, de onde a carga segue pela Malha Norte e pela Malha Paulista até o Porto de Santos, percurso de 76 horas. O novo traçado busca encurtar trechos rodoviários, diminuir custos logísticos e ampliar a competitividade do escoamento da safra. Em 2024, aproximadamente 40% das cerca de 150 milhões de toneladas de grãos exportadas pelo país foram produzidas em Mato Grosso.

O PROJETO, DE CAPITAL INTEGRALMENTE PRIVADO, PREVÊ A IMPLANTAÇÃO DE 743 QUILOMETROS DE TRILHOS QUE ESTENDERÃO A MALHA NORTE RUMO AO CENTRO PRODUTIVO DE GRÃOS DO ESTADO. A FERROVIA COMEÇOU A SER CONSTRUÍDA EM 2022 SOB O MODELO DE AUTORIZAÇÃO ESTADUAL E FOI ESTRUTURADA EM TRÊS FASES

No canteiro de obras, a maior parte da terraplanagem está concluída, assim como boa parte das pontes e viadutos previstos. A instalação de dormentes e trilhos avança a um ritmo próximo de um quilômetro por dia. Ao todo, a ferrovia contará com 22 pontes, 21 viadutos e 2 quilômetros de túneis. A fábrica de dormentes acumula grandes estoques de peças de concreto à medida que o traçado avança pelo interior do estado.

O empreendimento foi projetado para ser integrado à malha nacional de transporte ferroviário, composta por cerca de 31 mil quilômetros, dos quais quase metade está desativada ou subutilizada. Estudos recentes apontam que as ferrovias respondem por aproximadamente 27% do transporte de cargas no Brasil. A ampliação de corredores ferroviários é vista como caminho para reduzir a dependência de longos percursos rodoviários, considerados mais econômicos apenas em trechos de curta distância.

A base operacional da obra fica em Rondonópolis, onde está localizado o principal terminal da empresa, que recebe cerca de 1.600 caminhões por dia e movimenta 22 milhões de toneladas por ano. A cidade, marcada pela migração de diversas regiões do país, concentra parte expressiva da mão de obra da construção, que reúne profissionais de diferentes estados. O complexo ferroviário da empresa no país soma 13,5 mil quilômetros de trilhos, aproximadamente 1.200 locomotivas, 33 mil vagões e dez terminais multimodais.

Investimento

O investimento total da FMT é estimado entre R\$ 12 bilhões e R\$ 15 bilhões. A empresa calcula que o projeto poderá gerar 145 mil empregos diretos e indiretos ao longo das etapas de implantação. A ferrovia também deve contribuir para reorganizar fluxos logísticos, ao ampliar a capacidade de armazenagem e transporte de grãos. Em Rondonópolis, práticas operacionais adotadas nos últimos anos, como o uso de sistemas de controle para evitar filas de caminhões, já refletem esse processo de adaptação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

ALERTA DOS EUA LEVA SEIS AÉREAS A INTERROMPER VOOS PARA A VENEZUELA

FAA cita aumento da atividade militar; operações antidrogas americanas e críticas de Maduro elevam tensão na região

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A Turkish Airlines tornou-se a mais recente companhia a rever sua malha para a Venezuela após o alerta, comunicando o cancelamento dos voos previstos entre os dias 24 e 28

As conexões aéreas entre a Venezuela e o exterior passaram a sofrer uma nova onda de interrupções desde sábado (22), após um alerta emitido pelo governo dos Estados Unidos à aviação civil sobre um “aumento da atividade militar” no país e em áreas próximas

do Caribe. O comunicado americano, divulgado pela Administração Federal de Aviação (FAA), levou companhias internacionais a rever imediatamente suas operações na região.

De acordo com as associações de linhas aéreas (Alav) e de agências de viagens (Avavit), seis empresas haviam suspendido temporariamente seus voos até sábado: a espanhola Iberia, a portuguesa TAP, a colombiana Avianca, a brasileira Gol e a chilena Latam. A Alav também havia incluído a Caribbean Airlines entre as companhias que interromperam suas operações, mas a empresa de Trinidad e Tobago já não voa para a Venezuela desde setembro.

A Turkish Airlines tornou-se a mais recente companhia a rever sua malha, comunicando o cancelamento dos voos previstos entre os dias 24 e 28. Segundo a presidente da Avavit, Vicky Herrera, nem todas as empresas detalharam o período de interrupção.

O alerta da FAA, emitido na sexta-feira (21), orientou aeronaves que sobrevoam o espaço aéreo venezuelano a “aumentar sua precaução” diante do que a agência classificou como “agravamento da situação de segurança e aumento da atividade militar na Venezuela e em seus arredores”. O documento foi publicado no mesmo momento em que os Estados Unidos reforçaram sua presença militar no Caribe, destacando o maior porta-aviões do mundo, além de navios de guerra e caças, para operações antidrogas.

Washington sustenta que a mobilização faz parte de ações ampliadas contra o narcotráfico. Desde setembro, forças americanas destruíram mais de 20 embarcações supostamente usadas por organizações criminosas que atuavam no Mar do Caribe e no Pacífico oriental, resultando na morte de 83 pessoas. O governo venezuelano, porém, acusa os Estados Unidos de usar as operações como pretexto para “ameaçar” o país e desestabilizar o presidente Nicolás Maduro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

NOVO FÓRUM DO BRASIL EXPORT DISCUTE DESAFIOS CLIMÁTICOS E EXPANSÃO ENERGÉTICA

Painéis tratam de geopolítica, financiamento, regulação e práticas na comercialização de combustíveis, com participação de parlamentares e especialistas do setor

Por MARIANA NEROME redacao.jornal@redebeneews.com.br



O setor de petróleo e gás receberá atenção do fórum, com painéis debatendo, por exemplo, boas práticas na comercialização de combustíveis e os novos potenciais de exploração

Primeira iniciativa do Grupo Brasil Export dedicada especificamente ao setor de minas e energia, o Fórum Brasil

Export Minas e Energia será realizado nestas terça e quarta-feira (25 e 26), no Hotel Meliá Brasil 21, em Brasília (DF). A programação reúne autoridades públicas, representantes de agências reguladoras, especialistas, juristas e lideranças empresariais. O evento conta ainda com a parceria da Frente Parlamentar de Petróleo, Gás e Energia (FREPPGEN), por meio do Instituto de Petróleo, Gás e Energia (IPEGEN). Segundo o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, a expansão temática é um movimento natural. “Depois de consolidarmos discussões sobre portos, logística, rodovias, ferrovias, hidrovias e aeroportos, avançar para o setor de minas e energia era um passo esperado”, afirma.

O primeiro painel discute “COP 30 | Consequências, desafios e propostas para o setor de petróleo, gás e energia”, sob moderação de Bruno Merlin, diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export. Participam o deputado federal Adail Filho, Ângelo Maranhão (Grupo Atem), Flávio Vieira da Silva (PortosRio), Marcelo Moraes (Abiape) e Thalita Cássia (Vibra).

Às 11 horas, o segundo painel aborda “Demanda global, sustentabilidade e a geopolítica da segurança energética”, com moderação de Núria Bianco, diretora de Inteligência do grupo. Integram a mesa o deputado federal Coronel Assis, Carlos Augusto Cordovil (Abrabunker), Filipe Sampaio Cunha (IRIS), Luiz Carlos Ciocchi (WEC Brasil) e Marcos Cid de Araújo (OSX Brasil).

A programação retorna às 15 horas com: “Implicações da adição energética: courtailment, projetos e financiamentos”. Participam o deputado federal General Girão, Luciano Lindemann (FTI Consulting), Marcello Cabral (ABEEólica), Renato Santos de Souza (BNDES) e Sérgio Brasil (Renova Energia).

Debate jurídico

Às 16 horas, ocorre o debate jurídico “Regulação, Convenções Internacionais e a Formação de Marítimos: Desafios e Avanços para o Setor Marítimo e de Óleo & Gás”, moderado por Jacqueline Wendpap, diretora Executiva da Praticagem do Brasil. Estão na mesa Luiz Carlos Calvo dos Santos Junior (Marinha do Brasil), Dino Antunes Batista (Syndarma/Abeam), Iwan Jaeger (Kincaid | Mendes Vianna Advogados) e Marcos Vinícius Lisboa Brandão (Grupo ABL).

Às 17h30, o quarto painel discute “Combustível Legal | Boas práticas na comercialização de combustíveis no Brasil”, com Daniel Maia Vieira (ANP), o deputado federal Ubiratan Sanderson e Abel Leitão (Brasilcom). O dia encerra às 18h30 com sessão solene conduzida por Fabrício Julião.

Segundo dia

No dia 26, o último painel, às 11h30, aborda “Novos potenciais de exploração | Margem Equatorial, Bacia de Santos, Campos e Pelotas”, com participação do deputado federal Gabriel Mota, Adriana Queiroz Ramos (EPE), Jeff Martins (TPAR), Thiago Lemgruber (Hidroclean) e Pedro Calmon Neto (PCFA Advocacia). O encerramento está previsto para 12h30.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

FALTA DE REGULAMENTAÇÃO TRAVA PESQUISA MINERAL EM TERRAS INDÍGENAS, APONTA ANM

Em audiência no Senado, debate expõe divergências sobre exploração, proteção territorial e necessidade de ampliar estudos geológicos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O debate promovido pelo grupo de trabalho do Senado evidenciou divergências sobre exploração mineral e a necessidade de ampliar o entendimento sobre o subsolo nacional

O Grupo de Trabalho do Senado Federal responsável por discutir a regulamentação da mineração em terras indígenas promoveu, no dia 18, uma audiência pública dedicada ao conhecimento geológico desses territórios e ao potencial mineral existente nessas áreas. Representantes do governo, de instituições do setor e de organizações indígenas participaram do debate, que evidenciou divergências sobre a exploração mineral e a necessidade de

ampliar o entendimento sobre o subsolo nacional.

Mauro Sousa, diretor-geral da Agência Nacional de Mineração (ANM), afirmou que o conhecimento geológico das terras indígenas deve ser tratado como um ativo estratégico do país, ressaltando que a discussão não se limita ao aspecto econômico. “O Brasil precisa saber o que possui em termos minerais para exercer sua soberania e seu papel na geopolítica mundial. Sem esse conhecimento, não é possível saber o que negociar, como negociar nem com quem negociar”, disse.

A Constituição estabelece que pesquisas e lavras de bens minerais em terras indígenas dependem de autorização do Congresso Nacional, com participação das comunidades afetadas nos resultados da lavra. Sousa observou que, embora não exista proibição constitucional, a ausência de

regulamentação impede o avanço de qualquer processo. “A Constituição não proíbe, apenas exige uma regulamentação adequada observando aspectos socioambientais e econômicos. Porém, como essa regulamentação nunca foi feita, na prática a ANM rechaça todos os pedidos apresentados, e o país fica sem saber o que existe nessas áreas”, afirmou.

A geóloga Cisnea Menezes Basílio, indígena Desana do Alto Rio Negro, destacou que os povos originários mantêm uma relação específica com a geodiversidade. Ela citou exemplos de países, como Equador e Colômbia, que reconhecem a Amazônia como sujeito de direito, e defendeu que eventuais processos de regulamentação considerem não apenas o potencial mineral, mas também a cultura e os direitos das populações que habitam essas regiões. “Entendo a necessidade de se buscar minerais estratégicos para desenvolver economia. Contudo, as mineradoras já desenvolvem pesquisa em outras áreas onde o Sistema Geológico Brasileiro (SGB) identificou potencial e não estão territórios indígenas. Temos também os remineralizadores, capazes de fornecer recursos para além das jazidas. Ou seja, existem possibilidades que não envolvem explorar os minerais em nossas terras”, disse.

A representante do Ministério dos Povos Indígenas (MPI), Melissa Volpato Curi, também questionou a premissa de que a demanda mineral do país dependa necessariamente da exploração em territórios indígenas. “Esses territórios cumprem um serviço ambiental para toda a humanidade. Precisamos analisar qual a essencialidade das pedras preciosas para o desenvolvimento da sociedade moderna, pois elas estão associadas à invasão do garimpo ilegal com todos os diversos problemas associados. O que o diamante promove além de um desenvolvimento econômico imediatista de um recurso finito?”, afirmou.

O debate também abordou a necessidade de conciliar interesses previstos na Constituição. Os recursos minerais são bens da União, o que inclui aqueles localizados em terras indígenas. Ao mesmo tempo, cabe ao Estado proteger esses territórios e garantir os direitos dos povos que os ocupam.

Julevania Alves Olegário, diretora do Departamento de Desenvolvimento Sustentável na Mineração do Ministério de Minas e Energia (MME), reforçou que o país possui lacunas significativas de conhecimento geológico, especialmente na Amazônia. “Temos conhecimento geológico defasado em boa parte do Brasil. No caso da Amazônia, onde está a maior parte dos povos indígenas, são grandes as lacunas”, afirmou.

Limitação

O SGB, responsável pelo mapeamento geológico do território nacional, não realiza pesquisas em terras indígenas desde 1994, salvo quando solicitado pelas comunidades. A assessora da Diretoria de Geologia e Recursos Minerais do serviço, Lúcia Travassos da Rosa Costa, explicou que a limitação afeta o entendimento sobre o potencial mineral dessas áreas. “Ainda temos baixo conhecimento geológico para afirmar com segurança o potencial de determinada área no caso das terras indígenas. Mas o objetivo do mapeamento não é apenas a exploração econômica. É uma esfera de conhecimento fundamental para a gestão do território nacional, contribuindo para a descoberta de aquíferos, para entender riscos geológicos, subsidiar estudos sobre geodiversidade”, afirmou.

O vice-presidente do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), Fernando Azevedo e Silva, destacou que a maior parte dos levantamentos geológicos disponíveis foi produzida nas décadas de 1970 e 1980, antes da demarcação de muitos territórios indígenas. “A SGB constatou 799 ocorrências minerais em territórios indígenas, e a reserva de potássio no Amazonas é estimada como uma das maiores do planeta. Mas os dados mais recentes foram coletados por aeronaves e satélites e precisam ser confirmados por trabalhos de campo em uma escala adequada”, disse. Ele defendeu que o tema seja debatido com a participação dos povos indígenas e do parlamento.

