



INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 191/2025
Data: 04/12/2025

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
DEBATE NA CÂMARA DOS DEPUTADOS EXPÕE DIVERGÊNCIAS SOBRE REGRAS DE DRAGAGEM NO NOVO MARCO PORTUÁRIO .. 4	
OBRAS NA ALEMOA, EM SANTOS, BUSCAM RESOLVER ALAGAMENTOS E CAUSAM ALTERAÇÃO NO TRÂNSITO; VEJA AS MUDANÇAS.....	5
DIAGNÓSTICO AMPLIA SEGURANÇA E PREVISIBILIDADE EM SEGUROS PORTUÁRIOS ..	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
RAQUEL LYRA AUTORIZA OBRAS DO ARCO METROPOLITANO NO DIA 12 DE DEZEMBRO	7
GÁS VERDE AVANÇA COM BIOMETANO E JÁ NEGOCIA 60% DA PRODUÇÃO EM PE.....	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	10
ANTAQ ALCANÇA MARCA HISTÓRICA AO REALIZAR A 600ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA.....	10
ANTAQ ABRE TOMADA DE SUBSÍDIOS QUE TRATA DO AFRETAMENTO POR TEMPO NA NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO.....	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	12
FUNDO DA MARINHA MERCANTE AVANÇA PARA FINANCIAR PROJETOS FERROVIÁRIOS E PORTUÁRIOS ESTRATÉGICOS	12
TEMPORADA DE CRUZEIROS AVANÇA NO PORTO DO RECIFE COM NOVOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E MODERNIZAÇÃO DE SERVIÇOS	13
AEROPORTOS DE PERNAMBUCO ARREMATADOS EM LEILÃO TERÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 82 MILHÕES.....	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	16
“ESTAMOS NA VANGUARDA DA REGULAÇÃO”, DESTACA RENAN FILHO	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – O TRANSPORTE AÉREO DECOLA	16
OPINIÃO – ARTIGOS - TECON 10: ANALISANDO 5 ARGUMENTOS CENTRAIS DO DEBATE	17
GOVERNO VÊ 'RESGATE DE AUTORIA' DO PL ANTIFACÇÃO COM MUDANÇAS NO SENADO	19
NACIONAL HUB – CURTAS LULA REFORÇA APOIO A SILVIO COSTA FILHO PARA O SENADO EM 2026	21
<i>A foto.....</i>	21
<i>Estratégia para o Senado</i>	21
<i>Os dois candidatos.....</i>	21
<i>Maior simplificação.....</i>	21
<i>Bom condutor</i>	21
LULA REFORÇA DISCURSO DE ESTÍMULO AO MERCADO INTERNO COMO FORMA DE ALAVANCAR ECONOMIA	21
LEWANDOWSKI DEMITE ALEXANDRE RAMAGEM E ANDERSON TORRES DOS QUADROS DA PF	22
TCU PERMITE QUE GOVERNO MIRE PISO DA META FISCAL APÓS AUTORIZAÇÃO DO CONGRESSO	24
PRESIDENTE DA ALERJ É PRESO POR SUSPEITA DE VAZAR INFORMAÇÕES DE OPERAÇÃO	25
TCP ATINGE 1,5 MILHÃO DE TEU E SUPERA MARCA ANUAL COM 20 DIAS DE ANTECEDÊNCIA	25
TCP RECEBE CERTIFICAÇÃO DE SEGURANÇA PORTUÁRIA VÁLIDA ATÉ 2030	27
PORTONAVE RECEBE OITAVA CARGA DE AERONAVE DE CAÇA DA FAB	27
MOTA-ENGIL PEDE PRORROGAÇÃO PARA ASSINATURA DO CONTRATO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	29
SUAPE BUSCA APROXIMAÇÃO COM SINES PARA AMPLIAR SAÍDA DE FRUTAS AO EXTERIOR	30
AIRBUS REDUZ META DE ENTREGAS DE JATOS A320 SEM DANIFICAR PROJEÇÕES	30
AVIAÇÃO NORDESTINA ULTRAPASSA 1,7 MILHÃO DE PASSAGEIROS EM OUTUBRO	31
NEGOCIAÇÕES QUE DERAM ORIGEM AO AMPLIAR PAUTAM SEMINÁRIO DO TCU.....	32
PDE 2035 PROJETA AVANÇO DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS NO BRASIL	33
MERCADO DE PETRÓLEO SOBE COM INCERTEZAS SOBRE GUERRA	34
PETRÓLEO E GÁS OPINIÃO – ENERGIA MARGEM EQUATORIAL PODE REDEFINIR A LOGÍSTICA DO ARCO NORTE E AMPLIAR PAPEL DO BRASIL NO MERCADO ENERGÉTICO	35
GM LANÇA FABRICAÇÃO NACIONAL DE ELÉTRICOS NO CE	37
MARINHA ANUNCIA LANÇAMENTO DE ESCOLA DE DRONES EM 2026	38
FLUXO CAMBIAL TOTAL DESTE ANO, ATÉ 28 DE NOVEMBRO, ESTÁ NEGATIVO EM US\$ 19,799 BI.....	40
DÓLAR CAI A R\$ 5,31 DE OLHO EM FED APÓS DADOS DO MERCADO DE TRABALHO NOS EUA	41
COM GIRO FORTE, IBOVESPA SEGUDE EM RENOVAÇÃO DE RECORDES, PERTO DE 162 MIL PONTOS	41
OPINIÃO – ARTIGOS - A RESPONSABILIDADE DA PALAVRA	42
GILMAR MENDES DECIDE QUE SÓ PGR PODE PEDIR IMPEACHMENT DE MINISTRO DO STF	43
CÂMARA REAGE E APROVA PROJETO QUE LIMITA DECISÕES ISOLADAS DE MINISTROS DO STF	44
BUSCAS NA ‘VARA DA LAVA JATO’ MIRAM AÇÕES DE DOLEIROS, ARQUIVO E ‘FESTA DA CUECA’	45
TCU REELEGE VITAL DO RÉGO PARA PRESIDÊNCIA E JORGE OLIVEIRA PARA VICE EM 2026	46

ESPECIAL – DESAFIOS - FÓRUM ESTREIA COM ALERTAS SOBRE COORDENAÇÃO E SEGURANÇA JURÍDICA	47
ESPECIAL – ENERGIA - CORTES DE GERAÇÃO E FALTA DE ESCOAMENTO EXPÕEM DESAFIOS DA NOVA MATRIZ	49
ESPECIAL – DIVERSIFICAÇÃO ESPECIALISTAS DEFENDEM AMPLIAÇÃO DA GERAÇÃO NUCLEAR NO PAÍS.....	50
ESPECIAL – JURÍDICO DEBATE EXPÕE ENTRAVES À ADESÃO DO BRASIL A CONVENÇÕES MARÍTIMAS	52
JORNAL O GLOBO – RJ.....	54
COM AJUDA DA PETROBRAS, GOVERNO VENDE DUAS DAS TRÊS ÁREAS DO PRÉ-SAL E ARRECADA R\$ 8,7 BI	54
JUSTIÇA DETERMINA INCLUSÃO DA JBS AVES E MAIS DUAS EMPRESAS NA LISTA SUJA DO TRABALHO ESCRAVO.....	55
PIB CRESCE APENAS 0,1% NO TERCEIRO TRIMESTRE, COM FREIO NO CONSUMO	58
BRASIL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 5,8 BILHÕES NA BALANÇA COMERCIAL EM NOVEMBRO, MAS VENDAS PARA EUA CAEM 28% 61	
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	62
OPINIÃO - PIB FRACO: GOVERNO PRECISA GASTAR MENOS PARA QUE PAÍS VOLTE A CRESCER MAIS	62
TARIFAÇO DE TRUMP: EXPORTAÇÕES DO BRASIL EM NOVEMBRO RECUAM 28% PARA OS EUA E SOBEM 41% PARA A CHINA ⁶³	
CONGRESSO ABRE CAMINHO PARA TIRAR R\$ 10 BI DA META DAS ESTATAIS EM 2026 EM MEIO À CRISE DOS CORREIOS.....	64
LULA: NÃO TEM MAIS SENTIDO, COM AVANÇOS TECNOLÓGICOS, MANTER A JORNADA DE TRABALHO 6X1	66
JUROS ALTOS AFETAM CONSUMO DAS FAMÍLIAS E REDUZEM EFEITO DE ESTÍMULO DO GOVERNO	66
PETROBRAS E SHELL ARREMATAM EM LEILÃO DOIS LOTES DE ÁREAS DO PRÉ-SAL POR R\$ 8,8 BI	68
VALOR ECONÔMICO (SP).....	69
BRASIL REGISTRA DESACELERAÇÃO NA QUEDA DAS EXPORTAÇÕES AOS EUA EM NOVEMBRO, DIZ BRANDÃO	69
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PREVÊ CONCESSÕES HIDROVIÁRIAS PARA 2026	69
MIGRAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO PARA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM É ESTRATÉGICA PARA REDUZIR EMISSÕES DE CARBONO	71
APÓS SANÇÕES DOS EUA, NAVIOS COM PETRÓLEO RUSSO FICAM PARADOS NO MAR	77
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	80
CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO DO PORTO DE PARANAGUÁ TEM RESULTADO HOMOLOGADO	80
INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA ATUAL PREJUDICA DESCARBONIZAÇÃO DA FROTA, DIZ LOUREIRO	80
NA CÂMARA, MPOR APRESENTA BENEFÍCIOS DA CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO MADEIRA.....	81
OPERAÇÃO CODAJÁS, DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS À REGIÃO NORTE, COMPLETA 30 ANOS.....	82
SCHOTTEL FORNECE SISTEMA DE PROPULSÃO PARA EMBARCAÇÕES USADAS EM LOGÍSTICA DE MINÉRIO NA AUSTRÁLIA.....	84
WFS FORNECE BIOCOMBUSTÍVEIS À BASE DE RESÍDUOS PARA NAVIO DE CRUZEIRO NA GRÉCIA.....	84
COM OFERTA DE R\$ 8,8 BILHÕES, PETROBRAS E SHELL VENCEM EM CONSÓRCIO LEILÃO DE ÁREAS NO PRÉ-SAL	85
TVV BUSCA DIVERSIFICAÇÃO PARA CONTORNAR PERDAS DE MOVIMENTAÇÃO APÓS ‘TARIFAÇO’ SOBRE ROCHAS ORNAMENTAIS.....	86
MARAGLIANO, DA FTSPAR: GANHOS ESTRUTURANTES E PREVISIBILIDADE DE CALADO	87
MPOR DISCUTE USO DO FMM PARA PROJETOS DE INTEGRAÇÃO FERROVIÁRIA COM PORTOS	89
CNI PEDE AMPLIAÇÃO DE ACORDO DE LIVRE COMÉRCIO COM O MÉXICO	90
TECON 10: CENTRONAVE CONTESTA ARGUMENTOS PRÓ-RESTRIÇÃO E ALERTA PARA DEFICIÊNCIAS DE INFRAESTRUTURA ..	91
INVESTIGAÇÃO SOBRE AGRESSÃO A MULHER A BORDO É ABERTA COMO FATO DE NAVEGAÇÃO EM PE	93
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	94
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	94

a tribuna **DIGITAL**

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DEBATE NA CÂMARA DOS DEPUTADOS EXPÕE DIVERGÊNCIAS SOBRE REGRAS DE DRAGAGEM NO NOVO MARCO PORTUÁRIO

Audiência do PL 733/2025 discute autonomia das autoridades portuárias e propostas para aumentar eficiência e reduzir custos

Por Bárbara Farias 4 de dezembro de 2025



A autonomia das autoridades portuárias para decidir sobre o serviço de dragagem foi um dos temas em debate, nesta quarta (3), na Câmara Federal (Alexsander Ferraz/AT)

As regulações para dragagem no âmbito do Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão do marco legal portuário, foram discutidas na audiência pública da comissão especial da Câmara dos Deputados, nesta terça-feira (2), em Brasília. A autonomia das autoridades portuárias sobre esse tipo de serviço foi um dos temas em debate.

O diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mario Povia, citou contribuições do IBI já enviadas ao PL como ajustes na nomenclatura para dragagem de infraestrutura de acesso aquaviário e a retirada da prioridade de “portos estratégicos”, pois todo porto é estratégico.

“Defendemos a inclusão da batimetria como atividade associada à dragagem, propusemos suprimir regimes de admissibilidade de embarcações de dragagem e tributação, sugerimos a inclusão de parcerias público-privadas e transparência sobre o uso das tarifas portuárias destinadas à dragagem”, diz ele. Povia também discorda da proposta de obrigatoriedade de auditoria externa para todos os tipos de dragagem, o que aumentaria custos.

Ele ainda lembrou que o IBI sugeriu a criação de um plano de dragagem vinculado ao Programa Nacional de Dragagem, integrado aos contratos de gestão, para garantir continuidade e fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e acompanhamento pelos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs).

A diretora-executiva da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), Gilmara Timóteo, disse que a entidade defende contratos plurianuais de dragagem, com metas mensuráveis e auditoria independente. Além disso, propõe licenças multianuais para dragagem de manutenção.

“E a criação de metodologia unificada de batimetria, monitoramento e calado operacional, garantindo padrões nacionais homogêneos. A continuidade da dragagem reduz riscos, atrai investimentos e evita perdas milionárias ao País”.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, afirmou que o PL poderia incorporar ajustes como “diferenciar dragagem de aprofundamento e desassoreamento para evitar exigências burocráticas desnecessárias. Defendemos que as autoridades portuárias realizem monitoramento frequente do canal por meio de batimetria, permitindo intervenções mais rápidas e baratas, além dos benefícios das concessões de canais de acesso, que garantem acompanhamento contínuo e reduzem custos e atrasos”.

O diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, comentou que nos terminais privados, a dragagem é tratada como prioridade vital, enquanto em portos públicos a responsabilidade é negligenciada, gerando perdas operacionais.

“Defendemos que a lei imponha obrigações mais rígidas às autoridades portuárias, já que a redução de calado compromete a competitividade e causa prejuízos significativos aos usuários. O calado deve estar no topo das prioridades de qualquer autoridade portuária”.

Deputados

O relator da matéria na comissão, deputado federal Arthur Maia (União-BA), disse que o PL 733 acerta ao prever um Plano Nacional de Dragagem coordenado pela União, mas defende que a execução seja descentralizada.

“As autoridades portuárias conhecem melhor as urgências de cada porto e, portanto, têm mais capacidade de gerir as operações do que o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que reúne todas as demandas do País”.

Segundo ele, o modelo mais eficiente é manter o planejamento estratégico no MPor e transferir a contratação, execução e fiscalização às autoridades portuárias, “garantindo agilidade e maior aderência às necessidades locais”.

O oceanógrafo e mestre em oceanografia pesqueira Fabrício Gandini observou que “é fundamental incluir externalidades, como a atividade pesqueira, no planejamento da dragagem, para mitigar impactos”.

Praticagem

O serviço de praticagem também foi discutido nesta terça-feira (2). Porém, IBI, Abeph, ABTP e ATP concordaram que tema não deve ser tratado no PL 733.

Já o deputado Arthur Maia questionou se não seria mais vantajoso ao setor se o serviço tivesse concorrência, fazendo ainda uma provocação em relação à definição de preços. “Em Santos, por exemplo, existem 63 práticos, sendo que 61 estão associados a uma entidade e os outros dois associados a outras duas entidades cada um. Eles não poderiam concorrer entre si em vez de seguir um rodízio?”.

Trabalho Essencial

Em resposta aos questionamentos dos deputados federais, o diretor-presidente da Praticagem do Brasil, Bruno Fonseca, afirmou que a praticagem é um trabalho essencial, esclarecendo que “é um modelo não concorrencial, com uma escala de rodízio única e um número limitado de práticos”. Segundo ele, a base do serviço de praticagem é a segurança da navegação, não é uma atividade comercial, e a escala de rodízio única garante que o prático não vai trabalhar demais a ponto de ficar fadigado. “Ela garante que ele vai fazer o número de manobras para manter a proficiência, garantindo a disponibilidade permanente do serviço”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 04/12/2025

OBRAS NA ALEMOA, EM SANTOS, BUSCAM RESOLVER ALAGAMENTOS E CAUSAM ALTERAÇÃO NO TRÂNSITO; VEJA AS MUDANÇAS

Intervenção da APS vai quadruplicar capacidade de escoamento e provoca desvios na saída do Porto até 2026

Da Atribuna.com.br 3 de dezembro de 2025



Obras vão ocorrer até dezembro de 2026, mas pista no sentido da entrada no Porto não será afetada (APS/Divulgação)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) está construindo um canal de drenagem nas imediações da rotatória da Alemoa, entre o final do Viaduto Paulo Bonavides e a Avenida Engenheiro Augusto Barata. A obra, afirma a APS, irá quadruplicar a capacidade atual de vazão de águas pluviais. “O problema crônico dos alagamentos na região da Alemoa, na entrada de Santos, está com os dias contados”, afirma a gestora do Porto, em nota.

A partir da próxima sexta-feira, as obras provocam algumas alterações no tráfego de veículos. A APS explica que, no dia 20 de outubro, começou a construir uma pista alternativa para o desvio do trânsito, pois as faixas de rolamento no sentido da saída do Porto precisarão ser interditadas para a implantação do canal de drenagem. Com isso, a atual rotatória será retirada (e, posteriormente, substituída por retornos nos dois sentidos).

Para os veículos que chegam da Via Anchieta pelo Viaduto Paulo Bonavides, com destino à Alemoa Industrial, será necessário pegar a primeira saída à direita, na Rua Doutor Albert Schweitzer, retornando por debaixo do viaduto pela Rua Augusto Scaraboto.

Já os veículos vindos do terminal da BTP, com destino à Ponta da Praia, terão de sair pela faixa da direita ao lado do viaduto e contornar a Alemoa Industrial pelas ruas Aurélio Batista Félix, dos Italianos e Doutor Albert Schweitzer, atravessando à esquerda no semáforo para o Viaduto Paulo Bonavides.

O desvio afeta o trânsito apenas no sentido da saída do Porto – a pista alternativa é mais estreita que a atual, portanto com menor capacidade de escoamento, o que pode provocar algumas retenções de tráfego durante a realização das obras, que irão até dezembro de 2026. A pista no sentido da entrada no Porto não será afetada pelos trabalhos, diz a Autoridade Portuária.

Maior capacidade

A região da Alemoa é um dos maiores pontos críticos de Santos nos períodos de chuva, apresentando severos alagamentos, o que causa transtornos para a população local e para a operação portuária, com interrupções no tráfego de caminhões, ônibus e carros.

A pequena vala de drenagem nesta quarta-feira (3) existente no final do viaduto mede 1,5 por 1,5 metro, sendo insuficiente para o escoamento das águas pluviais. Essa vala será substituída por um canal de 5 metros de largura por 2 metros de altura, quadruplicando a atual capacidade de vazão.

Além da drenagem, as obras realizadas pela APS incluem a troca do atual calçamento de paralelepípedos por um piso asfáltico, o que também irá contribuir para uma maior fluidez do tráfego, visto que as três faixas de rolamento ficarão bem definidas. A rotatória será substituída por dois retornos com entrada livre, o que igualmente facilitará o trânsito dos veículos.

“Durante toda a obra, agentes da Guarda Portuária estarão no local para orientar os motoristas. Um guincho da corporação ficará de prontidão para o caso de ocorrências que exijam a remoção de veículos da pista”, ressalta a administradora do Porto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/12/2025

DIAGNÓSTICO AMPLIA SEGURANÇA E PREVISIBILIDADE EM SEGUROS PORTUÁRIOS

Publicação reúne dados e análises para orientar decisões e políticas públicas voltadas aos terminais de uso privado

Da A Tribuna.com.br 3 de dezembro de 2025



Com o diagnóstico, terminais passam a ter um material estruturado (Alexander Ferraz/AT)

O primeiro diagnóstico nacional dedicado aos seguros em terminais portuários autorizados foi lançado nesta terça-feira (2) pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

A publicação organiza dados estratégicos, análises e percepções do setor, oferecendo um panorama técnico para os terminais de uso privado (TUPs).

Com o novo diagnóstico, os terminais passam a contar com um material estruturado que identifica desafios, práticas e lacunas relacionadas aos seguros obrigatórios, abrangendo aspectos regulatórios, operacionais e climáticos.

Para o secretário-executivo do MPor, Tomé Franca, o estudo oferece uma base sólida de informações para apoiar decisões estratégicas, aprimorar o diálogo com o setor e a construção de soluções que tragam mais previsibilidade e segurança às operações portuárias. “Contar com um diagnóstico do setor para os terminais portuários é indispensável para que tenhamos relações mais seguras e justas entre quem contrata e quem é contratado. Diante das mudanças climáticas, se faz cada vez mais necessária a elaboração de regras modernas e que confirmam maior equilíbrio aos seguros”, afirmou o secretário-executivo.

A diretora de Assuntos Econômicos do MPor, Helena Vasconcelos, destacou que o diagnóstico “contribui para a formulação de políticas públicas baseadas em evidências”. O diagnóstico pode ser acessado no link. Assuntos relacionados Diagnóstico Seguros Portuários

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/12/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

RAQUEL LYRA AUTORIZA OBRAS DO ARCO METROPOLITANO NO DIA 12 DE DEZEMBRO

O Arco Metropolitano integra o PE na Estrada e cria novo eixo de circulação para ampliar a eficiência logística no Grande Recife

Por Márcio Didier - De Recife marcio.didier@movimentoeconomico.com.br

A governadora Raquel Lyra anunciou que, no próximo dia 12 de dezembro, assinará a ordem de serviço para o início das obras do Segmento 2 do Lote 2 do Arco Viário Metropolitano (AVM), corredor estratégico que ligará o entroncamento da BR-232, em Moreno, ao entroncamento com a BR-101, no Cabo de Santo Agostinho. O trecho, com 25,32 quilômetros de extensão, é uma das intervenções viárias mais estruturantes das últimas décadas em Pernambuco. A autorização consolida a fase executiva do projeto, após etapas de licenciamento, planejamento e contratação.



A governadora Raquel Lyra assinará no dia 12 de dezembro a ordem de serviço para o início das obras do Lote 2 do Arco Metropolitano. Foto: Hesíodo Góes/Secom

O Arco Metropolitano tem como objetivo reorganizar a circulação na Região Metropolitana do Recife (RMR), reduzindo a pressão sobre a BR-101, via que opera com fluxo acima da capacidade em horários de pico. As obras integram o programa PE na Estrada e representam um investimento estimado de R\$ 632 milhões. A projeção do governo é que o novo corredor

diminua o tempo médio de deslocamento logístico e contribua para elevar a competitividade industrial da região.

“Vamos autorizar o início das obras do Arco Metropolitano no dia 12 de dezembro, e as máquinas já começam a trabalhar. Essa é uma notícia aguardada há muitos anos pelo povo pernambucano. Essa obra vai gerar emprego e renda, fortalecer nossa infraestrutura e melhorar a mobilidade de toda a Região Metropolitana.

É mais uma entrega do PE na Estrada que transformará a vida de milhares de pessoas, facilitando o escoamento de produtos, reduzindo congestionamentos e garantindo mais segurança para motoristas e pedestres. É um legado tão importante quanto foi, no passado, a duplicação da BR-232 entre Recife e São Caetano”, afirmou a governadora Raquel Lyra.

Conexões logísticas do Arco

O Arco Viário Metropolitano vai conectar áreas de vocação logística e industrial, integrando municípios como Itapissuma, Igarassu, Camaragibe, São Lourenço da Mata, Moreno e o entorno do Cabo de Santo Agostinho, além de ampliar o acesso ao Complexo Industrial Portuário de Suape. O novo corredor funcionará como rota alternativa para o transporte de cargas, diminuindo o trânsito de passagem por áreas urbanas densamente povoadas.

“Essa é uma das obras mais aguardadas da Região Metropolitana e terá impacto em todo o Estado. Vai transformar a logística da nossa economia, reduzir gargalos históricos e marcar um novo capítulo da infraestrutura de Pernambuco”, destacou o secretário de Mobilidade e Infraestrutura, André Teixeira Filho.

Intervenções previstas

As obras contemplam serviços estruturantes, entre eles:

- serviços de terraplenagem, drenagem profunda e superficial;
- pavimentação rígida e flexível;
- iluminação viária em toda a extensão;
- sinalização horizontal e vertical;
- implantação de dispositivos de segurança;
- adaptação de paradas de ônibus;
- adequações ambientais;
- construção de obras de arte especiais, como viadutos, pontes e travessias.

Equipamentos projetados

- Entre os equipamentos incluídos no projeto estão:
- viaduto na interseção com a BR-232;
- ponte sobre o Rio Jaboatão;
- viaduto de acesso a Moreno;

- passarela no Distrito Industrial do município;
- viaduto em formato de ferradura na conexão com a BR-101, no Cabo de Santo Agostinho.

O cronograma executivo, segundo técnicos do Estado, prevê fases de terraplenagem, fundações e montagem de estruturas ao longo dos primeiros meses de obra, permitindo avanço contínuo até a etapa de pavimentação.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/12/2025

GÁS VERDE AVANÇA COM BIOMETANO E JÁ NEGOCIA 60% DA PRODUÇÃO EM PE

Planta será a primeira da Gás Verde no Nordeste e já tem mais de 60% da produção negociada para duas indústrias

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



Planta da biometano que a empresa Gás Verde está construindo em Igarassu. Foto: Ecoparque Pernambuco/Divulgação

A Gás Verde vai investir R\$ 90,2 milhões na primeira planta de biometano da empresa no Nordeste, prevista para ser inaugurada no segundo semestre de 2026, em Igarassu, a 27 km do Recife (PE). A unidade está em construção. E a empresa pretende entregar o biometano por caminhões – também movidos a biometano – aos seus futuros clientes com

emissão zero de carbono. A companhia já faz isso em outras unidades nas quais produz este tipo de gás.

A unidade de Igarassu terá a capacidade de produzir 45.600 mil metros cúbicos de biometano por dia e já tem mais de 60% da futura produção comercializada, o que mostra a procura crescente de energia renovável por parte da indústria local. É a primeira fábrica da Gás Verde no Nordeste.

O biometano é um gás totalmente limpo e pode ser injetado na rede de gasodutos das distribuidoras, como por exemplo a da Copergás -, quando apresenta as mesmas propriedades do gás natural, exigidas pela Agência Nacional de Petróleo (ANP). Nas outras unidades em que fabrica o biometano, os grandes clientes da Gás Verde são empresas que desejam reduzir a emissão de carbono, como a L’Oreal, Ambev, entre outros.

“O biometano está focado nas empresas que têm meta de descarbonização”, diz a diretora de Comunicação da Gás Verde, Daniela Teixeira. O biometano que vai sair da fábrica de Igarassu poderá atender polos industriais num raio de 150 km, beneficiando empresas do Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Recife, Jaboatão dos Guararapes, Vitória, Paulista, Goiana e Belo Jardim. A entrega será feita em carretas movidas ao próprio biocombustível.



A vantagem de adquirir o gás diretamente ao fabricante é que as compradoras podem garantir que só estão usando combustível limpo. No Brasil, o biogás distribuído pela rede de gasodutos se mistura com o gás natural de origem fóssil e depois disso não pode ser considerado um gás verde.

Planta da Gás Verde em Seropédica, no Rio de Janeiro, onde a empresa produz biometano e vai fabricar também o CO2 biogênico. Foto: Gás Verde/Divulgação

A planta da Gás Verde em Igarassu

A unidade da Gás Verde em Igarassu é financiada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), sendo R\$ 72,2 milhões saíram do Fundo do Clima. No futuro, a planta de Igarassu também poderá fabricar o CO2 biogênico, que é usado pela indústria de gases ou como insumo para a fabricação de combustíveis verdes, como o e-metanol. O potencial de produção do CO2 biogênico é da unidade local é de 15 mil toneladas por ano ou 40 a 50 toneladas diárias.

A planta local da Gás Verde fica no Ecoparque Pernambuco, aterro sanitário que recebe entre 1.700 e 1.800 toneladas de resíduo por dia de 30 municípios pernambucanos. A matéria prima para a produção do biometano ou CO2 biogênico é o biogás gerado pela decomposição dos resíduos que contém: metano, CO2 e outras substâncias.

A Gás Verde comprou, há cerca de três anos, oito térmicas a biogás da empresa portuguesa ENC, incluindo a instalada em Igarassu. Todas as oito serão transformadas em fábricas de biometano.

A Gás Verde é a maior produtora de biometano da América Latina e opera duas plantas, uma em Seropédica, no Rio de Janeiro, e outra, em São Paulo. Juntas produzem cerca de 160 mil metros cúbicos por dia e abastecem indústrias como Ternium, Saint-Gobain, Haleon, Henkel, Vesuvius, Nestlé, Grupo L'Oréal no Brasil e Ambev.

Com o mercado em expansão, a Gás Verde planeja ampliar sua produção para 650 mil m³ por dia de biometano nos próximos 3 anos, com novas plantas em seis estados. Segundo Daniela, o biometano hoje já tem uma demanda maior do que a oferta e o consumo deste gás tende a aumentar com a entrada em vigor das metas estabelecidas na Lei Combustível do Futuro em janeiro de 2026.

Para cumprir esta legislação, as produtoras, distribuidoras e importadoras de gás natural fóssil vão ter obrigação de acrescentar um percentual de biometano – que é totalmente verde – nos seus dutos. “Temos uma expectativa muito positiva, a lei vai criar uma demanda extra por biometano”, afirmou a executiva.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/12/2025



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ ALCANÇA MARCA HISTÓRICA AO REALIZAR A 600^a REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA



Sessões destacam a importância do colegiado como espaço central de decisões estratégicas para o setor aquaviário e para a infraestrutura portuária brasileira

Brasília, 04/12/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) celebrou, nesta quinta-feira (04), a realização da 600^a Reunião Ordinária de Diretoria. O encontro, que simboliza mais de duas décadas de atuação contínua da autarquia, reforça a importância do colegiado como espaço central de decisões estratégicas para o futuro do transporte aquaviário e da infraestrutura portuária no país.

Ao longo de sua trajetória, a Agência consolidou-se como protagonista na regulação do setor, garantindo segurança jurídica, eficiência e desenvolvimento sustentável para atividades que vão dos portos públicos às operações de cabotagem, passando pela navegação interior, apoio marítimo e demais serviços aquaviários.

Durante a reunião comemorativa, o diretor-geral da Agência, Frederico Dias, destacou que a "ANTAQ exerce uma ampla gama de atribuições relacionadas aos serviços de transporte aquaviário em todas as suas modalidades e infraestrutura portuária".

Ele completou explicando que a missão da Agência "é promover o desenvolvimento sustentável do setor de transportes aquaviários, beneficiando a sociedade por meio da regulação eficiente, fiscalização responsável, outorgas estratégicas e estudos inovadores."

Nas reuniões, ocorrem historicamente as discussões e deliberações dos principais temas que orientam a atuação da Agência. Grande parte dos processos regulatórios, fiscalizatórios e de planejamento nasce ou se conclui nesse espaço, que representa, também, a principal interface institucional entre a ANTAQ e o setor aquaviário.

"Podemos dizer que quase todos os nossos processos de trabalho culminam ou se originam nestas nossas reuniões ordinárias de diretoria. Ademais, essa cerimônia, que já foi realizada 600 vezes pela Agência, é a principal interface entre a ANTAQ e o setor. Parabenizo, portanto, os diretores, servidores e colaboradores por essa data histórica", ressaltou Dias.

A marca das 600 reuniões simboliza não apenas um número expressivo, mas a continuidade de um trabalho técnico, transparente e comprometido com o aprimoramento constante da regulação. A ANTAQ reafirma, assim, seu compromisso com a modernização do setor e com a prestação de serviços cada vez mais qualificados à sociedade brasileira.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 04/12/2025

ANTAQ ABRE TOMADA DE SUBSÍDIOS QUE TRATA DO AFRETAMENTO POR TEMPO NA NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO



Contribuições, que se estendem até o dia 6 de janeiro de 2026, vão aperfeiçoar alguns pontos do marco regulatório do tema

Brasília, 03/12/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) abre, na próxima segunda-feira (08), o processo de tomada de subsídios para tratar do afretamento por tempo na navegação marítima, com ênfase em apoio marítimo.

O objetivo é obter contribuições, subsídios e sugestões referentes ao relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) preliminar desse tema, que está incluído na Agenda Regulatória 2025/2028. As contribuições podem ser enviadas até o dia 6 de janeiro de 2026.

O relatório apontou algumas soluções, com foco no afretamento por tempo de embarcações estrangeiras, como aperfeiçoar os critérios para avaliação de bloqueios, estabelecer novas regras para o papel da ANTAQ nas negociações, aprimorar o Sistema de Afretamento Marítimo e de Apoio - SAMA, entre outros.

A participação social servirá como subsídio para fortalecer os instrumentos regulatórios relacionados ao afretamento por tempo na navegação de apoio marítimo. Essa ação reforça o papel e compromisso da Agência de promover mais eficiência, segurança, previsibilidade regulatória e competitividade ao setor regulado.

A Tomada de Subsídios SRG nº 3/2025-ANTAQ é voltada exclusivamente para a navegação de apoio marítimo. Ela integra a abordagem do tema 2.1 da Agenda Regulatória da ANTAQ 2025/2028 — Afretamento por tempo na navegação marítima, que também contempla a navegação de cabotagem, assunto que já passou pelos procedimentos de participação social.

Contribuições

Mais informações sobre a tomada de subsídios estarão disponíveis neste link.

As contribuições começam no dia 8 de dezembro e poderão ser dirigidas à ANTAQ até as 23h59 do dia 6 de janeiro de 2026. Os envios devem ser realizados exclusivamente pelo formulário eletrônico disponível no site da autarquia. Para o envio de imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos devem ser encaminhados para o e-mail: srg@antaq.gov.br.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do questionário eletrônico, poderá fazê-la utilizando o computador da Secretaria-Geral - SGE, desta Agência, no caso de Brasília, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 03/12/2025

 Presidência da República

≡ Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

FUNDO DA MARINHA MERCANTE AVANÇA PARA FINANCIAR PROJETOS FERROVIÁRIOS E PORTUÁRIOS ESTRATÉGICOS

Ministério de Portos e Aeroportos e setor logístico discutem critérios para ampliar investimentos integrados e fortalecer corredores de transporte



MPor avança na proposta de utilização do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em projetos ferroviários vinculados à operação portuária. Foto: Márcio Ferreira/MT

competitividade logística do país.

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) realizou, nesta terça-feira (2), uma reunião para avançar na proposta de utilização do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em projetos ferroviários vinculados à operação portuária. O ministro Silvio Costa Filho destacou que a integração entre ferrovias e portos é fundamental para ampliar a

O MPor apresentou as bases de um programa desenvolvido em parceria com o Ministério dos Transportes e o setor produtivo, que considera o potencial do FMM, atualmente voltado à navegação e à infraestrutura portuária, para financiar trechos ferroviários que atendam diretamente os portos ou corredores estratégicos. Com cerca de R\$ 24 bilhões em caixa, o fundo tem capacidade para apoiar obras de acesso e expansões que reduzam custos e aumentem a eficiência operacional.

O ministro Silvio Costa Filho afirmou que o governo trabalha para apresentar, já em janeiro, um programa nacional de crédito voltado ao financiamento de ferrovias estratégicas para a operação portuária. "Estamos estruturando um grande programa de fortalecimento do financiamento ferroviário com apoio do Fundo da Marinha Mercante. Quando a ferrovia chega ao porto, ampliamos capacidade, reduzimos custos logísticos e fortalecemos todo o setor portuário do país", disse.

O secretário nacional de Ferrovias, Leonardo Ribeiro, reforçou que a conexão entre os dois modais é decisiva para o sucesso da Política Nacional de Ferrovias e da nova carteira de leilões. Ele lembrou que o modal ferroviário é responsável por grande parte das exportações brasileiras, incluindo 95% do minério de ferro e 40% dos graneis agrícolas destinados aos portos.

Na reunião também foi discutida a criação de um mapa integrado que correlacione ferrovias existentes, projetos em execução e expansões planejadas aos portos, contribuindo para a priorização técnica dos investimentos. Outro ponto tratado foi a ampliação da participação de bancos privados no financiamento, com objetivo de aumentar a oferta de crédito e acelerar a execução dos projetos.

O MPor reiterou que o FMM já contempla operações de infraestrutura portuária e aquaviária e que qualquer mudança para incluir projetos ferroviários depende de avaliação técnica e de deliberação do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, além de decisão de alta governança do Governo Federal.

A agenda contou com a participação da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), da MovelInfra, da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), que contribuíram com análises e perspectivas do setor.

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

Data: 03/12/2025

TEMPORADA DE CRUZEIROS AVANÇA NO PORTO DO RECIFE COM NOVOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E MODERNIZAÇÃO DE SERVIÇOS

Leilão do novo Terminal Marítimo de Passageiros do porto está previsto para o primeiro semestre de 2026



A temporada de cruzeiros 2025/2026 já está em andamento no Porto do Recife, que deverá receber até 28 mil turistas ao longo do período. Foto: Arquivo MPor

A temporada de cruzeiros 2025/2026 já está em andamento no Porto do Recife, que deverá receber até 28 mil turistas ao longo do período. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) vem fortalecendo a infraestrutura destinada ao setor e ampliando ações para melhorar a experiência de passageiros em todo o país.

Assim como no Nordeste, o Sul também iniciou oficialmente a temporada, com a chegada do primeiro navio em Itajaí (SC).

O movimento no Recife começou em 6 de outubro, com a atracação do navio Scenic Eclipse, de Malta. Em dias de grande fluxo, o terminal tem recebido cerca de 5 mil visitantes, impulsionado por embarcações internacionais como o Costa Favolosa, da Itália, e o Viking Júpiter, norueguês.

O projeto do novo Terminal Marítimo de Passageiros do Recife, cujo leilão está previsto para o primeiro semestre de 2026, tem investimento estimado em R\$ 2,3 milhões e prevê aquisição de equipamentos de inspeção, novo sistema de climatização para o Armazém 07 e modernização do mobiliário e infraestrutura operacional.

O empreendimento faz parte da ampliação nacional dos TMPs, que inclui o terminal de Maceió (leiloado em outubro de 2025), o novo TMP de Santos, previsto na modelagem do Tecon Santos 10 com mais de R\$ 1 bilhão em contrapartidas, e o TMP de Paranaguá, atualmente em estudos. A expansão possibilita novas rotas turísticas na costa brasileira, integrando o Nordeste aos terminais já operacionais de Fortaleza (CE) e Salvador (BA).

Para o ministro Silvio Costa Filho, o fortalecimento da infraestrutura portuária é decisivo para a expansão do turismo marítimo. "O Porto do Recife é uma porta de entrada estratégica do Nordeste e tem grande potencial para ampliar sua participação no turismo de cruzeiros", destacou.

Plataforma Cruzeirista

Para aprimorar o atendimento ao usuário, o MPor lançará, em fevereiro, a Plataforma Cruzeirista, desenvolvida no âmbito do programa Porto Sem Papel. A ferramenta fará integração entre sistemas das agências, órgãos anuentes e Polícia Federal, com validação biométrica antecipada, reduzindo tempo de embarque e aumentando a segurança das operações.

O setor também vem sendo beneficiado por obras de dragagem nos principais portos do país, essenciais para garantir naveabilidade e operação de navios de maior porte. Entre as ações recentes estão investimentos em Suape (PE), Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e Fortaleza (CE), totalizando mais de R\$ 800 milhões.

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

Data: 03/12/2025

AEROPORTOS DE PERNAMBUCO ARREMATADOS EM LEILÃO TERÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 82 MILHÕES

Concessionária do Aeroporto de Guarulhos assume aeroportos de Araripina, Serra Talhada e Garanhuns com o compromisso de investir na modernização dos terminais



Aeroportos regionais de Pernambuco serão geridos pela mesma concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos - Foto: Divulgação/Infracéa

A aviação regional pernambucana está prestes a mudar de patamar. O leilão do Programa AmpliAR, realizado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) na B3, no último dia 27 de novembro, garantiu um aporte de R\$ 82,2 milhões para a modernização dos aeroportos de Serra Talhada, Garanhuns e Araripina. Mais do que obras de infraestrutura, os investimentos irão estimular o potencial econômico e turístico de três polos estratégicos do estado, com padrão internacional de gestão.

Os três terminais foram arrematados pela concessionária que já administra o Aeroporto Internacional de Guarulhos (GRU Airport), o maior do país. Na prática, isso significa que a qualidade, a tecnologia e os protocolos de segurança aplicados no principal hub da América do Sul serão adaptados e implementados na realidade da aviação regional pernambucana.

Para o ministro Silvio Costa Filho, trata-se de um divisor de águas para o estado. "Como pernambucano, conheço de perto a pujança do nosso interior e sei que o desenvolvimento não pode ficar restrito ao litoral. Levar a experiência de quem opera o maior aeroporto do país para o Sertão do Araripe, para o Pajeú e para o Agreste é um divisor de águas. Estamos encurtando distâncias e garantindo infraestrutura de ponta para que o turismo, o polo gesseiro e o comércio local possam voar mais alto, gerando emprego e renda para a nossa gente", celebrou ele.

"Estamos encurtando distâncias e garantindo infraestrutura de ponta para que o turismo, o polo gesseiro e o comércio local possam voar mais alto, gerando emprego e renda para a nossa gente"
Silvio Costa Filho

A iniciativa do MPor visa combater isolamentos logísticos e fortalecer as vocações naturais de cada região. Confira como os investimentos vão impactar cada município.

Araripina

No extremo oeste do estado, Araripina receberá R\$ 19,6 milhões em melhorias. A cidade é o coração do Polo Gesseiro do Araripe, responsável por 90% da produção nacional. O aeroporto é uma ferramenta vital para executivos e investidores desse setor produtivo, além de servir como porta de entrada para o desenvolvimento do sul do Ceará e municípios na divisa com o Piauí. Além da vocação industrial, Araripina consolidou-se como o principal polo médico e educacional da região.

O prefeito de Araripina, Evilásio Mateus, celebrou essa conquista para a cidade. "Como prefeito, recebo com muita alegria o resultado do leilão, para que a GRU Airport passe a cuidar da gestão do nosso aeroporto. Quero parabenizar e agradecer o presidente Lula e o ministro Silvio Costa Filho pela determinação em colocar esse processo para rodar. Isso vai trazer investimento, modernizar e preparar o aeroporto para acompanhar o desenvolvimento de nossa cidade", disse.