Diálogo

Para lideranças indígenas presentes, o processo de discussão precisa ser ampliado e envolver um número maior de comunidades. Cislene, representante da Articulação dos Povos Indígenas do Brasil

(PIB), afirmou que o prazo de 180 dias definido pelo Grupo de Trabalho do Senado é insuficiente. “Somos 391 povos indígenas no Brasil. Quem está representando todos eles?”, questionou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

APEXBRASIL APRESENTA NA EUROPA PORTFÓLIO DE PROJETOS VOLTADOS A MINERAIS CRÍTICOS

Catálogo lançado em Bruxelas reúne oportunidades que somam quase US\$ 7 bilhões e reforça negociações entre Brasil e União Europeia durante a Raw Materials Week

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A apresentação feita em Bruxelas, na Bélgica, foi conduzida pela diretora de Negócios da ApexBrasil, Ana Repezza, que detalhou o conteúdo do catálogo e o contexto da iniciativa

A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) apresentou no último dia 19, em Bruxelas, na Bélgica, o novo catálogo de investimentos de projetos de mineração no Brasil. O documento, elaborado em parceria com o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), foi lançado durante a Raw Materials Week, evento anual da Comissão Europeia voltado à agenda mineral do bloco. A sessão especial, intitulada “Brasil como Parceiro Estratégico para Cadeias de Valor Sustentáveis em Matérias-Primas Críticas”, reuniu representantes de governos, empresas, academia e instituições financeiras.

O DOCUMENTO, ELABORADO EM PARCERIA COM O INSTITUTO BRASILEIRO DE MINERAÇÃO (IBRAM), FOI LANÇADO DURANTE A RAW MATERIALS WEEK, EVENTO ANUAL DA COMISSÃO EUROPEIA VOLTADO À AGENDA MINERAL DO BLOCO

A apresentação foi conduzida pela diretora de Negócios da ApexBrasil, Ana Repezza, que detalhou o conteúdo do catálogo e o contexto da iniciativa. O material lista dez projetos destinados a atrair investimentos estrangeiros, com capacidade total estimada em quase US\$ 7 bilhões para os próximos anos. A proposta, segundo a ApexBrasil e o Ibram, é ampliar a exploração e o beneficiamento sustentável de minerais críticos e estratégicos no país.

“Foram apresentados alguns destes projetos para stakeholders e investidores europeus. Também passamos o dia trabalhando com equipes da Comissão Europeia para que a gente desenvolva um processo de aceleração destes projetos apresentando para fundos da região e contando com todo o suporte e facilitação da União Europeia para que estes investidores consigam minimizar seus riscos de investimentos no Brasil. É uma cooperação importante que surge aqui e que a gente espera ter resultados bem promissores para o nosso país”, afirmou Repezza.

Segundo ela, os projetos destacados no documento têm como base estratégias de descarbonização e incorporam requisitos de sustentabilidade. “Estamos muito otimistas de que as discussões que temos tido esta semana aqui com a DG Inpower, a DG Growth e também com investidores europeus, levarão a uma relação mais próxima entre o Brasil e a União Europeia, especialmente porque estamos com grandes e positivas expectativas quanto à finalização do acordo União Europeia–Mercosul muito em breve”, disse.

O Ibram ressalta que o país possui algumas das maiores reservas globais de minerais críticos, elementos considerados essenciais para a transição energética, a indústria de alta tecnologia e

diversas cadeias industriais. Para o diretor de Assuntos Minerários da entidade, Júlio Nery, os projetos apresentados buscam atrair investimentos para ampliar e adensar a cadeia produtiva nacional. Ele afirmou que as iniciativas estão alinhadas às diretrizes do programa Nova Indústria Brasil, que orienta políticas de inovação e industrialização.

A sessão especial contou com a presença de autoridades e representantes do Ministério de Minas e Energia (MME), Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Universidade Federal de Catalão (UFCAT), FGV Europe, Brazilian Nickel, Comissão Europeia (DG INTPA), AMG Group e German Trade and Invest (GTAI).

O evento

A Raw Materials Week reuniu, ao longo de vários dias, representantes do setor público e privado para debater a implementação do Critical Raw Materials Act, norma europeia que estabelece metas para ampliar a produção doméstica, agilizar licenças, fortalecer parcerias internacionais e diversificar cadeias de suprimentos. Entre os temas centrais estiveram projetos estratégicos de mineração, modelos de financiamento, circularidade e mecanismos para reforçar a resiliência industrial do bloco.

O Brasil integrou a programação dedicada à América Latina. O secretário adjunto de Desenvolvimento Tecnológico e Inovação do MCTI, Osório Coelho Guimarães Neto, participou da abertura da sessão. O coordenador-geral de Minerais Estratégicos e Transição Energética no Setor Mineral do MME, Gustavo Santos Masili, integrou o Painel II, sobre lítio. Em seguida, o gerente de Mineração e Transformação Mineral do BNDES, Pedro Paulo Dias, participou do Painel III, dedicado aos elementos de terras raras.

Atenção global

O destaque dado aos minerais críticos reflete a crescente atenção global à segurança de suprimento de insumos estratégicos. O Brasil vem sendo procurado como fornecedor potencial devido à diversidade e ao volume de suas reservas, à matriz energética majoritariamente renovável e ao histórico recente de políticas voltadas à sustentabilidade e à inovação. Entre os instrumentos em elaboração está a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos (PNMCE), que deve orientar o planejamento governamental no setor. O avanço das negociações do acordo Mercosul– União Europeia também foi mencionado como elemento capaz de abrir novas frentes de cooperação econômica e tecnológica entre os dois lados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

GOVERNO REDUZ PARA R\$ 7,7 BI CONGELAMENTO DE DESPESAS NO ORÇAMENTO DE 2025

Dados estão no Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas Primárias do 5º bimestre; R\$ 4,4 bi estão bloqueados e R\$ 3,3 bi contingenciados

Da Agência Brasil



O Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas Primárias do 5º bimestre foi divulgado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento

A equipe econômica reduziu de R\$ 12,1 bilhões para R\$ 7,7 bilhões o volume de recursos congelados no Orçamento de 2025. Os dados constam do Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas Primárias do 5º bimestre, divulgado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento. Do total, R\$ 4,4 bilhões estão bloqueados e R\$ 3,3 bilhões foram contingenciados.

A queda no bloqueio decorre, principalmente, do cancelamento de R\$ 3,8 bilhões em despesas discricionárias (não obrigatórias) para cobrir gastos obrigatórios. Já o contingenciamento passou de zero para R\$3,3 bilhões por causa da piora na projeção para o resultado fiscal deste ano.

O detalhamento dos valores por ministério será apresentado no Decreto de Programação Orçamentária e Financeira, previsto para 30 de novembro.

O bloqueio é adotado quando os gastos previstos superam o limite imposto pelo arcabouço fiscal. Já o contingenciamento é aplicado quando há frustração de receitas e risco de descumprimento da meta fiscal.

A meta de 2025 é déficit zero, com tolerância para um resultado negativo de até R\$ 31 bilhões. Segundo o Ministério do Planejamento, a redução do bloqueio também reflete queda de R\$ 4 bilhões na estimativa de despesas obrigatórias, influenciada por recuos em benefícios previdenciários e subsídios.

O contingenciamento tornou-se necessário porque o déficit primário projetado (R\$ 34,3 bilhões) superou o limite permitido pela meta (R\$ 31 bilhões). O aumento decorre, principalmente, do déficit das estatais e da revisão para baixo da receita líquida.

O déficit primário representa a diferença entre as despesas e as receitas, desconsiderando os juros da dívida pública.

Ao considerar que, desde setembro, o governo havia cancelado R\$ 3,8 bilhões em despesas discricionárias para cobrir o crescimento de gastos obrigatórios, o volume total de recursos congelados (bloqueados e contingenciados) caiu de R\$ 8,3 bilhões para R\$ 7,7 bilhões, alívio de R\$ 644 milhões.

O relatório diminuiu em R\$501 milhões a contenção no Poder Executivo, de R\$ 5,514 bilhões para R\$ 5,013 bilhões. O total de emendas parlamentares congeladas passou de R\$2,794 bilhões para R\$ 2,645 bilhões, liberação de R\$ 149 milhões.

Projeções de receitas e despesas

Meta fiscal

A meta fiscal de 2025 permite déficit de até R\$ 31 bilhões. Segundo o governo, a projeção menor do resultado está ligada ao déficit de estatais e à queda de R\$ 1 bilhão na receita líquida estimada.

Projeções de receitas e despesas

O relatório atualizou as estimativas para receitas e gastos ao longo de 2025. Veja os principais números:

Receitas primárias da União

- Projeção anterior: R\$ 2,924 trilhões
- Projeção atual: R\$ 2,922 trilhões

Despesas primárias totais

- Projeção anterior: R\$ 2,417 trilhões
- Projeção atual: R\$ 2,418 trilhões

Gastos obrigatórios

- Projeção anterior: R\$ 2,207 trilhões
- Projeção atual: R\$ 2,204 trilhões

Despesas discricionárias (não obrigatórias)

- Projeção anterior: R\$ 219,056 bilhões
- Projeção atual: R\$ 215,425 bilhões

Projeções específicas de despesas

- Benefícios previdenciários: de R\$ 1,029 trilhão para R\$ 1,028 trilhão (-R\$ 263,7 milhões)

Pessoal e encargos sociais: de R\$ 408,976 bilhões para R\$ 408,592 bilhões (-R\$ 384 milhões)

Precatórios e sentenças judiciais: de R\$ 42,824 bilhões para R\$ 43,356 bilhões (+R\$ 532,4 milhões)

Subvenções econômicas: de R\$ 24,769 bilhões para R\$ 21,677 bilhões (-R\$ 3,092 bilhões)

Arrecadação

Dividendos de estatais: de R\$ 48,808 bilhões para R\$ 52,422 bilhões (+R\$ 3,614 bilhões)

Concessões: de R\$ 7,743 bilhões para R\$ 7,831 bilhões (+R\$ 88,2 milhões)

Royalties: de R\$ 145,903 bilhões para R\$ 144,081 bilhões (-R\$ 1,822 bilhão)

O governo também destaca impactos positivos da aprovação no Congresso de medidas ligadas à compensação tributária indevida, ao Atestmed (sistema de atestado médico digital do Instituto Nacional do Seguro Social) e ao seguro-defeso, que devem gerar alívio fiscal de cerca de R\$ 15 bilhões neste ano.

Além disso, o Tribunal de Contas da União (TCU) autorizou o governo a contingenciar recursos para perseguir o piso da meta – déficit primário de R\$31 bilhões – em 2025, o que amplia a flexibilidade na execução orçamentária. No entanto, a decisão do ministro Benjamin Zymler ainda será julgada pelo plenário do órgão.

O detalhamento das áreas que terão liberação parcial dos recursos bloqueados será divulgado até o fim de novembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

SEM ESCLARECER IRREGULARIDADES, MASTER DIZ NÃO SER RESPONSÁVEL POR R\$ 12,2 BI REPASSADOS AO BRB

Defesa da instituição não explicou pontos apontados pela Polícia Federal e pelo Ministério Público Federal após denúncias que deram base às investigações da operação

Do Estadão Conteúdo



Entre as perguntas sem respostas, está o fato de a empresa responsável pelos créditos repassados ao BRB ter sido criada por um ex-funcionário do Banco Master

A defesa do Banco Master divulgou nota, na tarde de sábado, 22, na qual afirma que o banco não captou os empréstimos repassados ao Banco de Brasília (BRB), que deram origem à Operação Compliance Zero. Segundo o Master, comandado por Daniel Vorcaro, preso na segunda-feira, 17, a empresa que deu origem ao crédito foi a responsável pela operação e pelo

fornecimento da documentação com irregularidades.

O Master, porém, não esclareceu diferentes pontos apontados pela Polícia Federal e pelo Ministério Público Federal, após denúncias do Banco Central, que deram base às investigações da operação. Entre eles, o fato de a empresa responsável pelos créditos repassados ao BRB, a Tirreno Consultoria de Crédito, ter sido criada por um ex-funcionário do banco, André Felipe de Oliveira Seixas Maia.

Outra irregularidade não esclarecida está no fato de que a Tirreno mudou seu nome e teve seu capital social aumentado de R\$ 100 para R\$ 30 milhões dois dias antes de assinar contrato com o Master.

"A hipótese investigativa é que a solução do Grupo Master para aportar recursos muito superiores à sua produção histórica (de empréstimos) e que fossem capazes de cobrir o rombo de R\$ 12 bilhões consistiu em se associar, ilicitamente, a uma Sociedade de Crédito Direto, com o objetivo de inflar seu patrimônio artificialmente, por meio de carteiras inexistentes e revendê-las ao BRB", escreve o juiz da 10.^a Vara Criminal do Distrito Federal, que autorizou a operação.

Numa análise feita pelo BC em 30 CPFs cedidos pela Tirreno, escolhidos de forma aleatória, não haviam sido feitos empréstimos. "Não foi possível estabelecer correspondência das operações com os respectivos fluxos financeiros", escreveu a instituição.



Na carta da defesa do Master divulgada no sábado, o banco também afirma que o BRB "não ficou com os créditos originados por terceiros, mas com outras carteiras e ativos do conglomerado Master, que não são objeto da investigação".

Dos R\$ 12,2 bilhões o BRB disse ter liquidado ou substituído R\$ 10 bilhões.

Mais uma vez, porém, o Master não esclareceu o motivo de não terem sido cumpridas cláusulas que obrigavam o retorno de recursos de maneira integral ao banco público, e não troca por carteiras, como apontado pelas investigações.

"O BRB informou que faria uma substituição dos créditos, todavia essa substituição seria realizada de forma completamente contrária aos termos do contrato, que não permitia essa substituição", escreve o juiz. "Chama atenção, ainda, o descumprimento da cláusula resolutiva que importaria na devolução imediata de R\$ 6,7 bilhões de conta vinculada da Tirreno no Banco Master aos cofres do BRB, optando-se por uma devolução em tranches mensais totalmente alheia às previsões contratuais."

Para ele, é "atípico e desarrazoado que somente após a provocação do Banco Central sobre as informações, o BRB passou a exigir documentos adicionais, situação bastante suspeita para quem realizaria operação neste montante e que deveria se cercar de cuidados objetivos e mínimos para a viabilidade deste tipo de transação; teria determinado a execução de auditoria independente nas operações e teria realizado acessos assistidos às dependências do Banco Master".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

PRESIDENTE AFASTADO DO BRB VOLTA AO BRASIL E DIZ COLABORAR COM INVESTIGAÇÕES

Ex-presidente do Banco de Brasília (BRB), Paulo Henrique Costa informou que retornou ao Brasil da viagem que havia feito aos Estados Unidos e prometeu colaborar com as investigações sobre a tentativa de compra do Banco Master.

Costa foi afastado do cargo pela Justiça no âmbito da Operação Compliance Zero, que levou o presidente do Master, Daniel Vorcaro, à prisão na terça-feira, 18.

Em nota, Costa disse reconhecer a importância das apurações e garantiu ter sempre atuado nos melhores interesses do BRB, "seguindo os padrões do mercado".

Ele acrescentou que fornecerá informações e esclarecimentos necessários para a elucidação dos fatos, mas que não vai comentar os detalhes do processo. "Confio que a apuração trará os devidos esclarecimentos à sociedade", ressaltou. Inicialmente, o governador do Distrito Federal, Ibaneis Rocha, indicou Celso Eloi para substituir Costa, mas depois voltou atrás e nomeou o ex-presidente da Caixa Nelson Antônio de Souza.

Soltura

Na quinta-feira, dois presos na Operação Compliance Zero foram soltos e deixaram a Superintendência da Polícia Federal em São Paulo. O prazo da prisão temporária decretada pela Justiça Federal, com duração de três dias, venceu e não foi renovado.

O banqueiro Daniel Vorcaro interceptado e preso por agentes federais na noite de segunda, 17, quando tentava embarcar em seu jato particular no Aeroporto de Guarulhos rumo a Dubai permanece preso em caráter preventivo, sem prazo para terminar.

Foram colocados em liberdade os executivos André Felipe de Oliveira Seixas Maia, ex-funcionário do Banco Master, e Henrique Souza Silva Peretto. Os dois constam como donos de empresas que teriam sido usadas nas fraudes, segundo a PF.

Ao decretar as prisões no âmbito da Operação Compliance Zero, o juiz Ricardo Augusto Soares Leite, da 10ª Vara Federal Criminal no Distrito Federal, anotou que André Felipe tem "vínculos funcionais e societários que o colocam no centro das operações fraudulentas investigadas".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/11/2025

OPINIÃO – ARTIGOS - SAIA DO PERSONAGEM



HUDSON CARVALHO

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

opinioao@portalbenews.com.br

“A maneira mais fácil e mais segura de vivermos honradamente consiste em sermos, na realidade, o que parecemos ser.”

Sócrates

Gostaria que houvesse um bom termo em português, que expressasse o que quero dizer: Seja você mesmo.

Achei algo próximo, o Escapismo. Mas essa palavra, designa a pessoa que “foge” da vida real e se refugia num mundo imaginário ou numa identidade fictícia. Não é o que quero dizer. Falo de alguém que vive sua própria identidade, em seu próprio mundo, mas, sendo diferente de quem realmente é.

Acabei achando uma expressão em inglês, LARPing, derivado de Live Action Role Play, traduzido livremente por “Interpretação de Personagem ao Vivo”.

Literalmente é usada para designar quem participa de um tipo de “jogo” em que as pessoas interpretam personagens na vida real, com roupas, adereços e ações físicas, como se estivessem dentro de uma história. É parecido com um teatro improvisado, mas sem público: os próprios jogadores vivem a narrativa.

No sentido figurado, entretanto, o termo tem sido usado para definir alguém que vive “interpretando um papel” o tempo todo, mesmo fora de um jogo, na vida real. Já há, uma versão aportuguesada para essa expressão, o “verbo” “LARPar”, usada dessa forma: “A influencer está LARPando de revolucionária” (uso esse exemplo de propósito. As Redes Sociais são o cenário perfeito para larp.).

Perceba que usar “LARP” para descrever comportamentos reais é uma metáfora cultural, não um diagnóstico clínico. Também não significa que a pessoa tem um transtorno. Usualmente o faz para expressar estilo, insegurança, humor ou tentativa de pertencimento.

Se na vida pessoal, larpar parece estranho, na vida corporativa, é desastroso.

Vamos entender, na prática, quem são os larpadores da vida empresarial?

O gerente que finge ser estrategista visionário, mas só repete jargões. O profissional que interpreta o “líder inspirador”, mas evita assumir responsabilidades reais. A pessoa que adota pose de alta



performance sem entregar resultados concretos. O colaborador que vive como se fosse um “workaholic”, lotado de sinais externos de produtividade, mas pouco produz de verdade.

É interessante tentar entender as razões que permitem que esse comportamento aconteça no interior das empresas. Minha experiência aponta, pelo menos, as seguintes causas:

1. Cultura organizacional baseada em relações pessoais e não em meritocracia, que terminam por estimular que seus Colaboradores passem a atuar, em especial, se percebem que isso gera promoções e visibilidade.
2. Insegurança do profissional, que pode ocorrer quando alguém sente que não está à altura do grupo, criando um personagem, para desenvolver em si próprio uma melhor condição de autoconfiança.
3. Pressão social e comparação constante, que leva as pessoas a imitar personas (principalmente Colegas de trabalho, próximos) os quais entendem fazer sucesso.
4. Falta de liderança autêntica. Sem referências reais, os profissionais copiam estereótipos.

Todas elas graves e que por si só, demonstram, também graves, problemas de gestão.

Faltam equilíbrio, clareza e sobram palavras. A qualidade das decisões é baixa, visto que os líderes agem para manter o papel, não para resolver problemas. O nível de confiança entre as pessoas é baixo (Estou falando com uma pessoa ou com um personagem?).

Os envolvidos agem num contexto de alta probabilidade de ocorrência de problemas emocionais e burnout, afinal manter um personagem e todas as narrativas que o acompanham é um processo exaustivo.

Pode haver efeito positivo? Sim, se a “persona” escolhida como exemplo, for uma projeção saudável e o “ator” tiver consciência suficiente para abandonar esse processo imediatamente após ter obtido as competências que entende precisar. É só o que vejo.

Sejamos honestos. Não pode ser considerado normal que pessoas (e as empresas onde trabalham) vivam por longos períodos simulando (e aceitando) comportamentos ao invés de trabalhar com transparência e fatos.

A Empresa precisa agir, se quiser fazer valer regras claras de Governança, estabelecendo uma política de tolerância zero para jogos políticos e criando canais de fácil acesso e seguros, para a comunicação desses fatos. Através desses canais deve deixar transparente quais são os comportamentos adequados ou não. Lembro que a estrutura formal de comunicação não pode deixar vácuos. Fantasias e boatos não podem ser levados em consideração, em detrimento a fatos e dados.

Aos Líderes cabe atuar com protagonismo, como mediadores de conflitos reais, oferecendo feedback contínuo e deixando claro o quais são as entregas a serem feitas por cada um e os padrões aceitáveis para cada uma delas.

Volto ao início, seja você mesmo, encontre seus caminhos sem ceder às condições externas.

A EMPRESA PRECISA AGIR, SE QUISER FAZER VALER REGRAS CLARAS DE GOVERNANÇA, ESTABELECENDO UMA POLÍTICA DE TOLERÂNCIA ZERO PARA JOGOS POLÍTICOS E CRIANDO CANAIS DE FÁCIL ACESSO E SEGUROS, PARA A COMUNICAÇÃO DESSES FATOS. ATRAVÉS DESSES CANAIS DEVE DEIXAR TRANSPARENTE QUAIS SÃO OS COMPORTAMENTOS ADEQUADOS OU NÃO



JORNAL O GLOBO – RJ

PREVISÃO DE RESULTADO FISCAL PIORA EM 13 ESTATAIS E SITUAÇÃO AGRAVA CONTAS DA UNIÃO

Em nota, MGI afirmou que não se pode confundir déficit com prejuízo operacional das empresas
Por Thaís Barcellos — Brasília

Além dos Correios, a deterioração das expectativas para o resultado das contas deste ano alcançou outras 12 estatais federais, de acordo com o relatório bimestral de avaliação de receitas e despesas do 5º bimestre, divulgado na última sexta-feira. No geral, a projeção de déficit das estatais para fins da meta fiscal passou de R\$ 5,5 bilhões no relatório divulgado em setembro para R\$ 9,2 bilhões, acima da meta para esse conjunto de empresas, que é de rombo R\$ 6,2 bilhões em 2025.

Devido ao estouro da meta de estatais, a União teve de fazer uma compensação de R\$ 3 bilhões, principal responsável pelo contingenciamento de R\$ 3,3 bilhões em despesas no Orçamento deste ano para cumprir a meta do Governo Central — que não considera as empresas públicas independentes do Tesouro Nacional. No total, a contenção no Orçamento, contudo, caiu de 12,1 bilhões para R\$ 7,7 bilhões — R\$ 4,4 bilhões estão bloqueados.

O relatório bimestral do 5º bimestre traz as projeções atualizadas para saldo entre despesas e receitas de 23 estatais, duas a mais do que no documento divulgado em setembro. Na comparação entre as 21 empresas que constam nos dois relatórios, 13 tiveram piora na expectativa fiscal entre o quarto e o quinto bimestre do ano.

O resultado foi calculado com base na execução de setembro e na projeção orçamentária efetuada pelas empresas de outubro a dezembro desse exercício, conforme a mais recente reprogramação do Programa de Dispêndios Globais (PDG).

A maior deterioração é dos Correios, cuja projeção passou de rombo de R\$ 2,4 bilhões para resultado negativo de R\$ 5,8 bilhões e a situação foi destacada no relatório como principal motivo para o aumento do déficit projetado das estatais. A empresa vive a maior crise da sua história e busca um empréstimo de até R\$ 20 bilhões no curto prazo para reequilibrar as contas e tentar colocar de pé um plano de recuperação de receitas no médio e longo prazo.

Outros destaques negativos foram Petrobras, em que o resultado estimado passou de superávit de R\$ 9,6 bilhões para déficit de R\$ 2,5 bilhões, e a Autoridade Portuária de Santos (APS), que tinha projeção superavitária de R\$ 21 milhões e agora espera-se rombo de R\$ 424 milhões. Também chamam atenção a piora do déficit projeto para Infraero (-R\$ 656 milhões para -R\$ 1,1 bilhão) e Emgea (-R\$ 915 milhões para -R\$ 1,6 bilhão).

O saldo entre receitas e despesas das 23 estatais consideradas na conta chega a R\$ 15,9 bilhões, contra um superávit de R\$ 366 milhões no documento divulgado em setembro, que considerava 21 empresas.

Para fins da meta fiscal, não são considerados, contudo, os resultados de Petrobras e da ENBPar. Também são feitos ajustes no resultado da Emgea para ficar compatível com a metodologia considerada pelo BC. Por fim, são retirados os investimentos das estatais no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) até o limite de R\$ 5 bilhões.

Assim, chegou-se ao número negativo de R\$ 9,2 bilhões, contra déficit de R\$ 5,5 bilhões no relatório anterior, acima da meta estabelecida na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2025. A LDO, por



sua vez, permite a compensação entre as metas de resultado primário estabelecidas para os Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social e o Programa de Dispêndios Globais.

"Portanto, dada a reprogramação do PDG 2025 e consequente reprojeção do resultado fiscal para o exercício, aponta-se a necessidade de adequação do espaço fiscal, de sorte que a compensação se dará na presente avaliação, ficando a meta de resultado primário para os Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social, face a essa compensação, comprometida com o esforço adicional de R\$ 2.993,2 milhões, e a do Programa de Dispêndios Globais reduzida em igual valor", diz o relatório.

Contingenciamento

Essa compensação aumentou a projeção de déficit primário do Governo Central, para R\$ 34,3 bilhões, já depois dos descontos relativos a precatórios e ao ressarcimento dos descontos indevidos dos aposentados do INSS. Como o limite de tolerância da meta zero é de rombo de R\$ 31 bilhões, o governo teve de contingenciar R\$ 3,3 bilhões.

No quarto bimestre, não houve contingenciamento, só bloqueio de R\$ 12,1 bilhões para cumprir o limite de gastos. Agora, o total de recursos bloqueados está em R\$ 4,4 bilhões - gerando uma contenção total de R\$ 7,7 bilhões.

O bloqueio de despesas ocorre quando os gastos sujeitos ao limite do arcabouço fiscal superam o teto da regra. Já o contingenciamento acontece quando há frustração de receitas e não se alcançar a meta fiscal.

Alerta do Tesouro

Um relatório do Tesouro Nacional divulgado recentemente apontou o risco de o governo aumentar a dívida pública se tiver que fazer aportes para salvar nove estatais que enfrentam dificuldades financeiras. São elas: Correios, Casa da Moeda, Infraero, ENBPARG, e as Companhias das Docas do Ceará, Pará, Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte.

Com base nesse relatório, o Tribunal de Contas da União (TCU) também criou uma força-tarefa para analisar a situação das empresas públicas.

Em nota, o Ministério da Gestão destacou novamente que o resultado primário não pode ser interpretado como prejuízo operacional. Segundo a pasta, das 20 empresas que compõem a estatística fiscal (do BC), 15 estão registrando lucro em 2025, e, nesses casos, diz que boa parte do déficit decorre do aumento de investimentos. Juntas essas 15 empresas lucraram R\$ 1,7 bilhão no primeiro semestre de 2025, segundo o MGI.