O projeto de concessão prevê a ampliação do terminal de passageiros e do estacionamento, oferecendo mais conforto para quem busca a cidade por negócios ou serviços de saúde. Outro ponto crucial será a construção das áreas de segurança de fim de pista (RESA). Com uma pista de 1.247 metros, essas adequações elevam a segurança operacional, permitindo que as companhias aéreas possam expandir a frequências de voos.

Serra Talhada

O Aeroporto de Serra Talhada receberá o maior volume de investimentos do estado: R\$ 40,5 milhões. A cidade se destaca não apenas pela cultura pujante, mas por sua localização geográfica privilegiada, praticamente com a mesma distância para Recife, Teresina, Salvador e Fortaleza. Essa característica torna Serra Talhada naturalmente num polo logístico e de serviços.

O aeroporto local (Santa Magalhães) possui a maior pista entre os três contemplados (1.800 metros), o que permite a operação de aeronaves de maior porte. O investimento será direcionado para a ampliação do terminal de passageiros, do pátio de aeronaves e do estacionamento, estruturas essenciais para retomar e ampliar a movimentação, que chegou a superar 5.500 passageiros em 2021.

Garanhuns

O Aeroporto de Garanhuns é a porta de entrada para um dos destinos turísticos mais charmosos do Nordeste. Conhecida como a "Suíça Pernambucana" pelo clima ameno, a cidade tem uma rede hoteleira robusta, que chega a 100% de ocupação durante o famoso Festival de Inverno de Garanhuns (FIG).

Para impulsionar esse potencial turístico e a intensa atividade comercial da cidade, estão previstos R\$ 22,1 milhões em investimentos. O foco será a ampliação do pátio de aeronaves e do terminal de passageiros, preparando a infraestrutura para receber um fluxo maior de turistas não apenas nos meses frios, mas durante todo o ano. A construção de áreas de segurança (RESA) na pista de 1.259 metros também está no contrato.

Com o leilão concluído, o processo entra agora na fase de formalização contratual. A celebração dos termos aditivos com a concessionária GRU Airport deve ocorrer entre dezembro de 2025 e março de 2026. Após a assinatura, a nova operadora assume a gestão e dá início ao cronograma de obras que transformará a conectividade aérea de Pernambuco.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 03/12/2025

gov.br Presidência da República Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

“ESTAMOS NA VANGUARDA DA REGULAÇÃO”, DESTACA RENAN FILHO

Ministro dos Transportes falou sobre a importância das agências reguladoras durante seminário que aconteceu nesta quarta (3)



Ministro dos Transportes participa de seminário sobre a importância das agências reguladoras/ foto: Marcio Ferreira/MT

“O novo conceito da regulação é olhar o ambiente das concessões e garantir que a regulação seja efetiva na entrega, seja transparente, garanta toda a conformidade nas operações e permita segurança jurídica na transformação institucional que o Brasil vem vivendo”. Com essa afirmação, o ministro dos Transportes, Renan Filho, abriu sua participação no seminário “Desafios da Regulação da Infraestrutura”, que aconteceu em Brasília nesta quarta-feira (3).

O evento, promovido pela Agência iNFRA e pelo grupo Esfera Brasil, debateu a autonomia das agências reguladoras no contexto atual de atração de investimentos por meio das concessões e o crescimento do país.

“O Brasil bate recorde de investimento privado. Por isso, no Ministério dos Transportes, ampliamos o número de leilões. Ao final deste mês teremos realizado 22 e no ano que vem vamos fazer mais 14 leilões. Também lançamos um pipeline ferroviário muito arrojado. Tudo isso depende de regulação moderna, responsável”, disse Renan Filho.

Também participaram do debate os ministros de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, além do vice-presidente do Tribunal de Contas da União, ministro Jorge Oliveira.

As discussões evidenciaram o papel fundamental das instituições reguladoras para dar escala às obras de infraestrutura e garantir que projetos estratégicos tenham seguimento com qualidade, transparência e responsabilidade social.

“Estamos na vanguarda da regulação”, finalizou o ministro dos Transportes.

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

Data: 04/12/2025

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O TRANSPORTE AÉREO DECOLA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O encerramento do mês de outubro, com um fluxo de 1.760.444 passageiros nos aeroportos dos estados do Nordeste do Brasil, consolida uma trajetória de expansão consistente e sustentável para a aviação na região. O crescimento de 5,5% nos voos domésticos em relação a 2024 atesta o dinamismo da economia local e o impacto do fortalecimento do turismo. No acumulado do ano, a

movimentação supera 19,2 milhões de passageiros, com destaque para terminais como Recife (PE), Maceió (AL) e Salvador (BA), que registraram o maior fluxo da última década.

O Aeroporto do Recife, líder incontestável com 857.013 passageiros no mês, seguido por Salvador e Fortaleza (CE), reforça o papel estratégico da região na malha aérea nacional. Conforme destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o desempenho é fruto de ações de modernização da infraestrutura aeroportuária conduzidas pelo Governo Federal, confirmado que a aviação brasileira vive um de seus melhores momentos.

O crescimento do transporte aéreo de passageiros no Nordeste exige que a resposta do poder público e do setor privado seja contundente. É imperativo defender que ações de modernização de aeroportos regionais e incentivos para a redução do preço das passagens aéreas sejam intensificados. O fortalecimento da infraestrutura nos terminais regionais é essencial para a integração do Nordeste, uma região de vastas distâncias e grande potencial turístico e econômico.

A modernização não deve se restringir aos grandes hubs. É nos aeroportos de menor porte, como os de Maceió, Porto Seguro (BA) e São Luís (MA), que a conectividade regional é garantida. O investimento em tecnologia e segurança operacional, alinhado à estratégia de regionalização do transporte aéreo, é o que assegurará que o crescimento seja sustentável e que mais comunidades sejam integradas à malha aérea.

Apesar dos recordes de movimentação, o setor ainda enfrenta o desafio do alto custo das passagens aéreas, um obstáculo para a democratização do acesso. É importante que o Governo Federal utilize instrumentos de política pública, como o Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) e a garantia do Fundo de Garantia à Exportação (FGE) para o financiamento do querosene de aviação, para reduzir o custo operacional das companhias.

Os ganhos de eficiência e a redução de custos para as aéreas devem ser rigorosamente fiscalizados para garantir que se traduzam em passagens aéreas mais acessíveis. O desenvolvimento do setor passa pela expansão da infraestrutura, mas, fundamentalmente, pela capacidade de o modal aéreo servir a toda a população nordestina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

OPINIÃO – ARTIGOS - TECON 10: ANALISANDO 5 ARGUMENTOS CENTRAIS DO DEBATE



LEONARDO COELHO RIBEIRO

Sócio de Braz, Coelho, Véras, Lessa e Bueno Advogados, professor da Pós de Regulação e Desestatização do Instituto Serzedello Corrêa (Escola Superior de Governo do Tribunal e Contas da União) e co-autor do livro Regulação e concorrência nos Portos (Ed. Fórum, 2025)

opiniao@portalbenews.com.br

Chama atenção o ineditismo do tema da verticalização na atual modelagem da licitação do Tecon 10, dado que o argumento foi consensualmente afastado por todos os órgãos técnicos que atuaram ao longo do processo, sem exceção.

Com o início do julgamento da licitação do Tecon 10 pelo seu plenário, o Tribunal de Contas da União (TCU) passou a sediar um embate que ultrapassa a esfera técnica e alcança o centro do debate público sobre infraestrutura, concorrência e o papel do Estado regulador. Enquanto o ministro relator Antônio Anastasia apoiou a visão das áreas técnicas do TCU, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq – Nota técnica 51), do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e da Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação, do Ministério da Fazenda (SEAE/MF), no sentido de manter um leilão em fase única, sem restrição à participação de incumbentes, sucedido pelo desinvestimento de ativo anterior detido por estes, o ministro revisor Bruno Dantas seguiu caminho distinto. Em seu voto, defendeu uma intervenção ainda mais drástica

do que a proposta pela própria diretoria da Antaq: dividir o certame em duas fases e impedir a participação não apenas de incumbentes, mas de quaisquer armadores (empresas de navegação) na primeira etapa, restringindo ainda mais a concorrência. Dada a relevância do tema, e a gravidade da proposta veiculada pelo ministro revisor, vale à pena nos voltarmos criticamente às principais razões apresentadas.

Para sustentar a divergência das áreas técnicas e do relator, foram articulados cinco eixos argumentativos centrais: a verticalização do mercado como raiz das distorções concorrenceis; a defesa de uma política pública focada na concorrência futura; a necessidade de deferência às escolhas da Antaq; a suposta ineficácia do desinvestimento como remédio ex-post; e a ideia de que falhas atuais nas janelas de atracação demonstrariam a necessidade de um operador neutro. A seguir, cada um desses pontos é analisado à luz de seus próprios argumentos.

No tema da verticalização, foi afirmado que a integração entre armadores e terminais seria a principal causa da concentração e de práticas discriminatórias, em prejuízo aos usuários de serviços portuários. A resposta ao diagnóstico que esboça seria a de impedir qualquer armador de disputar a primeira fase do leilão.

Em primeiro lugar, chama atenção o ineditismo do tema da verticalização na atual modelagem da licitação do Tecon 10, dado que o argumento foi consensualmente afastado por todos os órgãos técnicos que atuaram ao longo do processo, sem exceção. No mais, a leitura do Ministro Revisor exagera o alcance da verticalização e ignora nuances reconhecidas pelo próprio CADE, e pela experiência internacional, que admite que a integração gera diversos ganhos de eficiência quando submetida a controles adequados. A análise do voto revisor reduz uma dinâmica global complexa a um único vetor explicativo, desconsiderando que a verticalização, por si só, não conduz necessariamente ao fechamento de mercado. Como evidenciou, inclusive, a operação de aquisição da Santos Brasil pela CMA CGM, recentemente aprovada pelo Cade.

Argumentando pela existência de uma política pública fomentadora a um novo entrante, o voto revisor sustenta que a proteção da concorrência no mercado deve prevalecer sobre a competição pelo mercado durante a licitação. Essa oposição nos parece, no entanto, artificial. A boa política pública exige ponderar ambos os objetivos: preservar pluralidade no certame e assegurar, ao mesmo tempo, prestação eficiente no futuro. Ao rebaixar a importância da competição entre licitantes, o voto cria assimetrias injustificadas e abre espaço para restrições prévias que podem afastar agentes relevantes, enfraquecendo o próprio ambiente competitivo que se deseja fortalecer. É amplamente consagrado pela literatura especializada que a competição, no momento da licitação, desempenha um papel fundamental para a concorrência em setores de infraestrutura, nos quais se fazem necessários investimentos vultosos em ativos específicos e de difícil replicação. Reduzir a competição na licitação a quase zero aproxima o procedimento a um direcionamento, sujeito à fácil judicialização. Permitir que todos possam competir pelo Tecon 10, por outro lado, assegura condições de disputa entre novos entrantes e incumbentes que preencham os requisitos, como determina a lei.

A deferência à Antaq, por sua vez, é afirmada no discurso, mas não levada à prática. Apesar de reconhecer a competência técnica da Agência, o voto revisor altera a essência do remédio regulatório por ela adotado. Acaba por romper, ele próprio, com o argumento que empunha. A Antaq escolheu restringir apenas operadores incumbentes, e não armadores. E não recriminou a verticalização. Substituir essa escolha, sem qualquer fundamento legal, equivale a reescrever a modelagem, extrapolando os limites do controle de legalidade. A deferência anunciada, portanto, acaba esvaziada pelo próprio conteúdo da divergência.

No ponto do desinvestimento, o voto revisor classifica o remédio ex post como inócuo e propenso à judicialização. A crítica, porém, desconsidera que o desinvestimento aplicado no setor portuário pode ser acompanhado de mecanismos de governança, como supervisão independente e regras de comprador apto. Também ignora que o próprio aumento de capacidade promovido pelo Tecon 10 atenua naturalmente o poder de mercado dos operadores estabelecidos. Assim, afirmar que apenas

o banimento de competidores, manejado ex ante, para atacar um dano concorrencial futuro e hipotético, seria eficaz, não encontra o necessário respaldo técnico.

Quanto às janelas de atracação, o voto revisor atribui ao modelo verticalizado a responsabilidade pelas omissões de escala e atrasos. Embora o problema exista, tratá-lo como consequência da verticalização não se ampara na realidade prática. Parte significativa das restrições resulta de fatores estruturais: falta de capacidade nos terminais de contêineres atualmente em operação, limitações de infraestrutura terrestre, sazonalidade de exportações, reacomodação de rotas globais e altos níveis de ocupação nos pátios. Tanto que as omissões de escala afetam negativamente os próprios armadores, que precisam arcar com custos adicionais para entregar as cargas em seu destino originalmente acordado, evidenciando a ausência de sustento do argumento, constante do voto revisor, de que os armadores operariam os ativos em desfavor de terceiros e exclusivo benefício próprio. Além da atuação da Antaq, a solução do tema está, justamente, em gerar mais capacidade e permitir que a licitação do Tecon 10 se dê com celeridade.

Analizados detidamente, os cinco pilares enunciados pelo voto revisor não encontram o condão de afastar tecnicamente os entendimentos bem formulados pela área técnica da Antaq, pela Seae, pelo Cade e pela própria área técnica do TCU. Ainda que se considerasse que as preocupações são legítimas, as soluções propostas são excessivas e desproporcionais. O modelo defendido pelo Relator Anastasia, ao contrário, respeita a legalidade e preserva o equilíbrio entre concorrência, segurança jurídica e viabilidade operacional, sem recorrer a barreiras que, sob o pretexto de proteção ao interesse público, podem acabar por restringi-lo, desaguando em ilegalidades, judicialização e atraso no provimento de mais capacidade de movimentação de contêineres no Porto de Santos, objetivo principal a se considerar no caso.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

GOVERNO VÊ 'RESGATE DE AUTORIA' DO PL ANTIFACÇÃO COM MUDANÇAS NO SENADO

O relator do projeto, Alessandro Vieira, apresentou parecer com alterações na redação proposta por Derrite, que havia descaracterizado o texto original

Do Estadão Conteúdo



O relator Alessandro Vieira (à esq.) classifica seu relatório como um meio-termo entre o de Derrite e o de Lewandowski

O governo Lula avalia que conseguiu "resgatar a autoria" do projeto de lei Antifacção com o relatório apresentado pelo relator Alessandro Vieira (MDBSE), nesta quarta-feira, 3, no Senado.

Vieira apresentou o parecer com alterações na redação proposta pelo deputado Guilherme Derrite (Progressistas), que havia descaracterizado na Câmara o texto original elaborado pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP). A votação foi adiada para semana que vem.

O senador criou o tipo penal de facção criminosa como espécie de organização criminosa, com pena base de 15 a 30 anos de prisão, e tocou em um dos pontos sensíveis do projeto aprovado na Câmara sob protestos do governo Lula: os meios de financiamento para o combate à criminalidade no Brasil.

Ele inseriu um dispositivo no texto que diz que o Poder Executivo pode estruturar os fundos já existentes para financiar órgãos como a Polícia Federal. A ideia é que impostos sobre casas de apostas ajudem a financiar uma nova rubrica voltada para o combate ao crime.

Membros da cúpula do MJSP dizem, sob reserva, que a versão entregue por Vieira representa uma derrota para Derrite, uma vez que alguns dos principais pontos presentes no primeiro de seus seis relatórios caíram ao longo da tramitação.

Governistas citam a equiparação de organizações criminosas ao crime de terrorismo, um arcabouço legal próprio para o combate ao crime e a redivisão de recursos apreendidos pela PF como ideias de Derrite que foram derrotadas.

O SENADOR CRIOU O TIPO PENAL DE FACÇÃO CRIMINOSA COMO ESPÉCIE DE ORGANIZAÇÃO CRIMINOSA, COM PENA BASE DE 15 A 30 ANOS DE PRISÃO, E TOCOU EM UM DOS PONTOS SENSÍVEIS DO PROJETO APROVADO NA CÂMARA SOB PROTESTOS DO GOVERNO LULA: OS MEIOS DE FINANCIAMENTO PARA O COMBATE À CRIMINALIDADE NO BRASIL

O secretário-executivo do MJSP e braço-direito do ministro Ricardo Lewandowski, Manoel Carlos de Almeida Neto, diz ver a versão do Senado como um aprimoramento "altamente positivo e técnico". Ele se diz satisfeito com o que avalia ser a manutenção do espírito concebido dentro do ministério. "É um filho que nasceu aqui no governo e agora pertence ao Congresso Nacional e à sociedade", diz ele.

Ele elogia a retomada da criação do novo tipo penal de facção criminosa no "marco normativo adequado", em referência à Lei de Organizações Criminosas, e a equiparação de facções e milícias, que no texto de Derrite tinham tratamento menos duro.

Integrantes do governo Lula vinham se queixando do que consideravam ser um risco de "caos jurídico" com a eventual sobreposição de leis já existentes com o arcabouço legal previsto no texto da Câmara, o que poderia beneficiar criminosos. A versão de Vieira, por sua vez, segue a linha do MJSP e altera o Código Penal, o Código Processual Penal, a Lei de Execuções Penais, a Lei de Crimes Hediondos e a Lei de Lavagem de Dinheiro.

"Além disso, mantém incólume as competências e fundos da Polícia Federal, bem como incorpora outras inovações originalmente propostas pelo MJSP, de asfixia financeira ao crime com célebre perdimento de bens, intervenções em empresas vinculadas às facções, bancos de dados, monitoramento de presos, afastamento de servidores, aumento de penas, entre outras inovações legislativas apresentadas pelo MJSP", afirma Almeida Neto.

Meio-termo

Vieira vem colocando seu relatório como um meio-termo entre Derrite e Lewandowski. O endurecimento das penas e o maior obstáculo para a progressão de regime devem ser mantidos, por exemplo, foram mantidos. O próprio senador diz não ver no aumento das punições uma grande contribuição para o combate ao crime, mas que "existe um sentimento na sociedade e no Congresso Nacional" de que isso é necessário.

Vamos fazer um ajuste de proporcionalidade, mas mantendo patamares bastante elevados", afirma. A manutenção do maior rigor penal agrada a bolsonaristas, que vem batendo nessa tecla desde o começo para enaltecer a versão de Derrite.

PEC

Articuladores políticos do governo Lula agora voltam suas preocupações à PEC da Segurança Pública, relatada pelo deputado federal Mendonça Filho (União-PE). O assunto está sendo acompanhado pelo secretário de Assuntos Legislativos do MJ, que diz ter receio que pontos alheios ao objetivo da proposta sejam incluídos, como a redução da maioridade penal.

Em entrevista ao *Estadão* no mês passado, o relator havia dito que gostaria de incluir na matéria alguns pontos para endurecer a legislação penal, o que não estava previsto no plano original do MJSP.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

NACIONAL HUB – CURTAS LULA REFORÇA APOIO A SILVIO COSTA FILHO PARA O SENADO EM 2026

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

A FOTO

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) tem elogiado publicamente o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), destacando seu trabalho à frente da pasta. Em um discurso em novembro, no Pará, Lula afirmou que o ministro está “dando um show” e o descreveu como um gestor que “não tem preconceito, não persegue ninguém” e trabalha para “fazer as coisas acontecerem”. Nessa terça-feira, em agenda em Ipojuca (PE), o presidente deu mais um sinal de sua preferência por Costa Filho para integrar a chapa majoritária da Frente Popular como candidato ao Senado no próximo ano. A sinalização ocorreu quando Lula posou para uma foto ao lado do ministro, do prefeito de Recife, João Campos (do PSB e que disputará o governo do estado em 2026), e do senador Humberto Costa (PT).

ESTRATÉGIA PARA O SENADO

O Palácio do Planalto demonstra grande preocupação com a disputa pelas 54 vagas do Senado em 2026, especialmente no Nordeste, onde 18 cadeiras estarão em jogo. Lula quer eleger senadores de sua total confiança para garantir a estabilidade de seu governo e evitar o avanço de pautas como o impeachment de ministros do STF. E Silvio Costa Filho cumpre esse requisito devido à sua trajetória e à confiança construída no período em que ocupa o Ministério.

OS DOIS CANDIDATOS

Ainda em Ipojuca, ao conversar com o prefeito João Campos sobre a manutenção do vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) na chapa de reeleição em 2026, Lula falou sobre sua preferência por uma chapa com Humberto Costa e Silvio Costa Filho em Pernambuco. O apoio do presidente da República pavimenta o caminho do ministro para a disputa à Casa Alta.

MAIOR SIMPLIFICAÇÃO

O ministro dos Transportes, Renan Filho, declarou que o Governo Federal pretende avançar em medidas para simplificar a obtenção e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A declaração foi feita após o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) aprovar uma resolução que elimina a obrigatoriedade de aulas em autoescolas para a primeira habilitação. Segundo o ministro, o objetivo da mudança é reduzir custos e facilitar o acesso ao documento.