"As empresas estatais como um todo (incluindo setor financeiro, Petrobras e as empresas dependentes) têm registrado lucros operacionais expressivos. Olhando para o universo das empresas estatais, 39 das 44 estatais registraram faturamento de R\$ 655,3 bilhões no primeiro semestre de 2025, um aumento de 3,1% em relação a igual período do ano passado. Na mesma comparação, o lucro dessas foi expressivo e somou R\$ 92,4 bilhões, alta de 54,4% em relação aos primeiros seis meses de 2024. Esse resultado precisa ser considerado quando se avalia a saúde financeira das empresas estatais", completou a pasta.

Fonte: O Globo RJ

Data: 24/11/2025

GOVERNO NEGOCIA COM A AXIA PARA RETOMAR O NOME ELETROBRAS

Companhia mudou de nome em outubro; transação não envolveria dinheiro

Por Ivan Martínez-Vargas — Brasília

O governo Lula está em tratativas avançadas com a Axia Energia para que a empresa ceda à União o nome Eletrobras. A informação foi confirmada pelo GLOBO por pessoas familiarizadas com a negociação em andamento no Ministério de Minas e Energia (MME).

Ainda não há definição sobre o destino da marca Eletrobras no MME. Uma das possibilidades seria usar a marca para rebatizar a Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBPar), criada em 2021 para assumir os ativos não privatizados da Eletrobras, como as participações nas empresas Itaipu Binacional e Eletronuclear.

Embora no mercado diga-se que o negócio seria uma recompra do nome, fontes do governo negam que esteja na mesa o pagamento de qualquer montante à Axia pela marca Eletrobras. Além disso, as conversas não envolveriam a aquisição de ativos da elétrica para além da marca.

Procurado, o Ministério de Minas e Energia não confirmou nem negou as negociações. A Axia não se manifestou.

A Eletrobras foi privatizada no governo Bolsonaro, em junho de 2022. No mês passado, mais de três anos depois, a companhia anunciou a mudança de nome para Axia.

Em um comunicado à época, a Axia disse que o nome, de origem grega, significa valor e remete também à ideia de eixo, algo que conecta, sustenta e gera movimento.

Na ocasião, o presidente da companhia, Ivan Monteiro, disse em carta ao mercado que “essa mudança traduz um movimento profundo de transformação que a empresa viveu nos últimos três anos e também seus desafios de negócio”.

“Evoluímos nossa governança, ampliamos investimentos, fortalecemos nossa estrutura e nos reposicionamos para responder a um setor em transição, marcado por novas tecnologias, mudanças regulatórias e novos padrões de consumo”, acrescentou Monteiro.

A Axia é responsável por 17% da capacidade de geração de energia elétrica do Brasil e por 37% do total de linhas de transmissão do Sistema Interligado Nacional (SIN). Sua capacidade instalada é de aproximadamente 44,4 GW. A companhia possui 81 usinas, das quais 47 são hídricas (inclusive Belo Monte e Jirau, em Rondônia, e o Complexo de Paulo Afonso, na Bahia), 33 eólicas e uma solar.

Fonte: O Globo RJ

Data: 24/11/2025

PRESIDENTE DO BC DIZ QUE BANCOS SÃO FALÍVEIS E É PRECISO APRENDER PARA NÃO REPETIR PROBLEMAS DO PASSADO

Sem citar liquidação do Banco Master, Gabriel Galípolo afirmou que autoridade monetária enfrentou, este ano, desafios além da política monetária

Por João Sorima Neto — São Paulo



Gabriel Galípolo, presidente do Banco Central, em evento da Febraban — Foto: Reprodução / Febraban

O presidente do Banco Central (BC), Gabriel Galípolo, afirmou nesta segunda-feira que a autoridade monetária enfrentou desafios além da política monetária este ano, como os de segurança, e soube responder de maneira rápida. Galípolo reconheceu que bancos são instituições falíveis, mas que é preciso aprender para não repetir os problemas do passado.

— O papel do BC é estritamente técnico, com transparência, para que possa chegar à população o que está sendo feito — disse Galípolo, que falou a uma plateia de cerca de 400 pessoas durante



almoço da Federação Brasileira de Bancos (Febraban), realizado nesta segunda no Hotel Unique, em São Paulo, reunindo os CEOs e as principais lideranças da indústria bancária do país.

Sem citar a liquidação do Banco Master, feita pelo BC na semana passada — que foi um dos principais assuntos nas rodas de conversa do almoço — Galípolo agradeceu à Polícia Federal e ao Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf), que é a unidade de inteligência financeira responsável por analisar e combater a lavagem de dinheiro, dizendo que o BC esteve próximo dessas instituições para discutir medidas assertivas para endereçar os problemas e "com menos preocupação com a questão midiática".

Após investigações da Polícia Federal e do próprio Banco Central, o banqueiro Daniel Vorcaro, dono do Master, foi preso na semana passada suspeito de fraudes com carteiras de crédito negociadas como o Banco de Brasília (BRB). O BRB tinha feito uma proposta de compra do banco Master em março passado.

Galípolo reconheceu que bancos são instituições falíveis, seja nos Estados Unidos ou na Suíça, e que é importante aprender para não cair na repetição de problemas do passado. Galípolo afirmou que a supervisão feita pelo BC sobre a atividade financeira, seja bancária ou de fintechs, nunca está completa.

Saques bloqueados, venda de bens e acionamento do FGC: Entenda o processo de liquidação do Master e o que acontece agora

A operação Carbono Oculto, feita pelo Ministério Público e Polícia Federal, revelou que fintechs vinham sendo usadas na lavagem de dinheiro do crime organizado.

— A obra de supervisão nunca está completa,. O trabalho do Banco Central não tem ponto de chegada, é um movimento contínuo. Por isso quero agradecer à Polícia Federal, ao Ministério Público, ao Judiciário e à diretoria de fiscalização do BC. É muito gratificante ver as instituições da maneira que devem funcionar — afirmou.

Galípolo lembrou que existe a discussão sobre o excesso de regulação sobre os bancos após crises como a de 2008, e alguns países defendem que, devido a isso, a liquidez tenha vazado para outras instituições, como as fintechs.

O presidente da Febraban, Isaac Sidney, elogiou o processo de depuração do setor que vem sendo feito pelo Banco Central e afirmou que "é preciso enxergar pelas lentes do regulador quem está ou não está dentro do que a legislação exige".

— Só é possível prosperar com ética — disse ele, afirmando que o setor bancário precisa de solidez e integridade.

Galípolo afirmou que não se importa com as críticas sobre a alta de juros, especialmente as que são feitas por certos setores do governo, e que o presidente do BC é, por definição, o primeiro dos pessimistas e o último dos otimistas. Ele disse, entretanto, que isso não significa que o BC não vá ouvir as críticas, o que sempre ajuda a melhorar o desempenho da instituição.

Master foi tema de conversas

Embora Galípolo não tenha citado nominalmente o Master, a liquidação do banco foi um dos principais temas nas rodas de conversa do evento. Uma das questões entre os banqueiros é como e quando será possível restituir o caixa do Fundo Garantidor de Crédito (FGC), que terá que desembolar pelo menos R\$ 48 bilhões para ressarcir clientes afetados pela liquidação do Master. Uma certeza é que os bancos serão chamados a aumentar sua contribuição ao fundo, segundo se comentava.

Outra expectativa é que haja mudanças no uso do FGC como garantia de investimentos em troca de um retorno maior. O Master oferecia 140% do CDI e, em seu marketing, lembrava que o investimento era garantido pelo fundo. Um participante do almoço disse que a contribuição ao FGC de instituições que se valessem dessa prerrogativa deveria ser maior do que a média dos demais bancos.

A prisão do ex-presidente Jair Bolsonaro também foi lembrada em algumas rodas de conversa, e a tentativa de romper a tornezeleira eletrônica com um ferro de solda foi considerada bizarra, mas determinante para que o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF) determinasse sua prisão preventiva.

Fonte: O Globo RJ

Data: 24/11/2025

LULA AFIRMA QUE BRASIL NÃO SERÁ MERO EXPORTADOR DE MINERAIS CRÍTICOS

Segundo o presidente, que participou de fórum de empresários em Moçambique, os países que quiserem explorar tais recursos terão que desenvolver indústrias no país

Por O GLOBO — Maputo, Moçambique

Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante declaração conjunta à imprensa, no Palácio Presidencial, em Maputo (Moçambique) — Foto: Divulgação/Ricardo Stuckert/Presidência da República



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou nesta segunda-feira que o Brasil não será um mero exportador de minerais críticos e que os países que quiserem explorar os recursos terão que desenvolver indústrias no território brasileiro.

"Nós não vamos ser exportadores dos minerais críticos. Se quiser, vai ter que industrializar no nosso país para que o nosso país possa ganhar esse dinheiro", disse o presidente durante participação em um fórum com empresários

brasileiros e moçambicanos em Maputo, capital do país africano.

O petista disse ainda considerar "urgente" que os países que possuem minerais críticos definam seus modelos de exploração.

— Ou nós aproveitamos essas riquezas que Deus nos deu e fazemos disso uma riqueza para o nosso povo ou nós vamos ver os países de sempre cavarem buraco no nosso país, levar o nosso mineiro e a gente ficar com a fome e pobreza —acrescentou Lula, que está em visita oficial a Moçambique.

O presidente viajou a Maputo depois de participar, na África do Sul, da cúpula do G20 – fórum que reúne as 19 maiores economias do mundo mais a União Europeia —, onde chegou a afirmar que os minerais críticos são fundamentais, não só para o desenvolvimento das tecnologias de ponta, mas também para a transição energética.

— Falar sobre minerais críticos também é falar sobre soberania. A soberania não é medida pela quantidade de depósitos naturais, mas pela habilidade de transformar recursos através de políticas que tragam benefícios para a população — disse no último sábado.

Os minerais críticos são recursos essenciais para a fabricação de baterias, turbinas eólicas, painéis solares e eletrônicos. Países como os Estados Unidos têm grande interesse sobre esses minerais brasileiros.

Estabilidade para atrair investimentos

Durante seu discurso, Lula também afirmou que o que faz um país crescer é "paz, tranquilidade e democracia" e que ninguém vai investir em um país que tem uma guerra a cada três meses. Ele destacou que os governantes precisam de cinco coisas para que a população confie neles, entre elas estão a estabilidade política, econômica e fiscal.

— A primeira coisa que nós temos que oferecer é estabilidade política. Ninguém vai investir num país que tem uma guerra a cada três meses. A segunda coisa que nós temos que oferecer é estabilidade econômica. A terceira coisa que nós temos que oferecer é estabilidade fiscal. A quarta coisa que nós temos que oferecer é estabilidade social. E a quinta coisa que a gente tem que oferecer é previsibilidade — listou Lula.

Fonte: O Globo RJ

Data: 24/11/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO SP

PF CITA 'FALHA TOTAL' E DIZ QUE BRB SÓ RECUPEROU R\$ 12,2 BILHÕES POR 'PURA BOA VONTADE' DO MASTER

Investigação diz que houve ausência de adoção dos cuidados básicos no negócio; banco público e Master afirmam que transações foram supervisionadas pelo BC

Por Aguirre Talento e Alvaro Gribel

BRASÍLIA - A investigação da Polícia Federal sobre o Banco Master listou uma série de falhas e omissões do Banco de Brasília (BRB) envolvendo a aquisição de R\$ 12,2 bilhões em falsas carteiras de crédito consignado e apontou que o banco público só conseguiu recuperar esses recursos por "pura boa vontade" do Master.

Essa apuração resultou na prisão, na semana passada, do dono do Master, Daniel Vorcaro, e outros alvos, além do afastamento do então presidente do BRB, Paulo Henrique Costa. A defesa de Vorcaro e o BRB afirmaram que as ações foram supervisionadas pelo Banco Central e negaram irregularidades (leia mais abaixo).



Imagem da câmera de segurança do Aeroporto de Guarulhos mostra dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, recebendo voz de prisão de um policial federal à paisana
Foto: Reprodução Estadão

Os investigadores da PF fizeram uma análise de como o Banco Master comprou falsas carteiras de crédito consignado da empresa Tirreno por R\$ 6,7 bilhões e, sem adotar nenhum cuidado para verificar a solidez desses ativos, repassou em seguida essas carteiras para o BRB por R\$ 12,2 bilhões.

A análise identificou falhas graves na governança do BRB e apontou que o banco público deliberadamente ignorou as inconsistências nas carteiras de crédito, apenas para repassar recursos e tentar impedir o banco de Vorcaro de quebrar.

De acordo com a PF, o BRB violou os seus próprios limites de exposição máxima em transações financeiras, porque possuía capital do seu patrimônio de referência no valor total de R\$ 3 bilhões em dezembro de 2024. Conforme as resoluções do sistema financeiro, esse valor "limitava sua exposição máxima a um único cliente a cerca de R\$ 753 milhões e o impedia de fazer um DI (depósito interbancário) ou empréstimo ao Banco Master equivalente a 12,2 bilhões".



A investigação aponta que o BRB só admitiu as inconsistências nas carteiras de crédito compradas do Master depois que o Banco Central iniciou sua investigação e pediu esclarecimentos sobre o negócio.

De forma novamente atípica, segundo a PF, o BRB decidiu substituir essas carteiras de crédito por outros ativos do Banco Master, sem apresentar pareceres jurídicos nem documentos que respaldassem a transação.

Isso, para os investigadores, mostra que a intenção do Banco de Brasília era apenas injetar recursos na instituição de Daniel Vercaro. Foi neste momento que, aponta a PF, a “boa vontade” do Master permitiu que o BRB não tivesse um prejuízo bilionário e pudesse substituir os ativos.

“O Banco Master, por sua vez, silencia. Aparentemente, sem qualquer resistência permite que o BRB escolha e troque, a partir de critérios elegidos pelo próprio BRB, o montante e os créditos que substituiriam as CCBs falsas. Não são colacionados pareceres jurídicos, manifestações de áreas técnicas, estudos quanto a viabilidade da substituição, legislação que justifique, nada. A substituição, apesar de violar os termos do contrato, é apresentada de forma natural, automática e instantânea”, diz a PF.

Prosseguem os investigadores: “A recuperação dos R\$ 12,2 bilhões não passou de pura boa vontade do Banco Master, o que indica amorismo na governança e completa ausência de ações prudentiais”.