BOM CONDUTOR

Renan Filho destacou que o Governo quer criar mecanismos para beneficiar o “bom condutor”, permitindo que motoristas sem infrações consigam renovar a carteira de forma mais rápida, e até mesmo por meio de renovação automática em alguns casos. “O condutor que não sofrer pontos, que garantir uma presença no trânsito segura para ele, para outros veículos e para pedestres vai ter facilidade para renovar”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

LULA REFORÇA DISCURSO DE ESTÍMULO AO MERCADO INTERNO COMO FORMA DE ALAVANCAR ECONOMIA

O presidente disse que dinheiro tem que circular na mão do povo, não só de uma pessoa e celebrou a isenção do IR para quem ganha até R\$ 5 mil

Do *Estadão* Conteúdo



Lula esteve na cerimônia de início da produção de veículos elétricos da GM no Brasil. A fábrica fica em Horizonte, no Ceará

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, defendeu nesta quarta-feira, 3, o estímulo ao consumo interno no Brasil como forma de alavancar a economia no País. Reforçou a tese de que "muito dinheiro na mão de poucos é pobreza e pouco dinheiro na mão de muitos é riqueza" e disse que o "dinheiro tem que circular

na mão do povo, não só de uma pessoa".

Lula deu a declaração durante cerimônia de início da produção de veículos elétricos da GM no Brasil. A fábrica fica em Horizonte, no Ceará, onde o evento desta quarta foi realizado.

"Temos que fazer uma reflexão sobre por que as coisas não aconteceram com mais rapidez nesse país. Quando deixei a Presidência, esse país produzia 3,6 milhões carros por ano. Naquele tempo, a estratégia da indústria automobilística era chegar até 6 milhões de carros em 2015. Quando voltei à Presidência, a indústria só produzia 1,6 milhão de carros. É de se perguntar o que aconteceu nesse país que as coisas não andaram", afirmou o presidente.

E acrescentou: "O Brasil tem um mercado interno muito grande e o que precisamos é produzir carro para vender para o povo brasileiro e o excesso que a gente exporta. Mas primeiro temos que garantir que o povo brasileiro tenha o direito de andar em um carro bonito."

O petista disse que, "quando o dinheiro começa a circular, as coisas começam a funcionar".

"O dinheiro tem que circular na mão do povo, não só de uma pessoa. Por isso fizemos isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil", completou, citando ainda o Gás do Povo e outras políticas públicas deste terceiro mandato na Presidência da República.

O presidente citou a reforma do setor elétrico, que estabelece a isenção da tarifa de energia para a população mais pobre e abre o mercado livre de energia a todos os consumidores. Disse que, com isso, não quer "prejudicar nenhum empresário", mas que o povo "tenha o mesmo direito para que a energia seja justa para todo mundo".

Elogios

Lula fez também uma série de elogios ao vice-presidente do Brasil, Geraldo Alckmin. Disse que ele trouxe "experiência" ao governo ao aceitar ser vice e também ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Afirmou, ainda, que o ex-tucano "dá dignidade a todos os empresários que buscam o governo para fazer investimentos".

O presidente ainda comemorou um investimento de até R\$ 200 bilhões que o TikTok anunciou que fará no Brasil nos próximos anos com a instalação de um datacenter no Ceará. O anúncio foi feito na manhã desta quarta, durante evento em Fortaleza.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

LEWANDOWSKI DEMITE ALEXANDRE RAMAGEM E ANDERSON TORRES DOS QUADROS DA PF

Ministro da Justiça e Segurança Pública atendeu à determinação do STF após a condenação de ambos na ação penal da trama golpista

Do Estadão Conteúdo



Alexandre Ramagem está foragido em Miami, nos Estados Unidos. Por isso, ainda não foi preso



Anderson Torres já cumpre pena de 24 anos no núcleo de custódia da Polícia Militar do DF, chamado de Papudinha

O ministro da Justiça e Segurança Pública, Ricardo Lewandowski, assinou nesta quarta-feira (3), as duas portarias que demitem Alexandre Ramagem e Anderson Torres dos respectivos cargos de delegados de carreira da Polícia Federal (PF). Ambos foram condenados por participar do núcleo principal da trama golpista que tentou manter o ex-presidente Jair Bolsonaro no poder, após as eleições de 2022. Eles foram condenados pela primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) em setembro e, no dia 25 de novembro, o ministro Alexandre de Moraes estabeleceu o fim do processo e determinou a execução das penas, após o esgotamento dos recursos.

A previsão do Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP) é que as duas portarias sejam publicadas no Diário Oficial da União desta quinta-feira (4), conforme nota divulgada à imprensa.

“Cumprindo decisão do Supremo Tribunal Federal sobre as perdas de cargo de Alexandre Ramagem Rodrigues e Anderson Gustavo Torres, o Ministério da Justiça e Segurança Pública editou, nesta quarta-feira (3), as portarias”, diz a nota pública.

A decisão proferida pela Primeira Turma do STF decretou a perda do cargo público dos réus. A condenação inclui ainda a perda do mandato parlamentar do deputado federal Alexandre Ramagem (PL-RJ).

Em novembro de 2025, o STF determinou o início do cumprimento da pena.

Ex-ministro da Justiça no governo de Bolsonaro e ex-secretário de Segurança Pública do Distrito Federal, Anderson Torres, cumpre pena de 24 anos no núcleo de custódia da Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF), localizado no Complexo Penitenciário da Papuda, em Brasília, chamado de Papudinha.

Em ação de busca e apreensão durante as investigações, um documento chamado de “minuta do golpe” foi encontrado impresso na casa do ex-ministro da Justiça, em Brasília. Assim como os demais, foi condenado por organização criminosa armada, tentativa de abolição violenta do Estado Democrático de Direito, golpe de Estado, dano qualificado pela violência e grave ameaça e deterioração de patrimônio tombado.

Ramagem

Atualmente, o deputado Ramagem está foragido em Miami, nos Estados Unidos, por isso ainda não foi preso. O ex-diretor da Agência Brasileira de Inteligência (Abin) durante o governo de Jair Bolsonaro foi condenado a 16 anos e um mês e 15 dias, em regime inicial fechado, pelos crimes de

organização criminosa armada, tentativa de abolição violenta do Estado Democrático de Direito e golpe de Estado.

A Câmara dos Deputados ainda não formalizou a cassação (extinção) do mandato em seus registros, embora esteja obrigada a fazê-lo imediatamente após a comunicação da Justiça.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

TCU PERMITE QUE GOVERNO MIRE PISO DA META FISCAL APÓS AUTORIZAÇÃO DO CONGRESSO

A meta neste ano é zerar o déficit das contas públicas. Na prática, porém, o Executivo pode ter um déficit de R\$ 31 bilhões, que é o piso da meta

Do *Estadão* Conteúdo

O Tribunal de Contas da União (TCU) decidiu nesta quarta-feira, 3, que o governo Lula fica desobrigado de mirar o centro da meta fiscal ao congelar despesas do Orçamento neste ano. A decisão vem após o Congresso ter aprovado um dispositivo na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) que autoriza o governo a perseguir o piso da meta fiscal, e não o centro, em 2025.

A posição da unidade técnica do TCU é a seguinte: a LDO é o instrumento que estabelece parâmetros para o congelamento de recursos no Orçamento e, por esse entendimento, é a norma elaborada a cada ano que pode definir se o governo tem aval para seguir o centro ou o piso do alvo fiscal.

A meta do governo neste ano é zerar o déficit das contas públicas. Na prática, porém, o Executivo pode ter um déficit de R\$ 31 bilhões, que é o piso da meta (-0,25% do PIB), já que o alvo fiscal prevê um intervalo de tolerância para cima e para baixo.

No dia 24 de setembro, a Corte de Contas havia fechado o entendimento de que o governo precisaria perseguir o centro da meta de resultado primário, e não mais o limite inferior do intervalo da meta fiscal. Na ocasião, o TCU afirmou que a prática era "incompatível com a Lei de Responsabilidade Fiscal". Houve recurso e os efeitos do acórdão estavam suspensos.

Nesta quarta-feira, a decisão foi por desobrigar o Executivo a mirar o centro, após decisão do Congresso. Por outro lado, parte dos ministros da Corte de Contas apresentaram a necessidade de alertar ao governo sobre o caráter irregular em perseguir o piso antes da alteração legislativa. Esse foi, por exemplo, o posicionamento do ministro e vice-presidente, Jorge de Oliveira.

"Sabemos que o Congresso mudou por lei; contudo, diante do analisado pelo TCU, encaminhou-se ao Ministério de Planejamento e Orçamento de que a adoção do limite inferior da meta revela-se incompatível com a lei orçamentária vigente", declarou Oliveira.

A expectativa é que a LDO de 2026, em tramitação no Congresso, também deixe claro essa permissão para o governo, embora o texto ainda não tenha sido votado. O entendimento reiterado pelo ministro Walton Alencar Rodrigues é que, antes da alteração legislativa, o governo gastou "bilhões" de forma ilegal.

O relator do caso, ministro Benjamin Zymler, por sua vez, avaliou que, independentemente da mira na meta fiscal, é importante olhar para a trajetória da dívida pública, ao reforçar outros alertas sobre as contas públicas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

PRESIDENTE DA ALERJ É PRESO POR SUSPEITA DE VAZAR INFORMAÇÕES DE OPERAÇÃO

Rodrigo Bacellar é acusado de revelar dados da Operação Zargun, em que um deputado estadual foi preso por ligação com a facção Comando Vermelho

Do Estadão Conteúdo

O presidente da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj), Rodrigo Bacellar (União Brasil), foi preso na manhã desta quarta-feira, 3, pela Polícia Federal (PF), alvo da Operação Unha e Carne.

Segundo a PF, Bacellar é suspeito de ter vazado informações da Operação Zargun, em que o então deputado estadual TH Joias foi preso acusado de ligação criminosa com a facção Comando Vermelho (CV).

A PF cumpre um mandado de prisão preventiva e oito mandados de busca e apreensão, além de um mandado de intimação para cumprimento de medidas cautelares diversas da prisão, expedidos pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

A ação se insere no contexto da decisão do Supremo Tribunal Federal no âmbito do julgamento da ADPF 635/RJ (ADPF das Favelas) que, dentre outras providências, determinou que a Polícia Federal conduzisse investigações sobre a atuação dos principais grupos criminosos violentos em atividade no estado e suas conexões com agentes públicos.

Thiego Raimundo dos Santos Silva, o TH Joias, foi preso no dia 3 de setembro por tráfico de drogas, corrupção e lavagem de dinheiro. Ele é suspeito de negociar armas para o Comando Vermelho.

TH Joias passou por audiência de custódia e teve a prisão mantida pelo TJ do Rio. Ele responde pelos crimes de associação e organização criminosa e comércio ilegal de armas de fogo de uso restrito, intermediados pelo parlamentar.

A suspeita de vazamento foi levantada pelo procurador geral de Justiça do Rio de Janeiro, Antonio José Campos Moreira, no dia da Operação Zarguna, em setembro. Naquele mês, ele anunciou a abertura de investigação sobre possível vazamento de informações da operação, após indícios de tentativa de fuga e destruição de provas.

As investigações da Operação Zarguna identificaram um esquema de corrupção envolvendo a liderança da facção no Complexo do Alemão e agentes políticos e públicos, incluindo um delegado da PF, policiais militares, ex-secretário municipal e estadual e TH Joias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

TCP ATINGE 1,5 MILHÃO DE TEU E SUPERA MARCA ANUAL COM 20 DIAS DE ANTECEDÊNCIA

Terminal de Paranaguá chega ao volume recorde ainda em novembro e mantém trajetória de crescimento nas operações de exportação e importação

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR), atingiu a marca de 1,5 milhão de TEU movimentados em 2025. O volume foi alcançado ainda em novembro e com 20 dias de antecedência em relação ao desempenho de 2024, quando o terminal se tornou o terceiro do país a superar esse patamar anual de operações. O novo recorde foi registrado durante as atividades de carga no porta-contêineres CMA CGM Rodolphe, embarcação de 299 metros de comprimento, 48 metros de boca e capacidade para 9.400 TEU.



O terminal de contêineres do exportou 557.755 TEU, crescimento de 5% puxado sobretudo por cargas do agronegócio, como carnes e congelados, madeira, feijão e gergelim

“O volume movimentado de 1,5 milhão de TEU ainda em novembro está em linha com as projeções de crescimento de 5% para este ano, e reflete o comprometimento e profissionalismo da equipe do Terminal e do apoio da autoridade portuária, da Marinha e da praticagem de Paranaguá. Hoje, a TCP é um eixo fundamental para a corrente de comércio brasileiro, pois é o maior terminal portuário em movimentação na Região Sul do país e o terceiro maior do Brasil”, destaca o superintendente institucional e jurídico da TCP, Rafael Stein.

De acordo com o balanço mais recente, referente ao período de janeiro a outubro, o terminal exportou 557.755 TEU, crescimento de 5% puxado sobretudo por cargas do agronegócio, como carnes e congelados, madeira, feijão e gergelim. Nas importações, o volume chegou a 546.880 TEU, alta de 2% na comparação anual, com desempenho relevante dos setores automotivo, químico, de eletrônicos e de maquinário.

Neste mês de novembro, a Portos do Paraná homologou a portaria nº 224/2025, que ampliou o calado operacional do canal de acesso ao Porto de Paranaguá de 12,80 metros para 13,30 metros no caso dos navios porta-contêineres. A decisão se baseou em estudos de simulação contratados pela TCP e realizados em setembro no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo. Segundo estimativa técnica, o acréscimo de 50 centímetros no calado pode elevar a capacidade de transporte em 400 TEUS cheios por embarcação.

“A conclusão das obras de derrocagem e o aumento da profundidade do calado operacional permitirá que os navios que trafegam pelo Porto de Paranaguá e chegam ao Terminal transportem mais carga por viagem, o que se traduz em maior eficiência para exportadores, importadores e para os armadores. Os resultados desta medida serão observados nos próximos meses e devem impulsionar ainda mais o crescimento das movimentações em 2026”, explica Stein.

Desde 2024, o calado operacional do canal de acesso ao porto passou de 12,10 metros para 13,30 metros, um acréscimo de 1,20 metro, o que representa um ganho potencial de até 960 TEUS cheios por navio.

Os avanços registrados no Terminal ocorrem após uma sequência de investimentos acumulados nos últimos cinco anos, período em que mais de meio bilhão de reais foram destinados à modernização da infraestrutura e à aquisição de equipamentos. Para sustentar o plano de descarbonização e a ampliação da capacidade de contêineres refrigerados, a TCP instalou, em 2023, uma subestação de energia isolada a gás. No ano seguinte, inaugurou o maior pátio reefer da América do Sul, com 5.268 tomadas. Em setembro de 2025, a empresa atingiu 44% de participação nas exportações de carne de frango e 30% nos embarques de carne bovina.

Fontes renováveis

As operações do terminal também passaram a utilizar exclusivamente energia elétrica proveniente de fontes renováveis desde 2022, o que garantiu o certificado I-REC pelo terceiro ano consecutivo. Um projeto piloto de eletrificação de três guindastes RTG reduziu em 97% as emissões de gases de efeito estufa na operação de cada equipamento. A renovação do parque de máquinas incluiu a aquisição de 17 Terminal Tractors e 11 RTG, elevando o total para 69 TTs e 40 guindastes.

“O sucesso do plano de investimentos da TCP pode ser observado nos resultados obtidos nos últimos anos e reforçam a estratégia da companhia, que seguirá atuando para tornar o Terminal de

Contêineres de Paranaguá uma referência global em gestão e eficiência na logística portuária", conclui Stein.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

TCP RECEBE CERTIFICAÇÃO DE SEGURANÇA PORTUÁRIA VÁLIDA ATÉ 2030

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, acaba de ser certificada pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) com a Declaração de Cumprimento (DC) nº27/2025, documento que reconhece a TCP por adotar padrões de segurança estabelecidos no Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) e tem validade até 2030. A cerimônia de entrega ocorreu no prédio administrativo do Terminal e contou com a presença de representante da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos-PR), da Polícia Federal e da Autoridade Portuária.

"A Declaração de Cumprimento do Código ISPS é fundamental para a TCP e é resultado do trabalho conjunto com a autoridade portuária, a Polícia Federal, Receita Federal e a Cesportos. O documento demonstra o compromisso da empresa com a segurança da operação portuária, da integridade dos bens dos clientes e dos navios que atracam no cais. Atender às exigências da Organização Marítima Internacional (IMO) e da legislação brasileira fortalece o protagonismo do Terminal como uma instalação segura e confiável", afirma Kayo Zaiats, superintendente de segurança da TCP.

Para a concessão da DC, a equipe de segurança preparou e submeteu o mais recente Estudo de Avaliação de Risco (EAR) e o Plano de Segurança Portuária (PSP). Esses documentos, que são enviados para avaliação e revisão da Cesportos-PR e da Conportos, contemplam critérios como sistemas de controle de acesso, de monitoramento, de vigilância, de proteção perimetral, de segurança de carga e operação e segurança cibernética, assim como procedimentos de emergência e de prevenção de atos ilícitos.

De acordo com o policial federal e secretário executivo da Cesportos-PR, Guilherme Aquino, a conquista do certificado coloca a TCP em um patamar de excelência mundial. "Para o Brasil, é importante ter terminais seguros e internacionalmente reconhecidos, que seguem as diretrizes do ISPS Code e aplicam medidas contra terrorismo, pirataria e tráfico", comenta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

PORTONAVE RECEBE OITAVA CARGA DE AERONAVE DE CAÇA DA FAB

Modelo F-39 Gripen foi desembarcado em uma hora e levado por terra até o Aeroporto de Navegantes para finalização dos preparos

Da Redação redacao.jornal@redabenews.com.br



Essa foi a oitava operação de descarga de caça F-39 Gripen. A primeira aeronave foi desembarcada no terminal em 2020, e as demais vieram de 2022 até junho deste ano

Depois de viajar 21 dias de Norrköping, na Suécia, até Navegantes, Santa Catarina, o 11º caça F-39 Gripen da Força Aérea Brasileira (FAB), de matrícula FAB 4111, desembarcou na Portonave. A aeronave chegou a bordo do navio Fortunagracht, do armador Spliethoff, que atracou no primeiro terminal portuário

privado do país, na sexta-feira (14).

A operação de descarga do caça levou uma hora, a operação mais eficiente em relação às anteriores. Protocolos específicos foram seguidos pela equipe Portonave: desde o recebimento e segregação do caça em um local específico no cais, até o controle de acesso de pessoas com protocolos reforçados e integração e planejamento logístico com a FAB e órgãos de trânsito e de segurança pública locais.

Essa foi a oitava operação de descarga de caça F-39 Gripen. A primeira aeronave foi desembarcada pelo terminal portuário em 2020, e as demais vieram de 2022 até o último mês de junho deste ano.

Após a descarga, o caça foi transportado até o Aeroporto Internacional de Navegantes por terra, rodando com os próprios trens de pouso. O deslocamento de pouco mais de dois quilômetros aconteceu durante a madrugada no dia 14 de novembro. Por segurança, a aeronave vem da Suécia ao Brasil sem combustível. Somente quando chega ao aeroporto é que o caça é abastecido. No aeroporto, também, são realizadas instalações finais de equipamentos na aeronave e testes prévios ao voo.

A aeronave representa um importante salto qualitativo e tecnológico para o aumento da capacidade operacional da FAB, pois é reconhecida pela eficiência, baixo custo de operação, elevada disponibilidade e tecnologia avançada. O F-39 Gripen é fabricado pela Saab, empresa sueca líder no segmento de defesa e segurança.

As aeronaves se enquadram na modalidade breakbulk, tipo de transporte especial para mercadorias de grandes dimensões, que não vêm dentro de contêineres, mas devidamente amarrada direto no porão do navio. Com uma equipe capacitada na movimentação de cargas especiais, além dos caças,

no terminal portuário já foram movimentados, nos dois sentidos (importação e exportação), helicópteros, trem, grandes geradores, máquinas, lanchas e até mesmo a maior montanha russa da América Latina e a roda gigante de Balneário Camboriú.

O caça faz parte do Programa Gripen Brasileiro, uma parceria entre o Brasil e a Suécia que teve início em 2015, após a efetivação do contrato com a FAB, com o objetivo de desenvolver e produzir caças de última geração. O contrato também oferece suporte logístico, sistemas e equipamentos relacionados, treinamento, armamentos e um acordo de cooperação industrial que se tornou o maior programa de transferência de tecnologia já feito pela Saab.

Veja mais imagens



MOTA-ENGIL PEDE PRORROGAÇÃO PARA ASSINATURA DO CONTRATO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Com novo pedido aceito pelo Governo de São Paulo, contrato de concessão do projeto será assinado até janeiro de 2026

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O investimento estimado para a obra é de R\$ 6,8 bilhões, sendo que R\$ 5,1 bilhões são de investimentos públicos, divididos por igual para os governos federal e de São Paulo

A Mota-Engil, empresa portuguesa vencedora da licitação do túnel Santos-Guarujá, solicitou mais 20 dias de prazo para a assinatura do contrato da concessão do projeto ao Governo do Estado. O pedido foi aceito, de acordo com publicação do Diário Oficial do Estado (DOE) desta quarta-feira (3). O projeto da ligação seca, entre os dois municípios do litoral paulista, prevê investimentos de R\$ 6,8 bilhões.

O leilão do túnel ocorreu em setembro na B3, na Bolsa de Valores de São Paulo, no entanto a homologação do resultado só foi publicado dois meses depois, em novembro, quando começou a contar o prazo de 60 dias para que a empresa portuguesa pudesse tomar as providências para a assinatura do contrato.

Inicialmente, o prazo iria se encerrar no dia 8 de janeiro. Com o pedido apresentado e deferido pelo Governo do Estado, o documento deverá ser assinado até 28 de janeiro de 2026.

A Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), pasta responsável pelo processo de concessão do projeto do túnel imerso, informou que a MotaEngil solicitou a prorrogação para concluir a constituição da Sociedade de Propósito Específico (SPE), que possui finalidade única para a gestão financeira do empreendimento.

Com o prazo de prorrogação do contrato, a expectativa é que o início das obras, que inclui a instalação dos canteiros de obras, fique para 2026. Havia uma expectativa, principalmente da Autoridade Portuária de Santos (APS), de que o canteiro de obras, inicialmente previsto para ser instalado na margem esquerda do Porto de Santos, em Guarujá, ocorresse no mês de dezembro.

O projeto

A construção do túnel imerso entre Santos e Guarujá se deu através de uma parceria público-privada (PPP), viabilizada entre os governos federal e do estado. A Mota-Engil venceu o leilão com desconto de 0,5% sobre a contraprestação pública máxima anual, no valor de R\$438,3 milhões. Além de ser a responsável pela construção do empreendimento, a empresa portuguesa vai administrar o túnel em um contrato de 30 anos, com possibilidade de ser prorrogado.

O investimento estimado para a obra é de R\$ 6,8 bilhões, sendo que R\$ 5,1 bilhões são de investimentos públicos, divididos por igual para o Governo Federal e o Governo de São Paulo.

Conforme o edital, o estado precisa depositar a quantia ou comprovar o financiamento na data de assinatura do contrato de concessão. Já a União, tem 60 dias para depositar o aporte, que será repassado pelo caixa da Autoridade Portuária de Santos (APS).

Com 1,5 km de extensão, sendo 870 metros imersos, o túnel contará com três faixas por sentido, além de passagem para pedestres, ciclistas e uma via exclusiva para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). A obra deve beneficiar 1,2 milhão de pessoas diariamente.

Atualmente, a ligação entre Santos e Guarujá é realizada pelo sistema de travessias de balsas, cujo percurso varia de 20 minutos até mais de uma hora, a depender dos horários de pico e período de alta temporada. Outro caminho é por rodovias estaduais, em um trajeto de 40 quilômetros pela Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

SUAPE BUSCA APROXIMAÇÃO COM SINES PARA AMPLIAR SAÍDA DE FRUTAS AO EXTERIOR

Lisboa entrou no radar estratégico do porto pernambucano após visita de Armando Monteiro Bisneto e sinalização de parceria para escoar a produção do Vale do São Francisco

Por VANESSA PIMENTEL - vanessa.pimentel@redebenews.com.br

O presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape (PE), Armando Monteiro Bisneto, foi a Lisboa, capital de Portu-gal, no último dia 28, para participar da quarta edição da CONIBEN (Conferência Ibero-Brasileira de Energia). Durante sua passagem, ele visitou o Porto de Sines – complexo europeu mais próximo do Nordeste Brasileiro.

Quando retornou ao Brasil, em entrevista a um veículo de imprensa regional, Armando disse terá uma reunião com os gestores do porto português para formalizar uma aproximação. A estratégia visa, entre outros pontos, fechar uma parceria com o porto português para exportar frutas e, a partir deste diferencial, atrair para Suape as cargas de frutas do Vale do São Francisco que atualmente escoam por outros portos do Nordeste.

Sines tem interesse neste tipo de carga e, em abril de 2024, fechou um protocolo com a Abrafrutas — entidade que representa cerca de 80% das exportações brasileiras de frutas frescas — para transformar o porto num hub logístico voltado à recepção, processamento e distribuição das frutas brasileiras, especialmente manga, melancia, uva e mamão. O objetivo é abastecer os mercados da Península Ibérica, norte da África e outros destinos da União Europeia.

A localização de Sines próxima ao Nordeste brasileiro reduz o tempo das viagens e os custos logísticos, vantagens para cargas mais perecíveis, como as frutas.

O Porto de Sines movimentou 1,9 milhão de TEU em 2024, um recorde histórico para o porto, e está no top 15 dos maiores portos de contêineres da União Europeia, ocupando a 14ª posição.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

AIRBUS REDUZ META DE ENTREGAS DE JATOS A320 SEM DANIFICAR PROJEÇÕES

Com meta revisada pelos impactos do defeito em painéis, fabricante mantém previsões financeiras

Do Estadão Conteúdo



Segundo analistas ouvidos pela imprensa internacional, a revisão era considerada provável após a detecção do defeito nos painéis metálicos instalados nas aeronaves A320

A Airbus anunciou, em comunicado, que revisou a meta de entregas de jatos comerciais para 2025 após um recente problema de qualidade de um fornecedor nos painéis de fuselagem que afetou o fluxo de produção da família A320. Com isso, a

empresa agora mira cerca de 790 entregas no ano, abaixo do objetivo anterior de aproximadamente 820 aeronaves.

Apesar do corte, a fabricante afirmou que mantém sua projeção financeira divulgada nos resultados dos nove meses de 2025, que prevê EBIT Ajustado de cerca de 7 bilhões de euros e fluxo de caixa livre antes de financiamento a clientes de cerca de 4,5 bilhões de euros. A Airbus já havia despachado 585 aviões até outubro e divulgará os dados de novembro na sexta-feira, 5 de dezembro.

Segundo analistas ouvidos pela imprensa internacional, a revisão era considerada provável após a detecção do defeito nos painéis metálicos instalados em centenas de aeronaves da família A320 problema já corrigido pelo fornecedor, segundo a empresa. O ajuste ocorre em meio a outros desafios recentes, como a necessidade de uma atualização urgente de software para milhares de jatos da mesma linha após uma falha provocada por radiação solar.

Após quedas recentes, as ações da Airbus subiam 3,5% em Paris perto das 9h28 (de Brasília), diante da manutenção das previsões financeiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

AVIAÇÃO NORDESTINA ULTRAPASSA 1,7 MILHÃO DE PASSAGEIROS EM OUTUBRO

Movimento doméstico no Nordeste atingiu 1,69 milhão de viajantes, com aeroportos de Recife, Salvador e Fortaleza liderando o fluxo

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Segundo o MPor, de janeiro a outubro, mais de 19,2 milhões de passageiros embarcaram em voos domésticos e internacionais tendo como origem os terminais da região Nordeste

A aviação nordestina encerrou outubro em ritmo de expansão. No mês, os aeroportos da região registraram a circulação de 1.760.444 passageiros, somando voos nacionais e internacionais com origem nos terminais do Nordeste. Desse total, 1.688.447 viajantes foram transportados em rotas domésticas, um crescimento de 5,5% em relação a outubro do ano passado, além de 71.997 passageiros internacionais.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o crescimento contínuo confirma o papel estratégico do Nordeste na malha aérea brasileira. "Os aeroportos do Nordeste vêm apresentando um crescimento consistente e sustentável ao longo de 2025, impulsionado pelo turismo, pela retomada econômica e pelas ações de modernização da infraestrutura aeroportuária conduzidas pelo Governo Federal. O desempenho de outubro mostra que a aviação brasileira vive um dos melhores

momentos da sua história, com recordes regionais e nacionais de circulação de passageiros", destacou.

O Aeroporto do Recife segue líder na movimentação da região, com 857.013 passageiros entre embarque e desembarque, alta de 2,4% frente aos números apurados no mesmo período do ano passado. Um quarto do total de passageiros que partem ou chegam no Nordeste passa pelo terminal pernambucano. Salvador é o segundo estado da região em movimentação de viajantes. Por lá, no décimo mês do ano, passaram 676.712 pessoas, crescimento de 7,6% relação aos dados de 2024. Fortaleza fechou a lista dos três terminais mais movimentados da região, com 516.708 turistas, número 6,2% superior ao total apurado há um ano.

Acumulado

O avanço observado em outubro reforça a trajetória positiva da aviação civil no Nordeste ao longo de 2025. De janeiro a outubro, mais de 19,2 milhões de passageiros embarcaram em voos domésticos e internacionais tendo como origem os terminais da região. O resultado é impulsionado especialmente pelos desempenhos de Recife (PE), Maceió (AL), Porto Seguro (BA), São Luís (MA), João Pessoa (PB) e Aracaju (SE), que juntos registram a maior movimentação da última década no período.

"Só nesse mês mais de três milhões e meio de passageiros circularam pelos aeroportos do Nordeste. Isso representa um crescimento de 5,6% nos voos domésticos em relação ao ano passado. Esses números confirmam o dinamismo da nossa economia e a força da infraestrutura aeroportuária que estamos fortalecendo ao longo de 2025. O desempenho mostra que o Nordeste ocupa um lugar estratégico na malha aérea do país e que já estamos colhendo os frutos dos investimentos em modernização, na retomada econômica e no fortalecimento do turismo", afirmou Daniel Longo, secretário de Aviação Civil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

NEGOCIAÇÕES QUE DERAM ORIGEM AO AMPLIAR PAUTAM SEMINÁRIO DO TCU

Programa que amplia a gestão privada em aeroportos regionais foi discutido como exemplo de solução construída por mesas de diálogo institucionais

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O programa Ampliar, que tem por objetivo modernizar e aumentar a infraestrutura de aeroportos regionais no Brasil, especialmente nas regiões da Amazônia Legal e do Nordeste, foi tema destaque do 2º Seminário sobre Consensualismo na Administração Pública, promovido nesta segunda-feira (1º) pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Lançado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o programa foi citado no evento como caso de sucesso de política pública criada a partir de tratativas entre União e iniciativa privada.

O evento teve início com um painel que contou com a presença do ministro e ex-presidente do TCU, Benjamin Zymler, do secretário executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, do secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, e do advogado geral da União substituto, Flávio Roman.

O secretário Tomé Franca destacou que a concepção do programa Ampliar, que permite a concessão da gestão de aeroportos regionais à iniciativa privada a partir de processo competitivo simplificado, teve início em negociações iniciadas no TCU. "O Ampliar é um exemplo de sucesso formulado em parceria com o Tribunal e agora comemoramos o leilão realizado no último dia 27, que garantiu R\$ 731 milhões em investimentos para 13 terminais aéreos", lembrou. O modelo de reequilíbrio contratual adotado no Ampliar foi inspirado nas concessões em blocos realizadas com sucesso desde 2019.

Para o ministro Benjamin Zymler, o TCU alcança resultados positivos que permitem a modernização da administração pública a partir de acordos consensuais. "O consensualismo ganha relevância

quando tratamos do direito administrativo regulatório, que é intermediado por um contrato ou por licitação. O tribunal atua como interveniente que senta à mesa para induzir uma solução: hoje temos vinte termos assinados que nasceram dessas mesas de negociação e contratos que foram remodelados", afirma Zymler.

O MPor mantém, ainda, tratativas na Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) do TCU referentes aos contratos de concessão dos aeroportos de Brasília (DF), Cuiabá (MT) e Guarulhos (SP).

"Contamos com a colaboração do Tribunal, o empenho do ministro Vital do Rêgo (presidente do TCU) e de todo o corpo técnico para que tenhamos um ambiente transparente que garanta o encontro da melhor solução para situações de conflito", finalizou Tomé Franca.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

PDE 2035 PROJETA AVANÇO DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS NO BRASIL

Documento prevê aumento dos volumes, maior participação do pré-sal e expansão da oferta de gás natural ao longo da próxima década

Da Redação redacao.jornal@redabenews.com.br



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse que o estudo reafirma a capacidade do Brasil de ampliar sua produção de petróleo e gás

O Ministério de Minas e Energia (MME) e a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) divulgaram nesta quarta-feira (03/12) o Caderno de Produção de Petróleo e Gás Natural do Plano Decenal de Expansão de Energia 2035 (PDE 2035).

Brasil poderá atingir um novo patamar na produção de petróleo e gás natural, com expansão contínua dos volumes, maior competitividade e baixas emissões específicas, próximas de 14 quilogramas de CO₂ equivalente por barril de óleo equivalente (CO₂eq/boe), impulsionadas sobretudo pelo perfil produtivo do pré-sal.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, pontuou que o estudo reafirma a capacidade do Brasil de ampliar sua produção de petróleo e gás natural com competitividade, segurança e responsabilidade ambiental.

"A força do pré-sal, aliada à diversificação de projetos e ao fortalecimento dos produtores independentes, demonstra que o país avança com um planejamento sólido e visão de futuro. Este é um marco importante para consolidarmos nossa relevância energética global, promovendo desenvolvimento econômico sustentável e inovação tecnológica," afirmou Silveira.

As projeções apontam que a produção nacional de petróleo poderá atingir 4,9 milhões de barris por dia em 2035, com pico de 5,1 milhões de barris por dia em 2032, representando um crescimento de 44% em relação a 2024.

Esse avanço será sustentado majoritariamente por recursos descobertos, que respondem por cerca de 92% da produção estimada para 2035, e pela elevada contribuição do pré-sal, responsável por aproximadamente 76% da produção nacional ao final do período.

Entre os projetos estratégicos, o campo de Búzios se destaca com a entrada de seis novas unidades de produção até 2030, cujo conjunto poderá alcançar cerca de 1,7 milhão de barris por dia em 2030 e 1,1 milhão de barris por dia em 2035.

A expansão produtiva ocorre de forma diversificada entre os diferentes regimes regulatórios: a concessão deve representar cerca de metade da produção, seguida pela partilha de produção, com aproximadamente 39%, e pela cessão onerosa, com cerca de 11% em 2035.

No caso do gás natural, o caderno projeta que a produção bruta deverá atingir 299 milhões de m³/dia em 2035, com pico de 309 milhões de m³/dia em 2033, o que representa um aumento de 95% em relação à produção realizada em 2024.

Recursos Descobertos

A produção líquida, após descontos de consumo próprio, queima, perdas e injeção, deverá alcançar 127 milhões de m³/dia em 2035, com crescimento de 154% no período. Assim como no petróleo, a produção de gás continuará sendo dominada pelos Recursos Descobertos, que respondem por cerca de 96% da produção bruta e 93% da produção líquida, enquanto o pré-sal representará aproximadamente 80% da produção bruta e 61% da produção líquida de gás natural no final do decênio.

O estudo também indica que recursos ainda não descobertos poderão começar a produzir a partir de 2030, representando cerca de 7% da produção nacional em 2035 e reforçando a resiliência de longo prazo do suprimento energético brasileiro. A produção onshore, apesar de representar parcela menor do total nacional, apresenta trajetória consistente de recuperação. Estima-se que essa produção alcance 296 mil barris de óleo equivalente por dia em 2035, com pico de 332 mil boe/d em 2034, crescimento de 28% em relação a 2024.

A crescente participação de produtores independentes, que poderá superar 60% da produção em terra em 2035, reflete o impacto de políticas públicas como a redução de royalties, a prorrogação de contratos de concessão e o programa de desinvestimento da Petrobras, que têm impulsionado a revitalização de campos maduros e estimulado o desenvolvimento regional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

MERCADO DE PETRÓLEO SOBE COM INCERTEZAS SOBRE GUERRA

Impasse entre Rússia e Ucrânia e crescimento inesperado das reservas nos EUA modulam o ritmo de recuperação dos preços

Do Estadão Conteúdo

Os contratos futuros do petróleo encerraram a sessão desta quarta-feira, 3, em alta com a persistência de tensões globais com a aparente falta de avanço nas negociações para encerrar a guerra entre a Rússia e a Ucrânia. Também no radar, o aumento nos estoques de petróleo dos Estados Unidos.

O petróleo WTI para janeiro, negociado na New York Mercantile Exchange (Nymex), teve avanço de 0,52% (US\$ 0,31), a US\$ 58,95 o barril. Já o Brent para fevereiro, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE), subiu 0,35% (US\$ 0,22), a US\$ 62,67 o barril.

Mantendo o sinal positivo durante a maior parte do dia, a commodity chegou a perder ímpeto após a publicação dos dados de emprego do setor privado dos EUA, mas recuperaram o ritmo desde então, em meio a continuidade das tensões geopolíticas.

“O acordo de paz entre russos e ucranianos ainda aparenta estar em sua fase inicial, sem grandes avanços”, pontua o Goldman Sachs. Na primeira reunião entre o Kremlin e Washington, o assessor de política externa do presidente russo, Yuri Ushakov, afirmou que Vladimir Putin “aceitou algumas propostas americanas”, mas disse que outras são “inaceitáveis”.

"Os mercados de petróleo e os mercados de previsão não parecem precisar uma alta probabilidade de um acordo de paz em curto prazo e a remoção das sanções ao petróleo russo", continua o Goldman Sachs.

Para analistas da XMArabia, a geopolítica ajuda a manter os preços da commodity elevados, "enquanto as preocupações com a demanda e a incerteza macroeconômica impedem uma alta sustentada". Com isso, os preços do petróleo devem permanecer em leve tendência de alta, caso as condições atuais persistam.

Contudo, os ganhos da sessão foram limitados pelo avanço de 600 mil barris nos estoques de petróleo dos EUA, quando a expectativa era de uma queda de quase 2 milhões de barris.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

PETRÓLEO E GÁS OPINIÃO – ENERGIA MARGEM EQUATORIAL PODE REDEFINIR A LOGÍSTICA DO ARCO NORTE E AMPLIAR PAPEL DO BRASIL NO MERCADO ENERGÉTICO



GIOVANNI CAVALCANTI PAIVA

CEO da GCP Consult

opiniao@portalbenews.com.br

A possível descoberta de grandes reservas de petróleo na Margem Equatorial desponta como um dos eventos mais relevantes para o setor energético brasileiro na última década. Mesmo com novas perfurações no pré-sal, as reservas nacionais caminham para um ciclo de maturação, enquanto o mundo avança na transição para fontes renováveis — cenário que reforça a importância estratégica de novas fronteiras exploratórias.

Estimativas iniciais indicam que as reservas do País — hoje, em torno de 12 bilhões de barris, segundo a Agência Nacional de Petróleo (ANP) — podem praticamente dobrar após a conclusão dos poços previstos pela Petrobras até 2030. A perspectiva coloca o Brasil novamente no radar das grandes potências consumidoras, como Estados Unidos e países europeus.

Expectativas crescentes no Norte e Nordeste

A Margem Equatorial, que se estende da Foz do Amazonas até a Bacia Potiguar e abrange cinco estados — Amapá, Pará, Maranhão, Ceará e Rio Grande do Norte — tem mobilizado expectativas da população e dos governos locais. A pergunta que se impõe é direta: quais serão os impactos reais para a economia regional?

A ausência de consenso e a circulação de discursos contraditórios alimentam um clima de especulação e incerteza.

Indústria do petróleo e a lacuna estrutural da região

A cadeia do petróleo se divide essencialmente entre:

- Upstream (exploração e produção);
- Downstream (refino e distribuição).

Ambas dependem de modais logísticos variados — marítimo, hidroviário, rodoviário, dutoviário e ferroviário.

Apesar do potencial produtivo, a região não dispõe hoje de infraestrutura de armazenamento ou refino. Isso significa que o petróleo extraído não será processado no Arco Norte. O cenário atual aponta para operações totalmente offshore, com posterior transferência do óleo para grandes navios via FSUs, destinados a refinarias do Sudeste por cabotagem ou ao mercado internacional.

Onde estão as oportunidades para o Arco Norte?

Mesmo sem refinarias, a região deve sentir um impacto

econômico expressivo com a ampliação das atividades de apoio offshore, como:

- transporte de trabalhadores e equipes técnicas;
- movimentação de insumos industriais;
- manutenção e operação de embarcações;
- fortalecimento de estaleiros;
- combate à poluição hídrica;
- criação de áreas de suprimento similares às existentes em Macaé (RJ) e Vitória (ES).

Essas operações tendem a gerar empregos, aumentar a arrecadação municipal e aquecer setores de comércio e serviços. Os estados também deverão receber receitas de royalties, reforçando o caixa local.

O que a região deixa de ganhar

A ausência de uma refinaria na Margem Equatorial impede que o Arco Norte capture ganhos estruturais mais amplos, como:

- geração de empregos no refino e na distribuição;
- produção regional de combustíveis;
- desenvolvimento fornecedores regionais;
- redução da dependência de diesel importado ou refinado no Sudeste;
- interiorização da oferta de derivados.

Se o petróleo tiver grau API elevado, como o da Bacia Amazônica, a região poderia produzir óleos mais leves, GLP e gás natural associado — produtos de maior valor agregado.

Efeitos logísticos e integração nacional

Mesmo sem o refino local, a exploração deve provocar transformações na infraestrutura regional. Entre elas:

- expansão de portos;
- maior utilização da Ferrovia Norte-Sul;
- novos investimentos privados em terminais e retroáreas;
- redução do desequilíbrio econômico entre Norte/Nordeste e Sul/Sudeste.

Transparência e clareza: o próximo passo

A população da região tem sido impactada por discursos que variam entre otimismo e especulação. Diante disso, torna-se essencial esclarecer quais são, de fato, os potenciais ganhos econômicos, sociais e logísticos ligados à exploração da Margem Equatorial — tanto para os estados setentrionais quanto para o Brasil como um todo.