A PF ainda acrescenta que o BRB acertou com a empresa Tirreno a devolução dos recursos em parcelas mensais, descumprindo o previsto em contrato que seria a devolução em prazo de um dia útil.

A defesa de Vercaro afirmou, em habeas corpus apresentado à Justiça, que adotou ações de “boa fé” para substituir as carteiras inconsistentes e repassar outros ativos ao BRB, que não são objeto da investigação. Negou ainda a existência de fraudes ou irregularidades na gestão do banco Master e disse que os atos foram supervisionados pelo Banco Central.

O BRB, em comunicado divulgado à imprensa, afirmou que as carteiras foram liquidadas ou substituídas e que não há exposição para o banco.

“Em relação às matérias divulgadas pela mídia, o BRB reafirma a solidez da instituição diante da recente cobertura sobre operações de cessão de carteiras. Dos R\$ 12,76 bilhões divulgados pela imprensa, e referentes à exposição bruta de carteiras com documentação fora do padrão exigido, mais de R\$ 10 bilhões já foram liquidados ou substituídos, e o restante não constitui exposição direta ao Banco Master. Todo o processo de substituição de carteiras e adição de garantias, prática prevista em contrato, foi reportado e acompanhado pelo Banco Central”, afirmou o BRB.

Fonte: O Estado de São Paulo SP

Data: 24/11/2025

CVM AVALIA ACORDO DE R\$ 13,86 MILHÕES ENVOLVENDO O BANCO MASTER E DANIEL VORCARO

Objetivo é encerrar um processo que investiga supostas irregularidades em uma emissão feita pelo Brazil Realty Fundo de Investimento Imobiliário

Por Juliana Garçon

RIO - Um impasse entre diretores da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) vem travando um acordo de R\$ 13,86 milhões com o banqueiro Daniel Vercaro para encerrar um processo que investiga supostas irregularidades em uma emissão feita pelo Brazil Realty Fundo de Investimento Imobiliário (FII).

O termo de compromisso proposto à CVM prevê o pagamento de R\$ 5,94 milhões pelo Banco Master, R\$ 2,97 milhões por Vorcaro e R\$ 4,95 milhões pela Viking Participações, empresa ligada ao executivo.

A oferta foi acordada ao longo de negociações com a reguladora e recebeu parecer favorável do Comitê de Termo de Compromisso (CTC) da CVM, composto por superintendentes da autarquia.



O termo de compromisso proposto à CVM prevê o pagamento de R\$ 5,94 milhões pelo Banco Master, R\$ 2,97 milhões por Vorcaro e R\$ 4,95 milhões pela Viking Participações, empresa ligada ao executivo
Foto: Banco Master/Divulgação

O caso está parado diante do possível empate na votação pelo Colegiado, atualmente composto pelo presidente interino, Otto Lobo, e pelos diretores João Accioly e Marina Copola.

O processo sancionador apura irregularidades na emissão e distribuição de R\$ 250 milhões em cotas do Brazil Realty FII, em 2018. O Master é apontado como subscritor da 3ª emissão; e a Viking Participações, como contraparte nas negociações.

Vorcaro, citado como diretor do Banco Máxima (denominação anterior do Master) e responsável pela Viking, é acusado de fraude no mercado de capitais.

O caso é investigado desde 2021 e relatado, desde 2022, por Lobo. O próprio diretor pediu vista em dezembro de 2024 e devolveu o processo sem apresentar voto. Depois, o diretor João Accioly também pediu vista, em reunião realizada em maio de 2025. No mesmo encontro, o então presidente da CVM, João Pedro Nascimento, e a diretora Marina Copola votaram pela rejeição das propostas apresentadas pelos réus, na contramão do parecer do CTC, por entender que não havia “conveniência e oportunidade” nelas.

Agora faltam os votos de Lobo e Accioly, que ainda não devolveu o processo. Pessoas próximas à autarquia avaliam que ambos tendem a apoiar o acordo, o que geraria empate. Há quem sustente que, como cabe ao presidente da CVM o “voto de qualidade”, o voto emitido por Nascimento valeria por dois.

Outros, contudo, recordam que o artigo 92 do regimento interno prevê que as deliberações são “tomadas por maioria simples dos membros presentes, cabendo ao presidente, em caso de empate, o voto de qualidade”. Assim, o voto extra só cabe quando a decisão já está empatada, o que não ocorria quando Nascimento votou.

Uma pessoa a par do assunto afirma que Accioly cogita aguardar a recomposição do Colegiado antes de reapresentar o processo aos colegas, intenção manifestada muito antes da liquidação do Máster.

O colegiado tem duas cadeiras vagas e sofre com a demora para ser recomposto. Uma diretoria está ociosa desde o início do ano, após a saída de Daniel Maeda, que cumpriu mandato-tampão ao suceder Alexandre Rangel.

A outra é a de presidente, pois, em julho, Nascimento deixou o cargo dois anos antes do fim do mandato. A função é exercida interinamente por Otto Lobo, cujo mandato termina no fim deste ano.

Fonte: O Estado de São Paulo SP
Data: 24/11/2025

SITUAÇÃO DOS CORREIOS É MUITO RUIM E IMPACTO FISCAL PODE SER AINDA MAIOR EM 2026, DIZ DURIGAN

Crise na estatal levou governo a ter de fazer uma compensação de R\$ 3 bi no Orçamento de 2025 e ampliar projeção de déficit para o ano

Por Flávia Said (Broadcast) e Cícero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, admitiu que os Correios têm “problemas graves e estruturais” e o impacto fiscal pode ser ainda maior em 2026 do que em 2025. Ele lembrou que a nova gestão da empresa está fazendo um plano de reestruturação e deverá apresentá-lo à Fazenda.

“Eu não tenho o número fechado, nós vamos ter que nos debruçar em cima do plano assim que apresentado pelos Correios; mas a gente tem, sim, uma situação grave que demanda atenção”, disse Durigan ao comentar o Relatório Bimestral de Avaliação de Receitas e Despesas relativo ao 5º bimestre.



Correios têm problemas graves e impacto fiscal pode ser ainda maior em 2026, diz Durigan Foto: Washington Costa/MF

“É um resultado muito ruim da empresa que a gente tem acompanhado; é o que, de fato, causa aqui um impacto negativo nesse resultado trimestral. Não fossem os Correios e com a receita administrada em linha, com os desbloqueios frutos da revisão de gastos, a gente poderia estar num cenário um pouco melhor.”

Em crise, os Correios aprovaram na última sexta-feira, 21, um plano de reestruturação que prevê um empréstimo de R\$ 20 bilhões, venda de imóveis e fusões.

“Hoje a gente não está discutindo aporte, nós estamos discutindo uma operação de crédito que tem aval (do Tesouro). Se o plano de estruturação estiver bem feito, estiver em ordem, pode ter um aval do Tesouro Nacional”.

Como mostrou o Estadão, o empréstimo de R\$ 20 bilhões que o governo Lula busca para os Correios — a ser obtido junto a bancos públicos e privados, com aval do Tesouro Nacional — é maior do que qualquer outra garantia concedida pela União para estatais, Estados e municípios nos últimos 15 anos.

Orçamento de 2025

Em meio à forte crise que atingiu os Correios, o governo ampliou a projeção de déficit nas empresas estatais este ano, de R\$ 5,504 bilhões para R\$ 9,208 bilhões - o que levou a equipe econômica a ter de compensar o Orçamento de 2025 em R\$ 3 bilhões, aumentando a projeção de rombo fiscal para o ano.

“A gente está compensando no Orçamento Fiscal e da Seguridade o resultado negativo, para além, mais negativo do que se previa, uma meta de R\$ 6,2 bilhões negativo, resultado de R\$ 9,2 bilhões negativo das estatais, muito por conta dos Correios”, disse Durigan.

Na visão dele, essa compensação mostra uma prontidão em termos de ter “um resultado central em linha com o que a gente prometeu e espera”.

Ele afirmou que tem pedido pessoalmente ao novo presidente da empresa, Emmanoel Schmidt Rondon, que apresente um bom plano de reestruturação. “Está sendo apresentado na governança dos Correios e ele deve ser um plano ousado e, ao mesmo tempo, muito cuidadoso para que a gente

tenha aí como uma operação sendo desenhada que se pague e possa melhorar a situação dos Correios”.

Revisão de gastos

Sobre a revisão de gastos, Durigan disse que foi feito “algo que não é comum”, que é um desbloqueio, que passou de R\$ 12,1 bilhões na avaliação do 4º bimestre para R\$ 4,4 bilhões na do 5º bimestre. “A gente foi prevendo as despesas no decorrer do ano com alguma pressão de despesa obrigatória e, por dever de ofício, fazendo os bloqueios necessários”.

Segundo ele, com a revisão de gastos sendo efetivada com alteração legislativa e monitorada na ponta, foi vista uma diminuição dos gastos obrigatórios que levou a uma redução de bloqueio de R\$ 3,9 bilhões.

“Diria que nós estamos aqui com 0 a 0 neste relatório bimestral, não tem abertura de espaço fiscal. Pontos positivos com revisão de gastos acabam anulando pontos negativos com o resultado das estatais. Mas, em suma, caminhamos para cumprir a meta de primário mais uma vez em 2025.”

Fonte: O Estado de São Paulo SP

Data: 24/11/2025

DESCONTO NO SALÁRIO: STF TEM MAIORIA PARA FIXAR REGRAS PARA COBRANÇA ASSISTENCIAL POR SINDICATOS

Ministros acolheram recurso da Procuradoria-Geral da República para estabelecer limites aos sindicatos sobre o desconto no salário de trabalhadores não sindicalizados

Por Lavínia Kaucz (Broadcast)

BRASÍLIA - O Supremo Tribunal Federal (STF) formou maioria para fixar regras que os sindicatos devem seguir na cobrança da contribuição assistencial. Em 2023, a Corte validou o desconto no salário de trabalhadores não sindicalizados, desde que assegurado o direito de oposição, mas permaneceram dúvidas sobre os parâmetros da cobrança e a forma como o empregado poderia se opor. Agora, os ministros acolheram recurso da Procuradoria-Geral da República (PGR) para estabelecer limites aos sindicatos.

O relator, Gilmar Mendes, votou para proibir a cobrança retroativa da contribuição assistencial em relação ao período em que ela era considerada inconstitucional pelo Supremo. Também defendeu que seja proibida interferência de terceiros no livre exercício do direito de oposição e propôs que o valor da contribuição assistencial observe “critérios de razoabilidade e seja compatível com a capacidade econômica da categoria”.



Em seu voto, Gilmar destacou que alguns sindicatos têm 'dificultado indevidamente o direito assegurado pelo STF aos trabalhadores não sindicalizados de apresentar oposição ao pagamento da contribuição assistencial' Foto: Gustavo Moreno/STF

Até o momento, o voto do relator foi seguido pelos ministros Alexandre de Moraes, Cristiano Zanin, Dias Toffoli, Kássio Nunes Marques e André Mendonça. Este último fez uma ressalva para adicionar à tese proposta por Gilmar a obrigação de que os sindicatos

obtenham “prévia e expressa autorização individual” dos trabalhadores antes de exercer a cobrança. Mas ele foi o único a defender essa via até o momento.

A regra que funciona atualmente é uma cobrança automática, que pode, contudo, ser contestada previamente pelo trabalhador.

Em seu voto, Gilmar destacou que alguns sindicatos têm “dificultado indevidamente o direito assegurado pelo STF aos trabalhadores não sindicalizados de apresentar oposição ao pagamento da contribuição assistencial”.

Ele citou, como exemplos, casos em que as entidades sindicais exigem a entrega presencial de uma carta formalizando a oposição à cobrança ou sites disponibilizados para este fim que apresentam falhas recorrentes.

Diante desse cenário, Gilmar ressaltou que é proibida “qualquer intervenção de terceiros, sejam empregadores ou sindicatos, com o objetivo de dificultar ou limitar o direito de livre oposição ao pagamento da contribuição assistencial”.

O relator também anotou que os trabalhadores devem ter à disposição “meios acessíveis e eficazes para formalizar sua oposição, assegurando-lhes o uso dos mesmos canais disponíveis para a sindicalização”.

Fonte: O Estado de São Paulo SP

Data: 24/11/2025

CUSTO DE MP DO SETOR ELÉTRICO PARA A CONTA DE LUZ EQUIVALE A METADE DA ECONOMIA COM ISENÇÃO DO IR

Frente Nacional dos Consumidores de Energia estima custo de R\$ 15 bi com MP, envia carta a Lula e pede vetos; Abeeólica contesta conta

Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA - A Frente Nacional dos Consumidores de Energia Elétrica enviou uma carta aberta ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva defendendo oito vetos na Medida Provisória 1304, aprovada pelo Congresso Nacional este mês.

Segundo o presidente da Frente, Luiz Eduardo Barata, os custos para os consumidores subirão gradualmente até atingir a cifra de R\$ 15 bilhões, o que vai significar um aumento de 6% na conta de luz e um impacto que corresponde à metade da renúncia fiscal do governo com a ampliação da isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil mensais.

“O sentimento dos consumidores é de indignação porque todos os movimentos promovidos, tanto pelo Executivo como pelo Legislativo, têm significado aumento no custo da energia”, afirmou Barata. “Para efeito de comparação, o governo vai ter uma renúncia de R\$ 31,2 bilhões com a isenção do IR - ou seja, dinheiro que o contribuinte deixará de pagar à Receita. Mas, no setor de energia, essa MP vai significar um aumento de gasto e R\$ 15 bilhões para os consumidores.”

Procurados, o Ministério da Minas e Energia e o Palácio do Planalto não se manifestaram.



Consumidores de energia temem impactos na conta de luz com a aprovação da Medida Provisória 1304 pelo Congresso e pedem vetos ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva Foto: FOTO MARCELLO CASAL JR / AGÊNCIA BRASIL

A MP 1304 foi aprovada na Câmara e no Senado com benefícios a diversos segmentos do setor elétrico, como eólica, solar, biomassa, e até carvão. Segundo Barata, essas medidas vão entrar gradualmente na conta de luz até atingir um valor aproximado de R\$ 15 bilhões.

“Tudo foi feito pelo Congresso à revelia do planejamento do setor elétrico. São propostas até de difícil mensuração, para se saber quanto cada uma começará a ter feito pleno”, afirmou.

O maior impacto da medida, segundo conta feita pela Associação Nacional dos Grandes Consumidores de Energia (Abrace), é a indenização que será paga aos geradores de energia eólica que sofreram cortes de geração, o chamado “curtailment”, nos últimos anos. Segundo a Abrace, o custo será de R\$ 7 bilhões, como mostrou o Estadão.

Setor de energia eólica contesta

A presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica), Elbia Gannoum, contesta essa conta. Ela afirma que a Abrace estima uma indenização desde 2021, mas o período de tempo é de 2023 para cá. Além disso, diz que os recursos que serão usados para essa indenização ocorrem por meio de multas que foram pagas pelos próprios geradores eólicos, que foram impedidos de gerar energia por gargalos do sistema de transmissão.

“O dispositivo da lei que está indenizando a geração eólica na MP aponta para razões da rede (quando a rede de transmissão não consegue enviar a energia), o que dá R\$ 2,8 bilhões de 2023 para cá. O gerador vendeu a energia entre 2013 e 2016, em leilões, mas não entregou porque a rede não tinha capacidade. E ainda pagamos a multa. Esse dinheiro da multa é que vai ser usado. Sem isso, as empresas vão quebrar”, afirmou Elbia.

Qualquer que seja a causa, Barata afirma que não foi provocada pelos consumidores de energia. Além disso, ele teme que a contratação compulsória de 6,35 GW pelo setor elétrico (de térmicas a carvão, PCHs, biomassa entre outras) vão agravar a necessidade dos cortes pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

“O texto aprovado se propõe a tratar do fenômeno conhecido como curtailment, mas não é coerente que o projeto determine também a contratação compulsória de mais de 6,35 GW sem justificativa técnica ou econômica. Aumentar dessa forma a geração de energia elevará ainda mais os cortes das renováveis”, diz a carta enviada a Lula.

Impactos na conta de Luz, segundo a FNCE:

1. Carvão: R\$ 1 bilhão por ano, envolvendo as térmicas de Candiota 3 e Figueira, a partir de 2026;
2. Curtailment (cortes de energia na geração renovável): R\$ 7 bilhões a partir de 2026; conta que pode voltar a subir se houver novos cortes para as renováveis.
3. Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs): R\$ 1,7 bilhão a partir de 2032; R\$ 3,4 bilhões a partir de 2033, e R\$ 5 bilhões a partir de 2034;
4. Térmicas a biomassa: 2 bilhões a partir do ano de contratação.

Pontos que precisam ser vetados na MP 1304, segundo a FNCE:

1. Artigos que determinam indenização a eólicas.
2. Artigo que permite que recursos do Luz para Todos financie recepção de sinais de TV aberta KU, que nada tem a ver com o setor elétrico.
3. Artigo que altera a lei de improbidade, e, segundo a FNCE, “institucionaliza um ato de coação dirigido aos servidores públicos para “garantir” que as medidas previstas na MP 1304 venham a ser concretizadas.
4. Artigo que impõe contratação compulsória de térmicas a carvão
5. Artigo que permite “postergar o início da execução de contratos de uso do sistema de transmissão (CUST/D) de forma livre e não onerosa, retrocesso regulatório contrário aos princípios de responsabilidade e eficiência.
6. Parágrafos que determinam a contratação de 3 GW de biomassa e 3 GW de PCHs.
7. Artigo que estabelece “prioridade para a interligação entre Porto Velho (RO) e Manaus (AM), interferindo no planejamento técnico da expansão de transmissão.
8. Artigo que destina recursos dos royalties do petróleo para a construção de gasodutos.

Fonte: O Estado de São Paulo SP

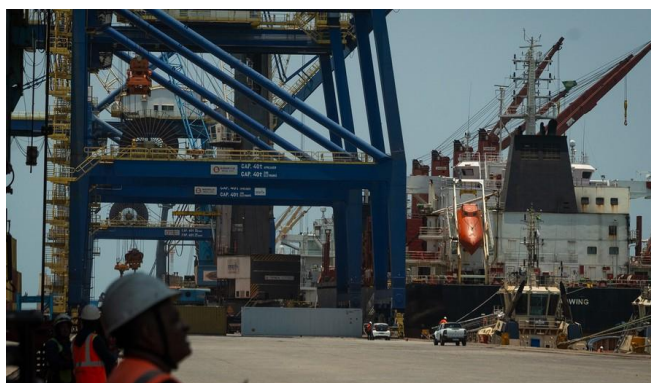
Data: 24/11/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

DIAMANTE E ENEVA FECHAM PARCERIA PARA DISPUTAR LEILÃO E PLANEJAM TÉRMICAS NO CEARÁ

Companhias já dividem infraestrutura logística no Porto de Pecém; por isso, identificam sinergias que podem reduzir custos e aumentar a competitividade na disputa pelo leilão

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



Porto de Pecém — Foto: Yan Boechat/Valor

A Diamante Energia e a Eneva firmaram uma parceria para disputar, em conjunto, o próximo leilão de reserva de capacidade do governo federal, previsto para março de 2026. Se forem vencedoras, o plano é construir um complexo termelétrico de pelo menos 1 gigawatt (GW) a gás natural no Porto de Pecém, no Ceará.

O objetivo é também viabilizar um terminal para armazenar e regaseificar o gás natural liquefeito

(GNL) para suprir as térmicas. As companhias já dividem infraestrutura logística no Porto de Pecém, especialmente em operações ligadas ao carvão. Por isso, identificam sinergias que podem reduzir custos e aumentar a competitividade na disputa pelo leilão.

Executivos das duas empresas se reuniram, nesta segunda-feira (24), com o governador Elmano de Freitas (PT) e outras autoridades cearenses para apresentar a proposta e buscar apoio institucional. A iniciativa surge no momento no qual o setor elétrico brasileiro discute a necessidade de ampliar a oferta de usinas capazes de garantir segurança ao sistema em períodos de maior consumo ou eventual crise.

O leilão de reserva de capacidade não mira apenas a contratação de energia para abastecer o consumo cotidiano. O objetivo central é assegurar que determinadas usinas estejam permanentemente disponíveis para operar quando necessário, por exemplo, em horários de pico, em estiagens prolongadas ou em situações de emergência no sistema elétrico.

Em vez de remunerar apenas a energia gerada, o modelo recompensa a “disponibilidade” do empreendimento, ou seja, sua capacidade de estar pronta para funcionar quando o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) demandar.

Essa lógica tende a favorecer projetos termelétricos a gás natural, que têm maior flexibilidade de operação, podendo ser acionados de forma rápida e contínua.

Segundo Jorge Nemr, presidente do conselho da Diamante, a parceria permite dividir riscos e explorar oportunidades de forma mais eficiente. As duas companhias conhecem o território, o ambiente regulatório local e a infraestrutura existente. A Diamante já possui uma joint venture com a Nebras Power, empresa global de investimentos em energia e subsidiária da Qatar Electricity & Water Company (QEWCo).

É justamente essa parceria focada em térmicas a gás natural que será integrada ao entendimento firmado com a Eneva para estruturar o projeto no Ceará. “Os projetos já estão desenvolvidos. A parceria é para a implantação das termelétricas a gás natural no Ceará”, explicou Nemr.

Para que o plano avance, Eneva e Diamante assinaram, nesta segunda (24), com a administração do Porto de Pecém o direito de uso de uma área destinada à construção de um terminal de regaseificação de GNL, infraestrutura crítica para garantir o abastecimento das futuras usinas.

Marcelo Lopes, diretor-executivo de marketing, comercialização e novos negócios da Eneva, afirmou que as conversas com o porto já estão em andamento e que o projeto exige escala significativa para ser viável.

“Estamos vendo uma maneira de cooperar para dar escala e tirar este projeto do papel (...). A gente precisa de um projeto de pelo menos 1 GW de capacidade instalada para dar a devida escala para viabilizar um porto de gás natural liquefeito (GNL)”, disse.

O terminal prevê o uso de um navio-indústria do tipo “Floating Storage and Regasification Unit” (FSRU), responsável por armazenar e regaseificar o GNL importado. Essa estrutura permitiria a entrada de gás no sistema e tornaria Pecém novamente uma porta de suprimento para o Nordeste. A eventual construção do terminal de GNL pode representar uma mudança para o mercado de energia do Ceará, que perdeu capacidade de oferta de gás após o encerramento das operações de regaseificação da Petrobras no Estado.

Com um novo terminal, o Ceará voltaria a contar com um suprimento relevante de gás natural, capaz de atender tanto o setor termelétrico quanto indústrias locais. Segundo Lopes, um terminal de regaseificação teria vida útil mínima de 15 anos. Nesse horizonte, a dinâmica internacional de preços de GNL pode tornar o combustível uma alternativa competitiva dentro da matriz de gás brasileira.

A formação de uma sociedade entre Eneva e Diamante para o projeto depende de as duas empresas saírem vencedoras do leilão. Caso isso ocorra, a implantação das usinas poderia começar a partir de 2029 ou até mais tarde, a depender das condições de oferta e da decisão final do governo federal.

As companhias não revelam ainda qual seria a fatia de participação de cada uma no empreendimento. O movimento conjunto de Eneva e Diamante reforça a possibilidade de expansão da infraestrutura de gás no Nordeste, alinhada ao avanço da demanda nacional e ao papel crescente das térmicas na segurança energética do país.

Fonte: Valor Econômico SP

Data: 24/11/2025

GOVERNO NEGOCIA COM AXIA ENERGIA CESSÃO DA MARCA ELETROBRAS

Uma das possibilidades seria usar a marca para rebatizar a Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBPar)

Por Agência O Globo — Brasília



Eletrobras — Foto: Bloomberg

O governo Lula negocia com a Axia Energia para que a empresa ceda o nome Eletrobras. A informação foi confirmada pelo Globo por pessoas familiarizadas com a negociação em andamento no Ministério de Minas e Energia (MME). Ainda não há definição sobre o destino da marca Eletrobras no ministério.

Uma das possibilidades seria usar a marca para rebatizar a Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBPar), criada em 2021 para assumir os ativos não privatizados da Eletrobras, como as participações nas empresas Itaipu Binacional e Eletronuclear.

Embora no mercado diga-se que o negócio seria uma recompra do nome, fontes do governo negam que esteja na mesa o pagamento de qualquer montante à Axia pela marca Eletrobras. Além disso, as conversas não envolveriam a aquisição de ativos da elétrica para além da marca.

Procurado, o Ministério de Minas e Energia não confirmou nem negou as negociações. A Axia não se manifestou.

A Eletrobras foi privatizada no governo Bolsonaro, em junho de 2022. No mês passado, mais de três anos depois, a companhia anunciou a mudança de nome para Axia. Em um comunicado à época, a Axia disse que o nome, de origem grega, significa valor e remete também à ideia de eixo, algo que conecta, sustenta e gera movimento.

Na ocasião, o presidente da companhia, Ivan Monteiro, disse, em carta ao mercado, que “essa mudança traduz um movimento profundo de transformação que a empresa viveu nos últimos três anos e também seus desafios de negócio”.

“Evoluímos nossa governança, ampliamos investimentos, fortalecemos nossa estrutura e nos reposicionamos para responder a um setor em transição, marcado por novas tecnologias, mudanças regulatórias e novos padrões de consumo”, acrescentou Monteiro.

A Axia soma 44,4 GW de capacidade instalada — o equivalente a mais de um quinto da capacidade de geração total de energia elétrica do Brasil. A empresa tem 82 parques geradores em 20 estados do país e no Distrito Federal. Desses, 47 são usinas hidrelétricas, incluindo Belo Monte e Jirau, em Rondônia, além do Complexo de Paulo Afonso, na Bahia. Há ainda 33 eólicas e uma solar.

Fonte: Valor Econômico SP

Data: 24/11/2025

GOVERNO DEVE NEGOCIAR COM OS EUA RETIRADA DE TARIFAS SOBRE MAIS PRODUTOS, DIZ ALCKMIN

Tensão entre governo e Legislativo não deve afetar a aprovação da MP do Brasil Soberano, afirma o ministro

Por Ruan Amorim, Valor — Brasília



Alckmin: caso a MP do Brasil Soberano caduque, o governo pode editar novo texto com o mesmo conteúdo — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

O presidente em exercício, Geraldo Alckmin, afirmou, nesta segunda-feira (24), que a Medida Provisória do Plano Brasil Soberano deve ser aprovada no Congresso. Segundo ele, a tensão entre o governo e o Legislativo não deve afetar a aprovação do texto, que perde validade em 11 de dezembro.

De acordo com Alckmin, caso a MP caduque, o governo pode editar um novo texto com o mesmo conteúdo após o término da sessão legislativa em 22 de dezembro.

“Se não aprovar, mudando a legislatura, poderia, teoricamente, ser feita uma nova medida provisória. Mas o ideal é que seja realmente aprovada, que é uma medida de alto interesse para preservar o emprego”, disse.

Plano foi criado para ajudar as empresas exportadoras impactadas pelas tarifas extras de 50% impostas pelos Estados Unidos. O pacote oferece crédito facilitado, prorrogação de tributos e

condições especiais para empresas que mantêm ou ampliam empregos, garantindo fôlego financeiro e competitividade no mercado internacional.

Negociações sobre tarifaço

Sobre o tarifaço, Alckmin afirmou que o governo pretende negociar para tirar tarifas de mais produtos, especialmente manufatura.

O governo dos Estados Unidos anunciou, na última quinta-feira (20), a retirada da tarifa adicional de 40% sobre alguns produtos do Brasil, como carne bovina e café, principais itens brasileiros exportados para os EUA. No total, 238 produtos saíram do tarifaço, entre cacau, frutas e raízes.

O presidente em exercício disse, ainda, que a Medida Provisória do setor elétrico deve ser publicada nesta terça-feira (25).