ESTIMATIVAS INICIAIS INDICAM QUE AS RESERVAS DO PAÍS — HOJE, EM TORNO DE 12 BILHÕES DE BARRIS, SEGUNDO A AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO (ANP) — PODEM PRATICAMENTE DOBRAR APÓS A CONCLUSÃO DOS POÇOS PREVISTOS

PELA PETROBRAS ATÉ 2030. A PERSPECTIVA COLOCA O BRASIL NOVAMENTE NO RADAR DAS GRANDES POTÊNCIAS CONSUMIDORAS, COMO ESTADOS UNIDOS E PAÍSES EUROPEUS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

GM LANÇA FABRICAÇÃO NACIONAL DE ELÉTRICOS NO CE

Com a presença de Lula, o novo Polo Automotivo do Ceará abre operações e recebe a primeira linha brasileira de elétricos da montadora

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Durante a cerimônia no Polo Automotivo do Ceará, Lula afirmou que o país tem condições de ampliar o acesso da população a veículos modernos e fabricados internamente

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva participou, na quarta-feira, 3 de dezembro, da cerimônia que marcou o início da produção de veículos elétricos da General Motors no Brasil, realizada no Polo Automotivo do Ceará, em Horizonte, na Região Metropolitana de Fortaleza. O primeiro modelo produzido será o Chevrolet Spark EUV, utilitário esportivo lançado este ano no mercado nacional e que inaugura a etapa de fabricação de carros elétricos pela GM em território brasileiro.

esportivo lançado este ano no mercado nacional e que inaugura a etapa de fabricação de carros elétricos pela GM em território brasileiro.

Durante o evento, Lula afirmou que o país tem condições de ampliar o acesso da população a veículos modernos e fabricados internamente. "O Brasil tem um mercado interno muito grande. E o que nós precisamos é produzir carro para vender para o povo brasileiro. Temos que garantir que o povo brasileiro tenha o direito de andar num carro bonito. É para isso que a gente trabalha, para ter acesso às coisas que a gente produz", declarou.

'Ele destacou ainda que o nível atual de energia renovável do país cria um ambiente favorável ao avanço da mobilidade elétrica. "O Brasil já tem 53% de energia renovável, enquanto países desenvolvidos querem chegar a 40% em 2050. É por isso que é importante o carro elétrico, é por isso que é importante a decisão da GM vir para cá, para a gente poder mostrar que este país não deve nada a ninguém", disse o presidente.

Ao relacionar a retomada industrial aos indicadores econômicos recentes, Lula afirmou que os incentivos do governo têm refletido em melhorias no mercado de trabalho e no consumo. "Nós temos hoje a menor inflação acumulada em quatro anos. Hoje nós temos o maior crescimento do salário mínimo. Hoje nós temos o maior crescimento da massa salarial. Hoje nós temos o menor desemprego da história desse país. E hoje nós temos o menor índice de pobreza de todos os 525 anos desse país. Por uma razão muito simples, o dinheiro está chegando na mão do povo", declarou.

Estímulos industriais

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, destacou que o anúncio fortalece a cadeia automotiva nacional e demonstra o avanço da mobilidade sustentável. Ele lembrou medidas adotadas no início do governo para reaquecer o setor. "Quando o presidente Lula assumiu, a indústria automotiva estava em crise. Inúmeras fábricas fechadas e uma enorme ociosidade. O presidente lançou, logo no início, o carro patrocinado para estimular as vendas. Num único dia foram vendidos 29 mil veículos", disse.

Alckmin também citou a Nova Indústria Brasil (NIB), programa federal voltado à modernização e inovação industrial. "E o presidente lançou a Nova Indústria Brasil (NIB). E essa nova indústria está aqui representada. É uma indústria inovadora", afirmou.

Polo Automotivo e PACE

A cerimônia marcou também a entrada em operação do Polo Automotivo do Ceará, que abriga a Planta Automotiva do Ceará (PACE), considerada a primeiras multimarcas do país. O complexo, instalado no espaço da antiga fábrica da Troller, foi anunciado em 2024 e tem previsão de R\$ 400 milhões em investimentos, com expectativa de geração de até 9 mil empregos diretos e indiretos.

O evento reuniu o presidente Lula, o vice-presidente Geraldo Alckmin, o governador Elmano de Freitas, a vice-governadora Jade Romero, ministros, autoridades estaduais e municipais, além de representantes da General Motors e do Grupo Comexport, responsável pela implantação da PACE.

Para o governador Elmano de Freitas, o início da operação representa um marco para a economia local. "Hoje é um dia histórico", disse. "Eu tenho muito orgulho, como governador, de estar aqui fazendo este anúncio junto com essas autoridades. O que nós estamos destacando aqui é uma planta que nasce com 35% de seus Componentes nacionais e que tem a meta de aumentar esse índice para que tenhamos uma verdadeira indústria vinculada a essa cadeia produtiva", afirmou.

Operação da PACE

A PACE foi fundada pelo Grupo Comexport, empresa considerada líder nacional em comércio exterior e supply chain, que já atua no país com marcas como Mercedes-Benz, Honda, BYD, GWM, Renault e Ford.

O presidente da Agência de Desenvolvimento do Ceará (Adece), Danilo Serpa, afirmou que o projeto vinha sendo construído desde os primeiros meses da gestão estadual. "Há dois anos, o governador Elmano de Freitas começou a ideia de fazer um novo polo automóvel, algo inédito no Brasil. E hoje estamos dando o pontapé inicial, já com a montagem dos carros da General Motors, uma multinacional americana que tem 100 anos no Brasil", declarou.

O Chevrolet Spark EUV será o primeiro modelo montado na PACE, inicialmente na modalidade SKD (Semi Knocked-Down), em que o carro chega parcialmente montado em kits. A GM projeta avançar para a fabricação integral no país em etapas futuras.

O veículo tem motor elétrico de 101 cv, autonomia de 258 km aferida pelo Inmetro, câmeras 360º, central multimídia com telas de 10,1 e 8,8 polegadas e sistemas de segurança como frenagem automática de emergência e controle de cruzeiro adaptativo.

Na mesma cerimônia, a GM confirmou a produção de um segundo modelo elétrico no polo: o Chevrolet Captiva EV, previsto para entrar em linha a partir de 2026. "Vem aí a produção, neste polo, de mais um modelo 100% Chevrolet", anunciou Chamorro. "O que celebramos hoje, senhoras e senhores, vai além da fabricação de um novo modelo, que por si só já é belíssimo. Estamos escrevendo um novo capítulo na nossa história", afirmou.

O prefeito de Horizonte, Nezinho Farias, também destacou o impacto regional do empreendimento. "Hoje é um dia especial para o Estado do Ceará, mas é um dia histórico para Horizonte. A minha palavra hoje é de gratidão pela oportunidade de termos um Polo Automotivo do Ceará aqui em nosso município", afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

MARINHA ANUNCIA LANÇAMENTO DE ESCOLA DE DRONES EM 2026

Anúncio foi feito durante workshop no Rio, que reuniu mais de 400 participantes e serviu de base para estruturar os primeiros cursos

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

O Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil anunciou que, a partir do próximo ano, o Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (CIASC), no Rio de Janeiro, terá uma Escola de Drones.



O Workshop sobre o Emprego de Drones debateu conflitos contemporâneos, além do uso do equipamento nas Forças Armadas e em ambientes urbanos

A novidade foi apresentada durante o Workshop sobre o Emprego de Drones e o Campeonato de Drones Militares, realizado no fim de novembro, nas dependências do CIASC.

A criação da escola marca um passo

importante na modernização dos treinamentos da força, que vem ampliando o uso desses equipamentos em atividades de reconhecimento, instrução e apoio às operações. Segundo o comandante do Centro de Instrução, almirante Luis Manuel de Campos Mello, o novo espaço vai nascer diretamente das experiências coletadas durante o evento. “As lições aprendidas nesse evento serão importantes para estruturar a futura Escola de Drones do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, que será criada ainda em 2026. Inicialmente, o curso será para militares da Marinha, podendo, no futuro, ser expandido para outras Forças”, explicou. Ele adiantou que os primeiros cursos serão voltados aos drones dos tipos 0 e 1, que dispensam formação profissional de piloto.

A programação do workshop mostrou por que a escola chega em um momento oportuno. As palestras nacionais e internacionais reuniram mais de 400 participantes e formaram um painel amplo sobre as novas aplicações dos drones, tanto no ambiente militar quanto no civil. O pesquisador Diego Sabá, tutor das linhas de estudo sobre ações aeronavais, afirmou que o encontro funcionou como um laboratório para futuras doutrinas.

“Tudo o que observarmos aqui — as táticas que funcionaram, as adaptações que as equipes fizeram nos equipamentos, as formas de emprego criativas — será analisado e transformado em Lições Aprendidas”, disse.

O objetivo é que esse conteúdo atualize currículos e manuais e acelere a criação de novos procedimentos de adestramento.

Os debates foram organizados em três painéis: drones em conflitos contemporâneos, drones nas Forças Armadas e drones em ambiente urbano. Especialistas brasileiros e estrangeiros discutiram avanços tecnológicos, desafios operacionais e maneiras de integrar a criatividade dos operadores ao uso tático dos equipamentos. Para a policial civil Brunna Lopes, uma das convidadas do painel urbano, a experiência reforça como essa tecnologia já faz parte do cotidiano das operações. “Hoje, vejo que os drones revolucionaram tanto as nossas operações, quanto as investigações e as ações de inteligência”, afirmou.



A criação da escola faz parte da modernização dos treinamentos da força, que ampliou o uso de drones em atividades de reconhecimento, instrução e apoio às operações

Vitrine

O campeonato militar realizado paralelamente também serviu de vitrine para identificar talentos e soluções. A disputa teve quatro categorias. Na modalidade “Manobra”, o vencedor foi o soldado Gabriel de Ávila, do Centro de Instrução. Em “Ataque Simulado”, venceu o cabo Romulo Alves, da Polícia Militar do Rio de Janeiro. O primeiro lugar em “Reconhecimento” ficou com o soldado Ryan Pereira Santos, do Batalhão de Combate Aéreo. Já em “Inovação”, o ganhador foi o segundo-sargento Rodrigo da Silva

Leal. Cada prova colocou as equipes diante de desafios de precisão, análise rápida e adaptação, avaliando tanto a técnica quanto a capacidade de resolver problemas táticos em cenários de pressão.

Além de palestras e competições, o evento teve uma mostra de equipamentos de empresas e universidades, com modelos nacionais e sistemas voltados ao reconhecimento. Para Diego Sabá, iniciativas como essa ajudam a preparar melhor as tropas.

“O drone atua hoje como um multiplicador de força”, afirmou, ao destacar o papel desses equipamentos no reconhecimento, no apoio logístico e até no combate direto, como demonstram conflitos recentes. Segundo ele, essa combinação entre tecnologia e preparo humano fortalece a segurança das tropas e aumenta a eficiência das missões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

FLUXO CAMBIAL TOTAL DESTE ANO, ATÉ 28 DE NOVEMBRO, ESTÁ NEGATIVO EM US\$ 19,799 BI

Dados preliminares foram revelados pelo Banco Central nesta quarta-feira.

Fluxo comercial ficou positivo, somando US\$ 41,697 bilhões no ano

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O segmento financeiro teve compras de US\$ 525,120 bilhões e vendas de US\$ 586,616 bilhões no período

O fluxo cambial ficou negativo em US\$ 19,799 bilhões em 2025 até o dia 28 de novembro, segundo dados preliminares divulgados pelo Banco Central nesta quarta-feira, 3.

O canal financeiro apresentou saídas líquidas de US\$61,495 bilhões. Já o fluxo comercial ficou positivo, somando US\$ 41,697 bilhões no ano.

O segmento financeiro teve compras de US\$ 525,120 bilhões e vendas de US\$ 586,616 bilhões no período. Esse canal inclui investimentos diretos e em carteira, remessas de lucro, pagamento de juros e outras operações.

O canal comercial teve importações de US\$ 217,539 bilhões e exportações de US\$ 59,236 bilhões. Nas exportações, estão incluídos US\$ 29,733 bilhões em adiantamento de contrato de câmbio (ACC), US\$ 62,682 bilhões em pagamento antecipado (PA) e US\$ 166,821 bilhões em outras operações.

Conforme os dados preliminares do BC, o Brasil registrou fluxo cambial negativo de US\$ 7,115 bilhões em novembro até dia 28. Em outubro, houve entrada líquida de US\$4,659 bilhões.

O canal financeiro registrou saída líquida de US\$ 7,156 bilhões. Isso é resultado de compras no valor de US\$ 45,338 bilhões e vendas no total de US\$ 52,494 bilhões.

No comércio exterior, o saldo do mês até dia 28 foi positivo em US\$ 41 milhões, com importações de US\$ 18,751 bilhões e exportações de US\$ 18,792 bilhões. Nas exportações, estão incluídos US\$ 1,963 bilhão em Adiantamento de Contrato de Câmbio US\$ 4,210 bilhões em Pagamento Antecipado e US\$12,620 bilhões em outras entradas.

Semanal

O Brasil registrou fluxo cambial negativo de US\$ 4,130 bilhões na semana passada, informou o Banco Central. Entre os dias 24 a 28 de novembro, o canal financeiro apresentou saídas líquidas de US\$ 3,979 bilhões. O valor é o resultado de compras de US\$ 12,001 bilhões e vendas no total de US\$ 15,980 bilhões.

No comércio exterior, o saldo da semana passada foi negativo em US\$ 152 milhões, com importações de US\$ 5,790 bilhões e exportações de US\$ 5,638 bilhões. Nas exportações, estão incluídos US\$ 624 milhões em Adiantamento de Contrato de Câmbio, US\$ 1,471 bilhão em Pagamento Antecipado e US\$ 3,544 bilhões em outras entradas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

DÓLAR CAI A R\$ 5,31 DE OLHO EM FED APÓS DADOS DO MERCADO DE TRABALHO NOS EUA

A moeda recuou 0,40% nos primeiros três pregões de dezembro, após perdas de 0,85% em novembro.

O dólar emendou nesta quarta-feira, 3, o segundo pregão consecutivo de queda firme em relação ao real, em movimento alinhado ao comportamento da moeda americana no exterior. Dados fracos do mercado de trabalho nos EUA endossaram as apostas de que o Federal Reserve vai reduzir os juros na semana que vem.

Com mínima a R\$ 5,2992, no início da tarde, o dólar à vista encerrou em baixa de 0,32%, a R\$ 5,3133 menor valor de fechamento desde 14 de novembro (R\$ 5,2973). A divisa recua 0,40% nos primeiros três pregões de dezembro, após perdas de 0,85% em novembro. No ano, a desvalorização é de 14,03%.

O economista-chefe da Análise Econômica, André Galhardo, observa que a dinâmica do mercado de câmbio local é ditada pelo ambiente externo favorável a divisas emergentes. Ele acrescenta, contudo, que o quadro macroeconômico local, com dados mostrando resiliência da atividade, contribui para o bom desempenho do real.

"Essa resiliência da atividade, vista nos números da indústria e do emprego, sugere um BC mais conservador e eleva as dúvidas sobre corte da Selic em janeiro", afirma Galhardo, ressaltando que, com o recuo das expectativas de inflação e a manutenção em 15% ao ano, a taxa real de juros está subindo. "Isso atrai capital para cá".

Pesquisa ADP divulgada pela manhã mostrou que o setor privado perdeu 32 mil vagas em novembro, na contramão do esperado por analistas, que previam geração de 40 mil postos de trabalho no mês passado. As expectativas se voltam agora para a divulgação do índice de preços de gastos com consumo (PCE, na sigla em inglês) de agosto, na sexta-feira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

COM GIRO FORTE, IBOVESPA SEGUE EM RENOVAÇÃO DE RECORDES, PERTO DE 162 MIL PONTOS

Alta foi de 0,41%, aos 161.755,18 pontos, novo pico de encerramento, entre mínima de 161.092,81 e o recorde de 161.963,49

Por Estadão Conteúdo

Andando um pouco abaixo do que se viu em Nova York em parte desta quarta-feira, 03, o Ibovespa estendeu as máximas históricas intradia e de fechamento, tendo se aproximado durante a sessão de novo limiar inédito, o dos 162 mil pontos.

Ao fim, marcava alta de 0,41%, aos 161.755,18 pontos, novo pico de encerramento, entre mínima de 161.092,81 e o recorde de 161.963,49 pontos, no melhor momento. No mês e na semana, o Ibovespa avança 1,69%, elevando o ganho do ano a 34,48%. O giro financeiro se manteve forte na B3, hoje a R\$ 26,0 bilhões.

Carregado pelos carros chefes de commodities, em especial Vale (ON +3,23%), em contraponto ao ajuste, para baixo, nas ações do setor financeiro (destaque para Bradesco, que caiu 2,57% na ON e 2,76% na PN), o Ibovespa defendeu bem a linha dos 161 mil pontos mantendo-se em nível recorde nesta primeira semana de dezembro, após ter encerrado tanto novembro como outubro já então em máximas históricas. Na ponta ganhadora do índice na sessão, Usiminas (+7,59%), Magazine Luiza (+6,14%) e CSN (+5,48%). No campo oposto, Direcional (-2,80%), Assaí (-2,56%) e Eneva (-2,33%), além das duas ações de Bradesco. Entre as blue chips, Petrobras subiu 1,24% (ON) e 0,75% (PN) na sessão.

Em Nova York, os ganhos desta quarta ficaram entre 0,17% (Nasdaq) e 0,86% (Dow Jones). Alison Correia, analista e cofundadora da Dom Investimentos, observa que o apetite por risco desde o exterior, é induzido pela expectativa de que os cortes de juros, nos EUA, prosseguirão na reunião do Federal Reserve na semana que vem.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

OPINIÃO – ARTIGOS - A RESPONSABILIDADE DA PALAVRA



JOÃO FORTUNATO

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

opiniao@redebenews.com.br

No ambiente atual, em que a informação circula em tempo real e qualquer contradição pode ser identificada rapidamente, declarações imprecisas ou mal calibradas se tornam gatilhos para ruído, desgaste e desconfiança.

O porta-voz de uma empresa ocupa um papel estratégico e, muitas vezes, determinante para a construção da percepção pública de uma organização. Em qualquer entrevista, coletiva ou interação informal com a imprensa, suas palavras não apenas representam a empresa, elas moldam interpretações, influenciam decisões de stakeholders e podem alterar a trajetória de uma narrativa em curso. Por isso, o porta-voz precisa compreender que cada declaração carrega peso, alcance e consequências que ultrapassam a entrevista em si.

O jornalista, ao concluir uma conversa, não encerra o processo de apuração. Ele parte em busca de outras fontes, compara versões, testa consistências e, sobretudo, procura validar o que foi dito. No ambiente atual, em que a informação circula em tempo real e qualquer contradição pode ser identificada rapidamente, declarações imprecisas ou mal calibradas se tornam gatilhos para ruído, desgaste e desconfiança. O porta-voz precisa estar sempre consciente de que sua fala será confrontada com fatos, documentos, especialistas, ex-colaboradores, clientes, reguladores e com todo o ecossistema que compõe o setor em que a empresa atua.

Essa dinâmica exige preparo técnico, alinhamento interno e clareza absoluta sobre o que comunicar. O porta-voz não fala por si; fala pela instituição. Por isso, não pode improvisar, emitir opiniões pessoais, responder sem segurança ou antecipar informações que ainda não foram validadas. Transparência não significa precipitação. Agilidade não significa atropelo. Ser assertivo não é o mesmo que se comprometer com dados ainda não consolidados. Há uma linha tênue entre a informação responsável e a informação especulativa, e o porta-voz precisa conhecê-la intimamente.

Ao mesmo tempo, o porta-voz deve ter consciência de que o jornalista também conversará com stakeholders que podem confirmar ou desmentir sua versão. Isso inclui fontes internas e externas, como parceiros de negócios, fornecedores, associações do setor, clientes, órgãos públicos e até concorrentes. Daí a importância do alinhamento total entre comunicação, jurídico, operação, liderança e equipes técnicas. A coerência entre o discurso público e a realidade da empresa é o que sustenta credibilidade. E, sem credibilidade, não há estratégia de comunicação que se sustente.

Outro ponto crítico é a postura durante a entrevista. O porta-voz precisa ouvir a pergunta inteira, compreender o contexto, identificar riscos embutidos no enquadramento e, somente então, formular a resposta de forma clara, simples e precisa. Deve evitar jargões, contradições, frases ambíguas e metáforas que permitam interpretações equivocadas. A mensagem deve ser construída para resistir ao teste da verificação, do contexto e do tempo. Declarações defensivas demais soam artificiais; declarações excessivamente abertas podem gerar dúvidas. O equilíbrio se constrói com treino, preparo e consciência situacional.

Por fim, o porta-voz deve aceitar que não controla a narrativa, mas controla sua contribuição para ela. Ao pensar antes de falar, ao medir as palavras, ao compreender o impacto de cada declaração e ao antecipar a forma como suas falas serão confrontadas por outras fontes, ele protege a empresa, fortalece sua reputação e minimiza riscos desnecessários. Em um mundo em que a checagem é constante e a transparência é inegociável, disciplina comunicacional deixou de ser uma vantagem competitiva: tornou-se uma obrigação estratégica.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

GILMAR MENDES DECIDE QUE SÓ PGR PODE PEDIR IMPEACHMENT DE MINISTRO DO STF

O ministro suspendeu o trecho da Lei do Impeachment (Lei 1.079/1950), que dava a “todo cidadão” a prerrogativa de denunciar os magistrados

Da Agência Brasil



A decisão monocrática do ministro ainda deverá ser confirmada ou não pelo plenário, em julgamento virtual marcado entre os dias 12 e 19 de dezembro

O ministro Gilmar Mendes, decano do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu nesta quarta-feira (3) que apenas o chefe da Procuradoria-Geral da República (PGR) está apto a denunciar ministros da Corte ao Senado por crimes de responsabilidade.

Na prática, o ministro entendeu que apenas o ocupante da PGR pode mover pedidos de impeachment contra ministros do Supremo. Para isso, Mendes suspendeu o trecho da Lei do Impeachment (Lei 1.079/1950), que dava a “todo cidadão” a prerrogativa de denunciar os magistrados.

“A intimidação do Poder Judiciário por meio do impeachment abusivo cria um ambiente de insegurança jurídica, buscando o enfraquecimento desse poder, o que, ao final, pode abalar a sua capacidade de atuação firme e independente”, afirmou o ministro.

A decisão monocrática do ministro ainda deverá ser confirmada ou não pelo plenário, em julgamento virtual marcado entre os dias 12 e 19 de dezembro. A Constituição prevê que cabe ao Senado

Federal processar e julgar ministros do Supremo no caso de eventuais crimes de responsabilidade, mas não trata da possibilidade de impeachment dos magistrados. O tema é abordado na Lei 1.079/1950, a Lei de Impeachment, que regulamenta o assunto.

Pela legislação, comete crime de responsabilidade o ministro que: 1) altera, por qualquer forma, exceto por via de recurso, a decisão ou voto já proferido em sessão do Tribunal; 2) profere julgamento, quando, por lei, seja suspeito na causa; 3) exerça atividade político partidária; 4) seja patentemente desidioso no cumprimento dos deveres do cargo; 5) proceda de modo incompatível com a honra dignidade e decoro de suas funções.

“É permitido a todo cidadão denunciar perante o Senado Federal, os Ministros do Supremo Tribunal Federal e o Procurador Geral da República, pelos crimes de responsabilidade que cometerem”, diz o trecho da lei que foi suspenso.

Ferramenta de intimidação

Para Gilmar Mendes, a lei é excessivamente ampla e vaga, servindo a processos de intimidação do Judiciário, pois “os juízes, temendo represálias, podem se ver pressionados a adotar posturas mais alinhadas aos interesses políticos momentâneos, em vez de garantirem a interpretação imparcial da Constituição e a preservação dos direitos fundamentais”.

O ministro é relator de duas ações que questionam a compatibilidade de diferentes trechos da Lei de Impeachment com a Constituição de 1988, uma aberta pelo Psol e outra pela Associação dos Magistrados Brasileiros (AMB).

Para Mendes, aquilo que era para ser um “instrumento legítimo e excepcional” para responsabilizar ministros do Supremo acabou se tornando “ferramenta de intimidação e mitigação das garantias judiciais, submetendo os membros do Poder Judiciário à aprovação de caráter político”, escreveu na decisão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

CÂMARA REAGE E APROVA PROJETO QUE LIMITA DECISÕES ISOLADAS DE MINISTROS DO STF

A proposta também limita o direito de partidos de recorrerem isoladamente ao STF para derrubar leis ou decisões do Poder Executivo

Do Estadão Conteúdo

No mesmo dia em que o ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal, decidiu limitar poderes do Senado para aprovar impeachment de ministros do STF, a Comissão de Constituição e Justiça da Câmara (CCJ) aprovou, nesta quarta-feira, 3, projeto que limita decisões isoladas de magistrados contra leis aprovadas pelo Congresso.

Como o texto foi aprovado em caráter terminativo na CCJ, o projeto deve ser encaminhado direto ao Senado, sem necessidade de votação no plenário da Câmara.

A proposta aprovada também limita o direito de partidos de recorrerem isoladamente ao STF para derrubar leis ou decisões do Poder Executivo. Segundo o texto, só partidos que cumprem critérios de cláusula de barreira poderão propor ações.

Esse texto impede que partidos nancos possam recorrer ao Supremo. O projeto autoriza, no entanto, que partidos que se juntam numa federação possam propor ações judiciais na corte.

O projeto aprovado na CCJ foi relatado pelo deputado Alex Manente (Cidadania-SP). O texto trata das regras para apresentação de ações de inconstitucionalidade perante o STF. O texto estabelece

que decisões liminares de um ministro precisam ser imediatamente submetidas ao plenário do tribunal.

Respeito

O presidente do Senado Federal, Davi Alcolumbre (UniãoAP), aproveitou para cobrar "recíprocidade efetiva" do STF para com a Casa Alta do Congresso, assim como "genuíno, inequívoco e permanente respeito do Judiciário ao Poder Legislativo, suas prerrogativas constitucionais e a legitimidade das nossas decisões".

A cobrança se deu quando o parlamentar criticou a decisão monocrática do decano da Suprema Corte Gilmar Mendes sobre o processo de impeachment dos ministros do STF. Em pronunciamento no plenário, Alcolumbre sustentou que a decisão de Gilmar "vai de encontro" ao que está previsto na lei do impeachment, que "assegura a qualquer cidadão o direito de propor um processo por crime de responsabilidade".

«Essa foi uma escolha do legislador e, independentemente de concordarmos ou não com ela, precisa ser respeitada. Eventuais abusos no uso desse direito não podem levar à anulação desse comando legal, muito menos por meio de uma decisão judicial. Somente uma alteração legislativa seria capaz de rever os conceitos puramente legais, sob pena de grave ofensa constitucional à separação dos Poderes», disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

BUSCAS NA ‘VARA DA LAVA JATO’ MIRAM AÇÕES DE DOLEIROS, ARQUIVO E ‘FESTA DA CUECA’

Inspeção na 13ª Vara da Justiça Federal, em Curitiba, onde o ex-juiz Sérgio Moro trabalhou, recolheu documentos de pelo menos 12 processos

Do Estadão Conteúdo



O ministro do STF Dias Toffoli determinou que o diretor da 13ª Vara autorizasse o acesso a todos os computadores do local

As buscas realizadas nesta quarta-feira na 13ª Vara da Justiça Federal de Curitiba, unidade em que o ex-juiz e senador Sérgio Moro (União-PR) atuou pela extinta Lava Jato, miraram uma caixa de arquivo amarela e documentos de processos de doleiros e da “festa da cueca”, episódio que teria acontecido em um hotel de Curitiba em 2003 com desembargadores e prostitutas.

A inspeção no berço da Lava Jato foi realizada na manhã desta quarta-feira, 03, por agentes da Polícia Federal (PF), após autorização do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Dias Toffoli, feita em outubro deste ano. A Justiça Federal em Curitiba informou que não vai se manifestar sobre as diligências desta quarta.

Toffoli determinou que o diretor da 13ª Vara autorizasse o acesso a todos os computadores do local e que fosse informado que as diligências envolvem 12 processos e outros conexos, entre os anos de 2005 e 2019. Ele estabeleceu que fossem acessados inquéritos policiais e acordos de colaboração premiada com todos os anexos e mídias.

A ação decretada por Toffoli nesta quarta determinou acesso aos processos citados nas acusações feitas por Tony Garcia, que foi deputado estadual no Paraná de 1999 a 2002, que envolvem personagens como os doleiros Vinicius Claret (conhecido como Juca Bala) e Dario Messer

(conhecido como o "doleiro dos doleiros"), além do empresário chinês Wu Yu Sheng, que foi investigado por supostamente lavar dinheiro para a construtora Odebrecht.

Sérgio Moro

Entre os processos listados estão o da "festa da cueca" e o de uma denúncia de calúnia, difamação e injúria feita por Sérgio Moro contra o advogado Roberto Bertholdo. Em relação a esse processo, houve um pedido especial do ministro para a apreensão de uma "caixa de arquivo amarela" na 13ª Vara da Justiça Federal de Curitiba.

Em 2006, Moro, então juiz federal, processou Bertholdo por conta de entrevistas concedidas a veículos de imprensa do Paraná nas quais acusou o ex-magistrado de agir com arbitrariedade, e por ter dito que Moro teria mandado Tony Garcia grampear o então presidente do Tribunal de Contas do Paraná. O advogado chegou a ser condenado, mas teve a punibilidade extinta.

'Festa da cueca'

De acordo com Garcia, a festa teria acontecido em 19 de novembro de 2003, dia que a Seleção Brasileira empatou por 3 a 3 contra o Uruguai pelas Eliminatórias da Copa do Mundo de 2006. "Foram oito ou nove desembargadores para o hotel para essa festa com prostitutas", disse. Garcia contou também que um sócio do advogado Roberto

Bertholdo teria registrado parte da festa com uma câmera escondida no prendedor da gravata. Essas supostas imagens teriam sido usadas como instrumento de chantagem, pressão judicial e manipulação de decisões.

Tony Garcia afirma que Moro o coagiu a fazer gravações ilegais contra autoridades. Garcia diz ter agido como "infiltrado" de Moro desde o caso Banestado, no final de 2004, até a Lava Jato, que terminou em 2021.

Em 2023, Toffoli suspendeu os processos ligados a Tony Garcia em trâmite na 13ª Vara Federal de Curitiba. Os autos foram enviados ao gabinete do ministro.

O que diz Moro

Em nota, Sérgio Moro afirmou que não teve acesso aos autos do inquérito, "instaurado com base em um relato fantasioso de Tony Garcia", segundo o senador. "Não houve qualquer irregularidade no processo de quase 20 anos atrás que levou à condenação de Tony Garcia por ter se apropriado de recursos de consorciados do Consórcio Garibaldi. Como o próprio PGR afirmou, não há causa para competência do STF no inquérito, já que não há sob investigação ato praticado por Sergio Moro na condição de senador ou ministro", afirmou a defesa do ex-juiz.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

TCU REELEGE VITAL DO RÊGO PARA PRESIDÊNCIA E JORGE OLIVEIRA PARA VICE EM 2026

O exercício do novo mandato começa dia 1º de janeiro, mas a posse de ambos ocorreu imediatamente após a votação

Do Estadão Conteúdo

Os ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) reelegeram, por unanimidade, o presidente Vital do Rêgo para mandato de mais um ano à frente da Corte de Contas, em sessão realizada nesta quarta-feira, 3. O ministro Jorge Oliveira foi reeleito para o cargo de vice-presidente.

O exercício do mandato começa em 1º de janeiro de 2026. A posse de ambos ocorreu imediatamente após a votação. "Receber essa aprovação unânime certamente nos dá uma responsabilidade cada vez maior em cumprir expectativas que os senhores tiveram sobre nós e renovam agora", disse Vital aos colegas ministros.

O ministro Benjamin Zymler presidiu a sessão durante a coleta e apuração dos votos. Participaram da sessão a procuradora-geral do Ministério Públco junto ao TCU (MPTCU), Cristina Machado, os ministros Augusto Nardes, Aroldo Cedraz, Vital do Rêgo, Jorge Oliveira, Antônio Anastasia e Jhonatan de Jesus.

Perfis

O presidente e ministro Vital do Rêgo é formado em Medicina pela Universidade Federal da Paraíba e em Direito pela Universidade Estadual da Paraíba. Ele exerceu cargos de vereador, deputado estadual, deputado federal e senador antes de ser indicado pelo Senado Federal, em 2014, para integrar o TCU. Vital do Rêgo é natural de Campina Grande (PB).

O vice-presidente e ministro Jorge Oliveira é bacharel em Direito e em Administração de Segurança Pública, com especializações em Direito Público e Ciências Políticas. Antes ele trabalhou na Polícia Militar do Distrito Federal, no exercício da advocacia e na atuação como ministro-chefe da Secretaria-Geral da Presidência da República. Ele é natural do Rio de Janeiro (RJ).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

ESPECIAL – DESAFIOS - FÓRUM ESTREIA COM ALERTAS SOBRE COORDENAÇÃO E SEGURANÇA JURÍDICA

Autoridades defendem pragmatismo, articulação entre esferas de governo e melhores condições de trabalho diante das mudanças no setor energético

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Fabricio Julião anunciou a criação de um conselho de Minas e Energia: "Muito importante nós criarmos o mesmo ambiente que nós criamos junto ao setor de infraestrutura"

A sessão solene que marcou a abertura do Fórum Brasil Export Minas e Energia reuniu, em Brasília, lideranças do setor público, da iniciativa privada e do meio jurídico para discutir os caminhos do país diante dos desafios energéticos e das transformações em curso no setor. Os discursos

evidenciaram a necessidade de estabilidade institucional, coordenação entre governo e mercado, segurança jurídica, velocidade nas decisões e atenção redobrada às condições de trabalho em um ambiente marcado por novas tecnologias e pela expansão das fontes renováveis.

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, abriu a solenidade destacando que o novo fórum nasce com a mesma base conceitual que consolidou o grupo como uma das principais plataformas de debates sobre infraestrutura no país. Ele afirmou que o Brasil Export Minas e Energia passam a integrar a estrutura nacional de conselhos e espaços de diálogo construídos ao longo dos anos, reforçando sua atuação de forma ampla e plural.

"Nosso compromisso de não ter bandeira, de não ter partido, de não ter ideologia. A nossa única bandeira é o crescimento do setor da infraestrutura, o que nós queremos quando lançamos um novo projeto, um novo espaço democrático. Obrigado pela confiança a todos os parceiros e tenho certeza que a partir de agora temos muito o que trabalhar e a produzir por este novo setor, que é um setor que transforma, como transforma o setor da infraestrutura", disse.

Julião destacou que o próximo passo será a criação do Conselho de Minas e Energia, que seguirá o modelo já consolidado em outros segmentos do grupo. Hoje, mais de 700 conselheiros atuam em fóruns nacionais, estaduais, regionais e internacionais.



O deputado Eduardo Pazuello disse durante seu discurso que o Brasil precisa encontrar maneiras objetivas voltadas para a velocidade em ações e negócios em prol do setor



Belmonte afirmou em seu discurso que o setor da energia e da mineração são considerados termos de soberania nacional, não somente atividades industriais e socioeconómicas

Atuação suprapartidária

O presidente da Frente Parlamentar em Apoio ao Petróleo, Gás e Energia (FREPPEGEN), deputado federal Eduardo Pazuello (PL-RJ), reforçou a necessidade de atuação suprapartidária para destravar processos e promover desenvolvimento. Ele cobrou pragmatismo nas ações públicas e privadas, apontando entraves que, segundo avaliou, ainda impedem o setor de avançar no ritmo exigido pela economia global.

“Não se dá para ter ideologia em assuntos de indução de desenvolvimento. A nossa frente parlamentar é apartidária, e quando a gente orienta o voto para 270 deputados, esse é o grande diferencial de uma frente parlamentar que tem o instituto como baliza. A gente fica chateado quando um deputado usa de ideologia de direita ou de esquerda para não concordar com algo que é indução do desenvolvimento. Aqui, se dedica ao apoio do setor, é preciso botar isso acima de qualquer discussão”, afirmou.

O diretor-executivo do Instituto de Petróleo, Gás e Energia (IPEGEN), general Marco Aurélio Costa, ressaltou que o momento exige maior articulação entre governo e mercado. “Queremos fazer a interlocução entre o meio privado e o meio público. Este é nosso objetivo e nós entendemos que temos um diferencial hoje reforçado com a presença e cooperação do Brasil Export”, afirmou.

Impactos trabalhistas

A dimensão humana da transição energética também entrou no centro das discussões. O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Alexandre de Souza Belmonte, chamou atenção para impactos trabalhistas decorrentes da expansão acelerada das energias renováveis em regiões remotas e em ambientes de trabalho que ainda carecem de padrões mais claros de proteção.

“O avanço da geração de energia eólica e solar tem criado oportunidade, mas também tem exposto relatos de vínculos precários de jornadas extensas, deslocamentos longos de ida e volta aos locais efetivos de trabalho e regiões remotas. Tem sido observado que a negociação coletiva enfrenta uma tal fragmentação que dificulta padrões uniformes de proteção”, disse.

Belmonte reforçou que a transição energética não pode se limitar ao plano tecnológico, e que a expansão de novas cadeias exige equilíbrio entre inovação e garantias essenciais aos trabalhadores. “O Tribunal tem plena consciência de que energia e mineração constituem atividades que exigem investimento e leitura jurídica qualificada. Mas a transição energética brasileira não pode limitar seu plano tecnológico, ela precisa ser também uma transição humana com condições de trabalho dignas, ambientes seguros, jornadas equilibradas, proteção social efetiva e participação ativa dos trabalhadores nas soluções que forem encontradas”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

ESPECIAL – ENERGIA - CORTES DE GERAÇÃO E FALTA DE ESCOAMENTO EXPÕEM DESAFIOS DA NOVA MATRIZ

Integrantes do painel no Fórum Brasil Export analisaram a pressão sobre a infraestrutura e as dificuldades de financiamento diante do avanço das fontes eólica e solar

Do PATRÍCIA FAHLBUSCH redacao.jornal@redebenews.com.br



O painel Implicações da Adição Energética: Curtailment, Projetos e Financiamentos debateram os desafios pertinentes à cadeia de atividades do setor elétrico até o consumidor

A produção e geração de fontes renováveis do setor elétrico no Brasil tem tido avanço acelerado, mas a operação, planejamento e financiamento da expansão dessa matriz não acompanham esse ritmo. Para debater os desafios pertinentes à cadeia de atividades deste segmento até a ponta da linha, ou seja, até o consumidor, o Grupo Brasil Export promoveu, em 25 de

novembro, a primeira edição do Fórum Nacional Brasil Export, em Brasília, e o painel Implicações da Adição Energética: Curtailment, Projetos e Financiamentos.

O debate contou com Bruno Merlin, diretor de Comunicação do grupo BE na mediação, e os convidados Marcello Cabral, diretor de Novos Negócios da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica), Renato Santos de Souza, engenheiro e analista setorial da área de Transição Energética e Clima do BNDES, Sergio Brasil, presidente da Renova Energia, e o deputado federal General Girão (PL-RN).

Merlin fez considerações sobre a expansão da capacidade renovável, principalmente as fontes solar e eólica, e que essa adição energética precisa do devido escoamento. Segundo ele, há necessidade de entendimentos técnicos, econômicos e institucionais para o devido tratamento a essa demanda.

“Falta infraestrutura para transmitir a energia gerada hoje. O Brasil já transmite e gera mais energia do que o é consumido. O Brasil Export quer aprofundar o debate com toda a comunidade, a iniciativa privada, associados, parceiros, agentes públicos, agências reguladoras, poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, e influenciar o futuro do país”, disse Bruno Merlin.

Sergio Brasil iniciou sua participação no debate lamentando a sanção presidencial à Medida Provisória 1304, que teve o dispositivo que tratava sobre o ressarcimento aos cortes de geração vetado. Para o presidente da Renova Energia, o principal prejuízo ao setor será a falta de previsibilidade.

“Isso implica em toda a cadeia de geração renovável. A falta de previsibilidade afeta projetos em sua operação e na receita, porque não se sabe quando ou como será o ‘corte’, e a manutenção da geração coloca em risco a operação de todo o sistema”, alertou Sergio Brasil, que chamou a atenção para o papel de soluções como armazenamento, a adoção de modelos híbridos e a expansão inteligente da rede.

Curtailment

Um dos eixos centrais do debate foi o curtailment, que no setor de energia elétrica é o corte ou redução da potência do gerador para manter a estabilidade da rede. O tema se tornou evidente conforme o avanço expressivo de usinas renováveis

em regiões onde a infraestrutura de transmissão ainda não é equivalente, ou não acompanha a velocidade dos investimentos. Marcello Cabral, diretor de Novos Negócios da ABEEólica, fez um

recorte sobre o Nordeste líder nacional em geração eólica, sendo responsável por mais de 90% da produção nacional. Essa área, segundo Cabral, já vive episódios frequentes de limitação de produção.

“Temos um recurso natural abundante e competitivo, mas isso exige correções de rota para evitar perda de valor e insegurança para os investimentos”, afirmou.

O deputado General Girão disse que o Parlamento está atento a essa questão em função da necessidade de aperfeiçoamentos regulatórios e da previsibilidade para o setor. Segundo ele, é preciso haver coordenação entre as esferas de governo, reguladores e a iniciativa privada.

Na perspectiva do financiamento, Renato Santos de Souza apresentou a visão do BNDES. O analista afirmou que o banco acompanha com atenção os efeitos do curtailment e a viabilidade econômico-financeira dos projetos.

“O curtailment foi causado, primeiramente, numa primeira onda de cortes que iniciou uns dois anos atrás, por questões técnicas de confiabilidade do sistema. Mas, depois desse problema, evoluiu para um excesso de energia, situação que a gente tem hoje, principalmente energia solar em algumas horas do dia. Nas horas que essa energia está mais ativa, por falta de demanda para consumir essa energia, o Operador Nacional do Sistema é obrigado a pedir o desligamento de algumas usinas, e essas usinas estão sendo impactadas com perda de receita, com prejuízos. A gente tem acompanhado esse problema desde o início. É um problema que é sério, e ainda não existe uma solução regulatória definitiva”, disse Renato.

Segundo o representante do BNDES, por enquanto, há projetos suportando as perdas causadas pelo curtailment.

“Muitos desses projetos da indústria contaram com o financiamento do BNDES, são projetos que receberam subsídios há muito tempo e estão até hoje. Perder tudo isso seria desastroso, mas é um problema complexo que exige muitas soluções, como reforços nas linhas de transmissão para resolver grande parte dos gargalos. A gente precisa de estímulo ao crescimento da demanda para eletrificar mais, para ter mais usos da energia elétrica, principalmente, substituindo fontes fósseis”, explicou o analista do BNDES.