Fonte: Valor Econômico SP

Data: 24/11/2025

PETRÓLEO SOBE COM POLÍTICA MONETÁRIA DOS EUA NO RADAR

Mais cedo, a commodity operava em queda, com o mercado reagindo às negociações para um cessar-fogo na Ucrânia, mas os preços ganharam força com os investidores apostando em um novo corte de juros pelo Fed

Por Valor — São Paulo



Plataforma da bp no Golfo do México — Foto: Divulgação/bp

Os contratos futuros do petróleo fecharam em firme alta nesta segunda-feira (24). Mais cedo, a commodity operava em queda, com investidores reagindo às negociações para um cessar-fogo na Ucrânia. No entanto, os preços do petróleo ganharam força ao longo da sessão, com investidores apostando em um corte de juros pelo Federal Reserve (Fed) em sua próxima reunião,

em dezembro, o que deve estimular a demanda por energia na maior economia do mundo.

No fechamento, o petróleo tipo Brent (a referência mundial) com vencimento em janeiro teve alta de 1,29%, cotado a US\$ 63,37 por barril, na Intercontinental Exchange (ICE). O WTI (referência americana) com entrega prevista para o mesmo mês subiu 1,34%, a US\$ 58,84 por barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex).

Outros ativos de risco, como as bolsas de Nova York, também se beneficiam da expectativa sobre a política monetária do Fed. "É meio que um movimento risk-on por causa da alta nas ações", afirma Robert Yawger, do Banco Mizuho.

Fonte: Valor Econômico SP

Data: 24/11/2025

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,8 BI NA 3ª SEMANA DE NOVEMBRO

Valor é resultado de US\$ 6,94 bilhões em exportações e US\$ 5,14 bilhões em importações, no período

Por Valor — São Paulo

A balança comercial registrou superávit de US\$ 1,8 bilhão na terceira semana de novembro, informou a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e

Serviços (Secex/Mdic). O valor é resultado de exportações de US\$ 6,94 bilhões e importações de US\$ 5,14 bilhões no período.



Balança comercial brasileira tem superávit de US\$ 1,8 bi na 3ª semana de novembro — Foto: MAPA/Divulgação

Em novembro, o superávit da balança totaliza US\$ 4,07 bilhões e, no ano, US\$ 56,46 bilhões.

A média diária de exportações em novembro, até a terceira semana (US\$ 1,517 bilhão) avançou 3,5% na comparação com igual mês do ano passado. A alta foi puxada pelos embarques da agropecuária (+32,8%) e da indústria de transformação (+3,8%).

As vendas da indústria extrativa, em contrapartida, recuaram 14,4%.

Já a média diária das importações até a terceira semana do mês cresceu 10,4% para US\$ 1,226 bilhão, quando comparada a novembro de 2024. O avanço foi sustentado pelas compras da indústria de transformação (+11,6%). Os desembarques da agropecuária (-3,3%) e indústria extrativa (-2,8%), por sua vez, recuaram.

Fonte: Valor Econômico SP
Data: 24/11/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTOS PÚBLICOS DO SUL CRESCEM 14% NO 3º TRIMESTRE

Da Redação Portos e logística 24/11/2025 - 20:31



Os portos públicos da região sul registraram no terceiro trimestre de 2025 crescimento de 14,02% na movimentação, em comparação com o mesmo período do ano passado. Segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), foram movimentadas 37 milhões de toneladas. Os maiores volumes foram verificados no Porto de Paranaguá, no Paraná, com 19,1 milhões de toneladas, e em Rio Grande, no Rio Grande do Sul, com 9,1 milhões de toneladas.

A movimentação de contêineres nos portos públicos da região chegou a 8,4 milhões de toneladas e teve aumento de 62,46% em relação ao terceiro trimestre de 2024. Somado ao volume movimentado em portos privados, o total da movimentação foi de 15,2 milhões de toneladas.

Nos portos públicos, as exportações cresceram 13,55% e as importações, 8,59%. Os adubos e os fertilizantes, com 5,9 milhões de toneladas, foram os produtos mais movimentados na importação. Já na cabotagem, o aumento de movimentação foi de 29,65% nesses terminais.

Fonte: Portal Portos e Navios RJ
Data: 24/11/2025

PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTA 6,2 MILHÕES DE TONELADAS EM 10 MESES

Da Redação Portos e logística 24/11/2025 - 20:23



O Porto de Imbituba registrou, de janeiro a outubro de 2025, movimentação de 6,17 milhões de toneladas, com 268 atracações. Em outubro, o total movimentado foi de 714,7 mil toneladas, o maior volume do ano para um mês. As exportações totalizaram, nos 10 primeiros meses do ano, 2,53 milhões de toneladas, com destaque para o coque calcinado, o coque não-calcinado e o farelo de milho.

Já as importações alcançaram 2,86 milhões de toneladas, mais 2,5% do que no mesmo período de 2024. Em outubro, com 406 mil toneladas, foi registrado o maior volume em um mês desde o início das operações do porto. As principais cargas descarregadas foram hulha betuminosa, sal e insumos industriais.

Na cabotagem, a exportação atingiu 56 mil toneladas, e as importações, 44,9 mil toneladas. Os grânéis representaram 77,8% do total, com destaque para o coque de petróleo, o açúcar, a hulha betuminosa, o sal e o farelo de milho. A movimentação de contêineres, com 1,06 milhão de toneladas, correspondeu a 17,3% do volume.

Fonte: Portal Portos e Navios RJ
Data: 24/11/2025

COM 13,3M DE CALADO, TCP ESPERA EMBARCAR ATÉ 400 TEUS ADICIONAIS POR NAVIO

Da Redação Portos e logística 24/11/2025 - 19:30



A TCP foi autorizada a operar com calado de até 13,30 metros. De acordo com a empresa, que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR), a ampliação permite transportar cerca de 400 TEUs adicionais de contêineres cheios por embarcação. A atualização foi formalizada pela Portos do Paraná, por meio da portaria, e aprovada pela Marinha do Brasil e pela praticagem. O alteração contou com estudos de simulação contratados pela TCP, conduzidos em parceria com a Universidade de São Paulo (USP), a partir da conclusão da última campanha de derrocagem promovida pela autoridade portuária.

Os novos limites de calado foram definidos conforme o porte das embarcações e divididos em duas condições operacionais: maré zero e maré positiva. Para navios de até 300 metros de comprimento (LOA), o calado a maré zero passa de 12,80 para 13,00 metros, podendo chegar a 13,30 metros com 30 centímetros de maré positiva. Já os navios de 336 a 366 metros mantêm o limite de 12,80 metros em maré zero, mas passam a operar com 13,10 metros com 30 centímetros de maré positiva e com o calado máximo de 13,30 metros quando a maré alcançar 50 centímetros — níveis superiores aos praticados por terminais catarinenses, que operam com calados entre 11,00 m e 12,20 m, dependendo do porte das embarcações.

A TCP destacou já opera navios de 366 metros desde janeiro de 2024, quando recebeu o MSC Natasha XIII, primeiro porta-contêineres desse porte a atracar em um terminal brasileiro. Embarcações da mesma dimensão passaram a escalar Paranaguá desde então, mas ainda não utilizavam sua capacidade plena devido às restrições de profundidade.

Com o novo calado autorizado pela Portos do Paraná, esses navios devem escalar o terminal com regularidade e passarão a deixar o terminal mais carregados, com melhor aproveitamento de lastro, carga e janela de maré. “Quanto maior o calado autorizado, mais carga o navio consegue transportar



por viagem, gerando ganho direto de eficiência para armadores, importadores e exportadores, sem acréscimo de custos operacionais”, explicou Rafael Stein, superintendente institucional e jurídico da TCP.

A aprovação desses novos parâmetros está sustentada pelos estudos técnicos conduzidos no Centro de Simulação e Treinamento em Manobras Marítimas da Escola Politécnica da USP, que utilizou modelagem matemática avançada e simuladores de alta precisão para testar cenários de atracação e desatracação em diversas condições de vento, corrente e maré, incluindo embarcações de até 368 metros de LOA e 51 metros de boca. As simulações contaram com a participação de equipes técnicas da TCP, Portos do Paraná, Marinha do Brasil e Sindicato dos Práticos.

Os estudos também indicaram a necessidade da instalação de um sensor adicional nos marégrafos utilizados para monitoramento das condições de maré, investimento que foi realizado em parceria entre a TCP e a Paranaguá Pilots. Para a Portos do Paraná, essa medida reforça a confiabilidade das informações fornecidas aos práticos, garantindo maior precisão na definição das janelas de atracação e aumentando a segurança da navegação.

Para Julio Verner, presidente do Sindicato dos Práticos, o estudo e os investimentos recentes foram fundamentais para ampliar o calado operacional com segurança. “Essa evolução assegura condições ideais para operações com embarcações de grande porte, reduz riscos em manobras complexas e consolida Paranaguá como um porto preparado para atender às exigências da nova geração de navios. É um avanço que alia tecnologia, planejamento e segurança”, comentou Verner.

Desde 2024, o calado operacional do canal de acesso passou de 12,10 para 12,80 metros a maré zero após a remoção de aproximadamente 20 mil metros cúbicos de rochas nas Pedras Palanganas. O material, fragmentado, foi doado a municípios do litoral para obras públicas. Todo o processo foi executado com medidas preventivas, mitigatórias e monitoramentos periódicos da fauna, flora e qualidade da água. O diretor de operações da Portos do Paraná, Gabriel Perdonsini Vieira, afirmou que um dos grandes diferenciais esse ano foi o aumento do nosso calado operacional. “Passamos a ter 13,3m para exportação e importação de granéis sólidos e agora o aumento para 13,3m no segmento de contêineres. Este é um grande diferencial, pois traz mais competitividade e com certeza influencia nos excelentes resultados de movimentação. Estamos aumentando o calado operacional para embarcar e receber mais cargas e atracar navios maiores, tornando assim o nosso complexo cada vez mais atrativo e mais competitivo”, ressaltou Vieira.

Em outubro, foi realizado o leilão de concessão do canal, que prevê ampliar a profundidade para 15,5 metros nos cinco primeiros anos de contrato, além de modernizar a sinalização náutica, executar novas dragagens, promover ações ambientais e aprimorar a infraestrutura aquaviária. O investimento estimado do Porto de Paranaguá é de R\$ 1,23 bilhão, acompanhado de uma redução de 12,63% na taxa Inframar paga pelas embarcações, benefício que depende do cumprimento das metas previstas no contrato.

“Com a futura ampliação do canal para 15,5 metros, Paranaguá se posicionará entre os principais portos de águas profundas da América do Sul. A autorização atual já gera ganhos imediatos e é um passo decisivo para receber a nova geração de porta-contêineres que deve dominar as rotas globais nos próximos anos”, acrescentou Stein, da TCP. O terminal encerrou o primeiro semestre de 2025 com 744.650 TEUs movimentados, segundo o estatístico aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Fonte: Portal Portos e Navios RJ

Data: 24/11/2025

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO TEM ALTA DE 27% NA RECEITA E ALCANÇA MELHOR RESULTADO EM 5 ANOS

Da Redação Portos e logística 24/11/2025 - 18:53



O Porto de São Sebastião (SP) registrou R\$ 61 milhões em receita acumulada nos 10 primeiros meses deste ano, um avanço de 27% em relação ao mesmo período de 2024, quando o faturamento foi de R\$ 48 milhões. De acordo com a autoridade portuária, é o melhor resultado da série desde 2020, impulsionado por operações mais eficientes, diversificação logística e contratos de maior valor agregado.

Setembro e outubro se destacaram no desempenho financeiro. Em setembro, a receita atingiu R\$ 8,1 milhões; em outubro, o porto alcançou a marca de R\$ 6,5 milhões, consolidando o ritmo de crescimento observado ao longo de 2025. Em 2024, o terminal já havia alcançado o maior volume de cargas da sua história, com crescimento de 48%, e retomado a exportação de café após seis décadas.

A autoridade portuária destacou que a expansão das operações em São Sebastião tem sido sustentada por cargas como açúcar, barrilha, malte, cevada, coque de petróleo e trigo — movimentado novamente após mais de 20 anos. A inauguração do Contorno Sul da Rodovia dos Tamoios, que recebeu R\$ 3 bilhões em investimentos desde 2021, ajudou a reduzir gargalos logísticos e ampliou a competitividade do terminal.

O terminal vem intensificando investimentos em modernização tecnológica, infraestrutura operacional e qualificação das equipes. A expectativa é encerrar o ano mantendo a tendência de crescimento da receita e da movimentação de cargas. Até outubro, o porto processou 1,215 milhão de toneladas, volume que indica que novamente será alcançada a marca histórica registrada no ano passado de 1,5 milhões de toneladas, 48% superior a 2023.

Para o presidente da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), Ernesto Sampaio, os números demonstram a eficácia da estratégia adotada. “Os resultados mostram que estamos no caminho certo, com foco em produtividade, atração de negócios e responsabilidade ambiental. O desempenho nos dá segurança para continuar investindo em melhorias de infraestrutura e elevar o nível de serviço para o usuário”, afirmou em nota.

Fonte: Portal Portos e Navios RJ

Data: 24/11/2025

CONSULTA SOBRE NAVIOS SUSTENTÁVEIS TEM PRAZO AMPLIADO ATÉ 11 DE JANEIRO

Por Danilo Oliveira Navegação 24/11/2025 - 18:01



Ministério de Portos e Aeroportos estendeu, de 30 para 60 dias corridos, período para sugestões de alterações na minuta. Até o momento foram apresentadas três contribuições ao processo

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) prorrogou o prazo de contribuição da consulta pública que trata da minuta de portaria que estabelece os critérios e diretrizes para o enquadramento de embarcações sustentáveis para a cabotagem brasileira. O prazo passa a ser de 60 dias corridos contados a partir do dia 12 de novembro, quando a portaria 660/2025 foi

publicada no Diário Oficial da União. O encerramento, que terminaria em dezembro, agora está previsto para o próximo dia 11 de janeiro de 2026.

O anúncio da consulta pública da portaria de embarcações sustentáveis para a cabotagem brasileira ocorreu durante a COP30, em Belém (PA). O objeto dessa portaria é uma das pendências a serem regulamentadas da lei 14.301/2022, que cria o programa BR do Mar, junto com a portaria de 'cláusulas essenciais' para contratos de afretamento de longo prazo, que também foi publicada este mês.

A ampliação do prazo vai ao encontro dos apontamentos da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem. A Abac avalia que a minuta em consulta pública precisa de melhorias para afastar a burocracia e exigências de certificados, entre outras, que podem dificultar o atendimento dos requisitos pelas empresas, além de elevar custos.

A associação considera necessário 'calibrar' essa portaria, a fim de evitar o envelhecimento da frota. "A portaria desconsidera que estamos tratando de navios de propriedade estrangeira. Aachamos que ela dificultará excessivamente as possibilidades de ampliação da frota", comentou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, à Portos e Navios.

A medida cria a chamada 'Matriz de Avaliação de Requisitos de Embarcações Sustentáveis' (M.A.R.E.S.), que servirá de base para a certificação voluntária de embarcações que atenderem aos padrões definidos pela norma. Entre os parâmetros previstos está o uso de etanol, biodiesel B24, HVO, metanol verde, bio-GNL, amônia e hidrogênio verde, além de indicadores de eficiência energética (EEXI, EEDI e CII) e da adoção de planos de eficiência (SEEMP). As embarcações certificadas terão prioridade em processos de afretamento e reconhecimento público pela adoção de práticas ambientais e sociais avançadas.

A portaria, elaborada em parceria com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), estabelece critérios ambientais, sociais e de eficiência energética para o enquadramento de embarcações sustentáveis, com o objetivo de incentivar o uso de combustíveis limpos, tecnologias de baixo carbono e boas práticas trabalhistas no setor.

O prazo inicial da consulta pública das embarcações sustentáveis era de 30 dias, disponível na plataforma 'Participa + Brasil' até 12 de dezembro de 2025. A portaria, assinada pela secretária executiva substituta do MPor, Thairyne Jéssica Martins de Oliveira, prevê que o período de 60 dias poderá ser prorrogado, se necessário, a critério da pasta.

Até o fechamento desta reportagem, haviam sido apresentadas três contribuições à consulta. Após o período de recebimento de sugestões, a versão final será publicada no Diário Oficial da União, em portaria conjunta assinada pelos ministros Silvio Costa Filho (MPor) e Geraldo Alckmin (MDIC).

Fonte: Portal Portos e Navios RJ

Data: 24/11/2025

PRIORIDADES DO FMM PARA INFRA AQUAVIÁRIA SOMAM MAIS DE R\$ 11 BILHÕES EM 3 ANOS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 24/11/2025 - 17:06



Entre projetos já priorizados estão o TUP da Bamin, novo terminal de minérios de Itaguaí e a dragagem de Paranaguá, além de Tecons da Wilson Sons e terminais de granéis em São Paulo

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) contabiliza 8 projetos de infraestrutura aquaviária priorizados desde 2022, quando a rubrica passou a integrar as possibilidades de financiamento do fundo setorial. Os recursos para os créditos, que estão em diferentes estágios, somam aproximadamente R\$ 11,6 bilhões entre 2022 e 2025,

de acordo com o balanço do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) atualizado em novembro com dados até outubro deste ano. Desse total, o maior valor foi priorizado em 2024 para o projeto, no valor de R\$ 4,6 bilhões, que prevê a construção do terminal de uso privado da da Bahia Mineração (Bamin).

O segundo maior valor, R\$ 3,56 bilhões, foi priorizado em 2025 para a Cedro Participações, controladora da Cedro Mineração, que pretende implantar um terminal portuário destinado ao recebimento, armazenamento e expedição de granéis sólidos minerais, localizado no Porto de Itaguaí (RJ). A Cedro arrendou a área ITG02, em leilão realizado em dezembro de 2024. A concessão, com contrato de 35 anos, prevê um investimento de R\$ 3,5 bilhões para a implantação do terminal especializado. O empreendimento ocupará uma área de 348.937 metros quadrados (m²) e terá capacidade para movimentar cerca de 20 milhões de toneladas anuais.

O terceiro maior valor R\$ 1 bilhão foi priorizado para o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), destinado à dragagem do canal de acesso do Porto de Paranaguá (PR). A pasta se antecipou ao pedido para aumentar a atratividade do leilão, realizado em outubro. O certame foi vencido pelo consórcio formado pelas belgas Deme Concessions NV e Deme Dredging NV e a brasileira FTS Participações.

O CDFMM também concedeu duas prioridades de financiamento para modernização e ampliação da infraestrutura aquaviária do Tecon Salvador (BA), operado pela Wilson Sons. Uma delas, de R\$ 942,4 milhões priorizada em 2024, e outra de R\$ 45 milhões, já entregue, que havia sido priorizada na 51ª reunião. A obra já finalizada envolveu a ampliação do terminal, incluindo reforço das estruturas do cais Água de Meninos no porto organizado de Salvador e aquisição de equipamentos para movimentação de contêineres

Em 2025, também foi priorizada prioridade de R\$ 496,7 milhões para obras no Tecon Rio Grande (RS), que também é operada pela Wilson Sons. Esse valor é destinado à modernização do terminal, projeto de automação do cais, adequações em equipamentos, dragagem e aquisição de equipamentos de movimentação de contêineres.

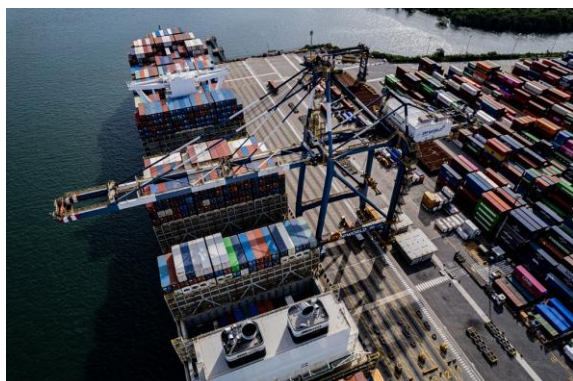
A TEAG (Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá) recebeu prioridade de R\$ 466,2 milhões , que está aguardando eficácia. Esse projeto inclui a modernização de equipamentos e adequações civis no terminal, localizado no Guarujá (SP). Já a Adonai obteve R\$ 431,8 milhões para modernização do terminal de Líquidos em São Paulo . O projeto, em fase de construção, abrange a ampliação e modernização do terminal portuário, localizado no porto organizado de Santos. Essas duas prioridades haviam sido aprovadas anteriormente em agosto de 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios RJ

Data: 24/11/2025

ARTIGO - DEMURRAGE DE CONTÊINER: COMO A RECENTE INTERPRETAÇÃO DA ANTAQ PODE ALTERAR CUSTOS E PRAZOS LOGÍSTICOS

Por Vivian Pedra Opinião 24/11/2025 - 17:30



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) promoveu uma atualização relevante em seu entendimento sobre a cobrança de demurrage de contêineres, por meio do Acórdão nº 521/2025. A mudança estabelece que a cobrança dependerá da comprovação de culpa, interesse ou opção do usuário, afastando a prática histórica de cobrança automática pelo simples atraso na devolução do contêiner. Mas, na prática, o que muda para armadores, importadores e terminais, e quais fundamentos jurídicos sustentam essa atualização?

Historicamente, o termo demurrage referia-se à permanência do navio além do prazo contratual. Com o advento da containerização, o conceito passou a ser aplicado ao próprio equipamento, já que a disponibilidade de contêineres é condição essencial para a continuidade das operações e para o atendimento da demanda.

Nesse contexto, a sobre-estadia surgiu como uma indenização contratual devida ao armador pelo uso do contêiner além do prazo livre ("free time"), compensando o custo de imobilização do equipamento e incentivando a eficiência logística. Sem esse mecanismo, não haveria incentivo econômico para a devolução tempestiva, desequilibrando a circulação dos equipamentos e tornando o sistema insustentável.

Tradicionalmente, a cobrança da sobre-estadia não dependia da culpa do usuário, refletindo o entendimento do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e da própria ANTAQ, de que se trata de indenização contratual e não de penalidade. O cumprimento das cláusulas de free time e demurrage sempre foi essencial para a previsibilidade comercial e para o equilíbrio econômico entre as partes.

Com o novo entendimento, a cobrança passa a ser válida apenas quando o atraso decorrer de culpa, interesse ou opção do usuário, excluindo situações resultantes de falhas logísticas, indisponibilidade de depósitos ou limitações operacionais atribuíveis ao armador ou terminal. A medida evita que custos decorrentes de falhas alheias sejam transferidos ao usuário. Contudo, determinados entraves operacionais, como limitações estruturais dos portos, extrapolam a esfera contratual e podem afetar a atratividade dos portos nacionais, influenciando as decisões de escala dos armadores e, conseqüentemente, a competitividade do sistema portuário brasileiro.

Além disso, a correta identificação da origem das falhas e a atribuição de responsabilidades envolvem grande complexidade, especialmente em cadeias logísticas que integram múltiplos agentes. Na ausência de critérios objetivos, há risco real de comprometer a sustentabilidade econômica da navegação e gerar escassez de contêineres, com reflexos para todo o ecossistema logístico.

Ao excluir a cobrança sempre que houver falhas logísticas, o novo entendimento tende a concentrar o risco econômico nos armadores, afetando a eficiência e a previsibilidade do sistema. Isso exigirá investimentos adicionais em rastreabilidade, controles operacionais e documentação robusta, aumentando a complexidade e os custos administrativos para armadores e terminais.

Portanto, embora a atualização da ANTAQ represente um avanço na proteção ao usuário e na busca por transparência, ela também inaugura desafios importantes para armadores e operadores de cabotagem, ao alterar o equilíbrio econômico da sobre-estadia, trazer incertezas jurídicas e potencialmente comprometer a eficiência operacional da cadeia logística.

Acredito que o caminho para um arcabouço regulatório estável e equilibrado passa pela construção de critérios claros e objetivos e pela colaboração entre todos os elos da cadeia logística, de forma a garantir segurança jurídica, previsibilidade e sustentabilidade para o transporte marítimo brasileiro.



251124-artigo-vivian-pedra-gerente-geral-e-juridica-norcoast-divulgacao.jpg Vivian Pedra é gerente geral e jurídica da Norcoast. A advogada possui mais de 20 anos de experiência em multinacionais nas áreas regulatória, trabalhista, contratual, marítima, societária, comercial, ambiental, proteção de dados, civil, concorrencial e compliance no segmento de infraestrutura LATAM – Brasil, Argentina e Uruguai.

Fonte: Portal Portos e Navios RJ
Data: 24/11/2025

MARLIN OBTÉM PRIORIDADE DO FMM PARA CONSTRUÇÃO DE 6 REBOCADORES
Por Danilo Oliveira Indústria naval 21/11/2025 20:40



Valor total de R\$ 40,7 milhões aprovado previamente pelo conselho diretor é destinado ao estaleiro São Miguel (RJ)

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou, em caráter ad referendum, a concessão de prioridade no valor de R\$ 40,7 milhões para a Marlin Serviços Ambientais. O montante, que corresponde a US\$ 7,7 milhões, tem como objetivo a construção de seis rebocadores no estaleiro São Miguel, do grupo Bravante, localizado em São Gonçalo (RJ).

A resolução foi publicada no último dia 31 de outubro e tem vigência de 450 dias, contados a partir da data de publicação. A aprovação ocorreu previamente à 61ª reunião ordinária do conselho diretor do fundo setorial, prevista para o próximo dia 11 de dezembro. A terceira e última reunião ordinária do CDFMM em 2025 deve ser presidida por Otto Luiz Burlier da Silveira Filho, que sucedeu Dino Antunes Batista no cargo de secretário nacional de hidrovias, acumulando a presidência do conselho do FMM, conforme as atribuições vinculadas ao cargo.

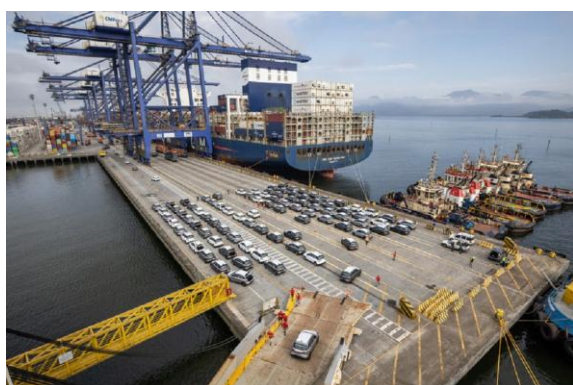
A Marlin tem autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para operar no apoio marítimo e apoio portuário. De acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), com base em dados de setembro da frota que trafega em AJB, a empresa possui 6 embarcações de bandeira brasileira, sendo 4 PSVs 3.000/OSRVs (transporte de suprimentos/combate a derramamento de óleo), 1 AHTS (manuseio de âncoras) e 1 WSV (estimulação de poços).

Fonte: Portal Portos e Navios RJ

Data: 21/11/2025

TCP RECEBE NAVIO COM NOVO MODELO DE VEÍCULOS DA CHINESA GEELY

Da Redação Portos e logística 21/11/2025 19:27



A TCP recebeu, em outubro, o segundo modelo de veículos da marca chinesa Geely a chegar ao Brasil. As unidades vieram a bordo do navio Gold Xing, do tipo ro-ro (roll-on/roll-off). A embarcação usou o dolphin do berço 218 do terminal, estrutura exclusiva para a amarração de navios de transporte de veículos. Por ela, os veículos desembarcam por seus próprios meios, pelas rampas de acesso do navio, e seguiram diretamente para o pátio do terminal.

O 'Geely EX2' é um hatchback elétrico líder de vendas no mercado chinês. Além de cargas rolantes leves, como carros, a TCP faz operações com cargas de projeto de grande porte, incluindo ônibus, tratores, colheitadeiras e veículos especiais. Segundo a empresa, essa capacidade permite atender diversas demandas logísticas, das quais as operações com a Geely são um exemplo.

Fonte: Portal Portos e Navios RJ

Data: 21/11/2025



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 183/2025
Página 71 de 71
Data: 24/11/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 24/11/2025