Indústria e transportes

Renato Santos disse que as demandas mais latentes são a indústria e os transportes.

“O setor industrial está investindo em mecanismos para descarbonizar e eletrificar, bem como o setor de transportes. Mas, cabe destacar o quanto a gente avançou nos últimos anos. Tivemos várias leis sendo promulgadas, como mercado de carbono [Lei nº 15042/24], offshores [Lei nº 14754/23], a Lei do Paten [Lei nº 15103/25], o novo marco regulatório do setor elétrico [MP 1304/25] que abriu caminho para várias mudanças estruturais importantes”, considerou o analista do BNDES, que concluiu:

“Estamos olhando com bastante otimismo, vamos ser capazes de administrar esse problema conjuntural, continuar crescendo e mantendo a nossa matriz limpa, aproveitando as oportunidades de industrialização verde, trazendo mais desenvolvimento”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

ESPECIAL – DIVERSIFICAÇÃO ESPECIALISTAS DEFENDEM AMPLIAÇÃO DA GERAÇÃO NUCLEAR NO PAÍS

Debate no Brasil Export tratou de licenciamento, reservas de urânio e do papel dos pequenos reatores no reforço da segurança energética

Por PATRÍCIA FAHLBUSCH redacao.jornal@redebenews.com.br



Na opinião do deputado federal Julio Lopes, o licenciamento ambiental vem sendo um dos grandes entraves do desenvolvimento brasileiro, prejudicando o setor de energia nuclear

A matriz nuclear e sua relação com a ampliação da segurança energética, estímulo de investimentos e preparo do Brasil para os desafios da transição energética global. Esse foi o debate proposto pelo painel “Combustível nuclear e a modernização da matriz energética brasileira | De Angra 3 às PCRs”, realizado em 26 de novembro, em Brasília, durante a primeira edição

do Fórum Nacional Brasil Export Minas e Energia, do Grupo Brasil Export.

A condução do painel ficou a cargo de Raquel Lannes, diretora de Novos Negócios do Grupo Brasil Export, que considerou, entre outros pontos, que a modernização da matriz energética brasileira passa pela diversificação das fontes e pelo reconhecimento do papel da energia nuclear como complemento às formas renováveis. Os expositores foram o deputado federal Julio Lopes (PP-RJ) e John Forman, conselheiro do Instituto de Petróleo, Gás e Energia. Eles apresentaram análises sobre a capacidade do país de ampliar sua participação nuclear, avaliando a necessidade de avanço das obras da usina Angra 3, na região da Costa Verde do Rio de Janeiro, e as possibilidades proporcionadas pelas Pequenas Centrais Reatoras (PCRs), que representam uma geração de tecnologia nuclear mais flexível e adaptável a diferentes demandas.

Julio Lopes iniciou sua participação lembrando que o Brasil possui uma das maiores reservas de urânio do mundo, o que confere ao país uma posição estratégica no mercado global. Ele destacou que o potencial nuclear pode garantir previsibilidade de preços e segurança diante da intermitência das fontes renováveis, que tem registrado aumento acelerado no país.

“O Brasil é um dos poucos países do mundo que conseguem enriquecer o urânio a 20%, e por isso consegue fazer o yellowcake [concentrado de urânio], que é utilizado como combustível nuclear. Nós temos uma reserva mineral de mais de 300 mil toneladas de urânio. O Brasil tem uma riqueza mineral infindável, e isso porque só se pesquisou 25% do território nacional, e há mais de 20 anos não se faz uma nova pesquisa”, lamentou Julio Lopes.

Segundo o parlamentar, as usinas nucleares do país Angra 1 e Angra 2 contribuem com somente 1% da matriz energética brasileira.

“Angra 3 teve sua obra novamente paralisada em 2015 e segue paralisada. Apesar de representar apenas 1% da geração de energia, essa área congrega 7 universidades, um tesouro mineral absolutamente extraordinário e possibilidades fantásticas na área da tecnologia”, exclamou o deputado federal.

Julio Lopes fez duras críticas às barreiras impostas pelo atual modelo de licenciamento ambiental no Brasil que, segundo ele, travam projetos estratégicos e elevam os custos de implantação de novas usinas. O parlamentar somou aos problemas que impedem o desenvolvimento da matriz energética nuclear a morosidade, a insegurança jurídica, a falta de padronização dos processos, e os entraves regulatórios.

“Todos esses componentes acabam afastando investimentos e comprometendo nossa capacidade de competir globalmente em energia de base contínua. O licenciamento ambiental, da forma como é conduzido hoje, penaliza o nosso desenvolvimento”, analisou Julio Lopes.



Em sua participação, o conselheiro do Instituto de Petróleo, Gás e Energia, John Forman, garante que uma usina nuclear não irá explodir como a bomba que atingiu Hiroshima

John Forman adotou abordagem técnica, e chamou a atenção para a desinformação em torno da energia nuclear, como, o que realmente representa, a segurança na utilização, e os benefícios que proporciona. Ele destacou, também, que países desenvolvidos estão expandindo investimentos em pequenos reatores para atender ao setor elétrico, e as

Pequenas Centrais Reatoras são uma oportunidade para ampliar a geração nuclear de maneira mais rápida, economicamente viável, atender demandas e regiões específicas, otimizar e diversificar as fontes energéticas nacionais, e tornar o Brasil mais competitivo junto ao mercado internacional. “O Brasil reúne condições únicas para se inserir nesse movimento internacional, desde que avance em regulação, financiamento e, acima de tudo, planejamento para o desenvolvimento dessa matriz. O Brasil precisa tomar decisões estruturantes para que a energia nuclear ocupe um espaço mais relevante”, garantiu Forman.

O conselheiro do Instituto de Petróleo, Gás e Energia lamentou os gastos exorbitantes com a paralisação de Angra 3, que ultrapassam R\$ 8 bilhões. O investimento para conclusão da usina é estimado em cerca de R\$ 20 bilhões. Em caso de desmobilização da usina, o custo financeiro previsto também está na casa de bilhões de reais. “Para modernizar a matriz energética do Brasil é urgente destravar o setor nuclear e aproveitar seu potencial. Para isso, o país precisa construir um ambiente mais favorável para projetos de longo prazo, ter mecanismos de atração de investimentos, além de visão estratégica para as próximas décadas, senão, enquanto aguardamos 40 anos pela conclusão de Angra 3, vamos esperar, então, 80 anos por Angra 4”, alertou Forman.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025

ESPECIAL – JURÍDICO DEBATE EXPÕE ENTRAVES À ADESÃO DO BRASIL A CONVENÇÕES MARÍTIMAS

Encontro reuniu especialistas da Marinha, da advocacia e do setor de apoio marítimo para discutir regulação, qualificação de profissionais e impactos sobre óleo e gás

Por PATRÍCIA FAHLBUSCH redacao.jornal@redebenews.com.br



O Fórum Brasil Export realizou o debate jurídico ‘Regulação, Convenções Internacionais e a Formação de Marítimos: Desafios e Avanços para o Setor Marítimo e de Óleo & Gás’

O setor marítimo e a indústria de óleo e gás no Brasil passam por momentos de adequações. O desenvolvimento de ambas as cadeias é influenciado por normas nacionais, convenções internacionais e a necessidade crescente de formação qualificada para atender padrões

cada vez mais rigorosos de segurança e operação. Visando à troca de experiências e busca por alternativas para solucionar os gargalos que prejudicam o crescimento desses segmentos, o Fórum Nacional Brasil Export Minas e Energia, organizado pelo Grupo Brasil Export, realizou o debate jurídico ‘Regulação, Convenções Internacionais e a Formação de Marítimos: Desafios e Avanços para o Setor Marítimo e de Óleo & Gás’, com importantes nomes desses mercados no Brasil.

A moderação ficou com Jacqueline Wendpap, diretora executiva do Instituto Praticarem do Brasil. Na abertura ela pediu a Luiz Carlos Calvo dos Santos Junior Capitão de Mar e Guerra e ajudante da Divisão de Coordenação para os Assuntos da IMO – Marinha do Brasil que explicasse a atuação do país junto a Organização Marítima Internacional, e a importância das convenções internacionais serem internalizadas. O militar explicou que a Marinha do Brasil é um grande hub de vozes interministeriais.

“Nós coordenamos o centro de coordenação para os assuntos da IMO, é um colegiado composto por 13 ministérios, e periodicamente existem reuniões para debates das convenções. É um trabalho extremamente desafiador, porque a gente trata de convenções que abarcam desde a formação de marítimos. Nas reuniões dos conselhos consultivos da IMO tudo é colocado na plenária, como um organismo multilateral. A comunidade marítima é ouvida, e depois nós contamos com as com as vozes dos ministérios para que possamos internalizar ou não uma convenção”, disse Santos Junior.

O Capitão de Mar e Guerra passou a falar sobre a transição energética no Brasil, e afirmou que o país possui protagonismo na IMO nessa questão. Ele ressaltou a importância do grid de energia bastante variado, com destaque para o etanol e a produção de biocombustíveis.

Na sequência, a moderadora chamou para o debate Iwam Jaeger, Sócio do Kincaid | Mendes Vianna Advogados Marcus Vinícius Lisboa Brandão, Consultor Marítimo Sênior do Grupo ABL. Ela lembrou de uma edição do Encontro Nacional de Praticagem que abordou convenções internacionais, com destaque para as de Hong Kong, CLC 92, e Nairóbi. Jacqueline perguntou quais são as principais convenções que o Brasil ainda não conseguiu internalizar, e as principais dificuldades para a aplicação desses acordos e protocolos.

“O Brasil tem uma dificuldade na adoção. De 165 convenções marítimas, na área de transporte marítimo, apenas 65 foram adotados. Mas, está tendo um desenvolvimento, até porque 95% das cargas exportadas e importadas são feitas pelo transporte marítimo. À medida da relevância que o Brasil está se tornando no cenário internacional, acaba justamente trazendo a reboque essa necessidade da adesão das convenções”, respondeu Iwam Jaeger.

O advogado também fez considerações sobre a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados pela Poluição por Óleo de 1992, a CLC 92, o cenário do transporte marítimo brasileiro e o mercado do petróleo e gás.

“A CLC 92 não tem aplicação direta, por exemplo, para poluições causadas por operação em FPSO [Floating Production Storage and Offloading] e plataformas. O setor de óleo e gás é composto por embarcações de apoio, os PSVs [Platform Supply Vessels], os tankers, que tem uma influência direta sobre a CLC. Então, por exemplo, no último plano da Petrobras, se opera com 150 PSVs, e há um plano, até 2029, de ter uma expansão de dobrar a frota. Então, essas embarcações do mercado de gás e óleo vão se beneficiar diretamente com isso. Tem fundos bilionários, se a gente falar em bilhões de dólares, que vão beneficiar o Brasil no momento da adoção”, analisou.

Marcus Vinícius Lisboa Brandão, Consultor Marítimo Sênior do Grupo ABL, falou sobre as convenções internacionais e os acidentes, e sua experiência de 35 anos na Petrobras atuando diretamente em casos emblemáticos, gerenciando crises emergenciais. Em suas considerações, Lisboa deu ênfase às questões ambientais.

“Quando a gente fala de meio ambiente, é uma coisa muito nova, não só para a gente aqui no Brasil, mas para o mundo. A primeira vez que o mundo se reuniu para tratar de questões ambientais foi pouco mais de 50 anos atrás. Foi em 1972 em convenção da ONU em Estocolmo (Suécia). E a gente só foi ter o primeiro órgão ambiental de meio ambiente no Brasil em 1974. Olbama foi criado em 1980. Essas questões são, de uma maneira geral, muito novas”, explicou Lisboa.

Qualificação

Dino Antunes Batista, vicepresidente executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) e presidente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (ABEAM), falou sobre a importância da qualificação e formação de marítimos para fazer frente a essas situações de desastres e acidentes, bem como atuar na navegação, cabotagem, e navegação interior.

"A gente está falando, hoje, de um setor de apoio marítimo com mais de 400 embarcações de todos os tipos, das mais simples às mais complexas. É uma atividade que exige um pessoal extremamente bem preparado. Nossos marítimos precisam estar preparados para esse desenvolvimento tecnológico todo. Só que a gente também tem o aspecto da quantidade. Aqui, talvez, seja o problema maior ainda em termos de recursos. Esses recursos para formação de marítimos, eles concorrem com todo o orçamento da Marinha. Então, é muito complicado isso. Também faz parte aqui da discussão o setor de minas e energia. A gente pode estar falando de dobrar a frota do apoio marítimo. Para que isso possa acontecer, a gente vai ter que mais do que dobrar a quantidade de oficiais. Isso é um grande desafio", afirmou Dino Antunes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/12/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

COM AJUDA DA PETROBRAS, GOVERNO VENDE DUAS DAS TRÊS ÁREAS DO PRÉ-SAL E ARRECADA R\$ 8,7 BI

Valor ficou abaixo dos R\$ 10,2 bilhões que eram esperados com a venda da parte do governo em Mero, Atapu e Tupi

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro



Com ajuda da Petrobras, governo vende duas das três áreas do pré-sal e arrecada R\$ 8,7 bi — Foto: Tânia Rego/Agência Brasil

Com ajuda da Petrobras, o governo conseguiu vender duas das três áreas do pré-sal que colocou em leilão realizado pela PPSA na B3 (Bolsa de Valores de São Paulo) na manhã desta quinta-feira. O objetivo do certame era ajudar a arrecadação da União, mas só foram obtidos R\$ 8,7 bilhões dos R\$ 10,2 bilhões previstos.

O certame teve como objetivo licitar a parte da União nas áreas não contratadas das jazidas de Mero, Atapu e Tupi, todas na Bacia de Santos, no polígono do pré-sal. Esses três campos já estão em produção, mas as jazidas se estendem para além das fronteiras das áreas já contratadas.

A estimativa era arrecadar um valor mínimo total de R\$ 10,2 bilhões com a venda da fatia da União de 3,50% em Mero, de 0,83% em Tupi e 0,95% em Atapu. Sete empresas haviam se habilitado para participar do certame, mas apenas Petrobras e Shell levaram áreas, em um leilão sem concorrência.

Mero

A área de Mero, no pré-sal da Bacia de Santos, foi arrematada pelo consórcio formado por Petrobras e Shell. O valor pago foi de R\$ 7,791 bilhões, com ágio de 1,90% em relação ao valor do edital, de R\$ 7,646 bilhões. Somente as duas empresas apresentaram proposta.

A jazida tem como operadora a Petrobras e como sócios Shell, TotalEnergies, CNOOC e CNPC.

Atapu

Atapu, que tinha lance mínimo de R\$ 863,324 milhões, também foi arrematada pelo consórcio formado por Petrobras e Shell. Juntas, ofereceram R\$ 1,001 bilhão, com ágio de 16%. Hoje, o campo é operado pela Petrobras e tem Shell e TotalEnergies como sócias.

Tupi

A área tinha lance mínimo de R\$ 1,692 bilhão, mas não recebeu propostas. A área é operada pela Petrobras e tem Shell e Petrogal como sócias.

A assinatura dos contratos com as vencedoras está prevista para até 4 de março de 2026.

O presidente da PPSA, Luis Fernando Paroli Santos, classificou o resultado do leilão como um grande sucesso. Segundo ele, havia a expectativa de que as três áreas ofertadas fossem arrematadas. Ele explicou que o leilão contou com um modelo de preço mínimo justo para o ativo.

— A União não perde nada. Continuamos participando de Tupi e comercializando o óleo de Tupi, junto com a Petrobras, Shell e outras empresas. É um dia muito feliz para a PPSA e um dia muito feliz para o Brasil.

Artur Watt Neto, diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, lembrou que foram arrecadados quase R\$ 1 bilhão no leilão de concessões e mais R\$ 100 milhões em bônus de assinatura no leilão de partilha.

— No ano que vem teremos mais leilões. Já temos 275 blocos em cinco áreas preparados para os próximos certames.

'Esforço fiscal', diz MME

Segundo Renato Dutra, secretário de Petróleo do Ministério de Minas e Energia (MME), o leilão permitiu que a União monetizasse sua participação nas áreas de partilha, sem precisar realizar investimentos diretos.

— Isso foi possível por meio do comando legal que autoriza a transferência dos direitos e obrigações desses acordos. Além disso, essa iniciativa contribui com o esforço do governo brasileiro de consolidação fiscal, adotando um modelo que garante autonomia e competitividade, com regras que atendem de forma efetiva ao comando dos legisladores.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/12/2025

JUSTIÇA DETERMINA INCLUSÃO DA JBS AVES E MAIS DUAS EMPRESAS NA LISTA SUJA DO TRABALHO ESCRAVO

Mesmo após conclusão de processos administrativos, Ministério do Trabalho adotou medidas para excluir companhias desse cadastro

Por O GLOBO — São Paulo

A Justiça do Trabalho de Brasília determinou que JBS Aves e outras duas empresas do setor sejam incluídas, em cinco dias, no Cadastro de Empregadores, a chamada lista suja de trabalho escravo. Mesmo após processos administrativos concluídos, o Ministério do Trabalho e Emprego, que gerencia essa lista, adotou uma série de medidas que impediram a inclusão dessas empresas no cadastro, que é um documento público, divulgado semestralmente, para dar visibilidade aos resultados das fiscalizações de combate ao trabalho escravo.



Sede da JBS em São Paulo: Justiça manda incluir JBS Aves em lista suja do trabalho escravo — Foto: Divulgação / JBS

A decisão foi proferida, na terça-feira, pela juíza do Trabalho substituta Katarina Roberta Mousinho de Matos, da 11ª Vara do Trabalho de Brasília, que constatou que o ministério, amparado por um parecer jurídico da Advocacia-Geral da União (AGU), tentou impedir a publicação dos nomes das empresas por razões políticas e econômicas, e não por critérios técnicos ou legais. A AGU entendeu que haveria

"repercussão econômica e jurídica de ampla magnitude" para as empresas.

Em sua decisão, a juíza Katarina Roberta classificou como grave o ato do Ministério do Trabalho de impor um "sigilo injustificável, que visa blindar os atos do controle social e judicial". Ela observou que a Portaria Interministerial nº 4/2016, que dispõe sobre o Cadastro de Empregadores, veda a interferência política e que o uso desse expediente "afronta a finalidade administrativa, a imparcialidade, a moralidade, a jurisprudência do STF e a própria Portaria".

Gravidade dos fatos

Para a juíza, a gravidade dos fatos narrados na investigação, envolvendo condições degradantes dos trabalhadores, tornam ainda mais inadmissível a tentativa de obstrução. Segundo a decisão da juíza, a JBS Aves Ltda, além da Santa Colomba Agropecuária S.A. e a Associação Comunitária de Produção e Comercialização do Sisal (APAEB) já tinham processos administrativos completamente finalizados e, portanto, deveriam constar na lista.

A juíza afirma que a manobra do Ministério tinha como objetivo proteger companhias com grande peso econômico. Apenas empresas que já tenham esgotado todos os recursos administrativos, com garantia do contraditório e de ampla defesa, e que recebam decisões administrativas finais são incluídas na lista.

"A documentação juntada pelo Ministério Público do Trabalho (MPT) comprova o desvio de finalidade: os despachos fundamentam a avocação na 'repercussão econômica e jurídica de ampla magnitude' e nos 'reflexos na esfera patrimonial da empresa', evidenciando que o móvel da decisão não foi técnico-jurídico, mas econômico-político", argumentou a juíza em sua decisão, afirmando ainda que a interferência do Ministério do Trabalho fere princípios constitucionais como imparcialidade e moralidade, além de violar a separação dos poderes.

Ainda segundo a juíza, permitir que o Executivo revise processos concluídos equivale a conceder um "poder de veto" político sobre decisões que deveriam ser imparciais. O não cumprimento da decisão acarretará multa diária de R\$ 20 mil.

Procurado, o Ministério do Trabalho e Emprego informou que recorrerá da decisão assim que for formalmente notificado.

Numa ação civil pública, o Ministério Público do Trabalho (MPT) apontou a gravidade dos atos do Ministério do Trabalho e Emprego e processou a União para restabelecer a transparência da lista suja. Segundo o MPT, o ministério do Trabalho e Emprego, ocupado por Luiz Marinho, retirou as empresas do Cadastro.

"A situação foi ainda mais grave porque um dos despachos determinou que o ato não fosse publicado, impedindo a transparência sobre medidas de combate ao trabalho escravo. Diante do cenário, o MPT processou a União para determinar o retorno das empresas flagradas explorando trabalho análogo ao de escravo ao Cadastro de Empregadores", explicou o coordenador nacional de erradicação do trabalho escravo e enfrentamento ao tráfico de pessoas do MPT, Luciano Aragão, em nota publicada pelo MPT.

Segundo ele, o episódio não é apenas mais um caso de interferência política – "é o sintoma de um sistema que protege grandes corporações enquanto abandona trabalhadores à própria sorte".

O procurador afirma que o argumento da relevância econômica das empresas para não incluí-las na lista "esconde escolha política clara: priorizar interesses corporativos sobre direitos trabalhistas. Aceitar que empresas poderosas merecem tratamento diferenciado é admitir que o Estado brasileiro se curva ao capital, mesmo quando este escraviza".

Além do retorno das empresas flagradas explorando trabalho análogo ao de escravo, a decisão judicial proíbe a avocação indevida pelo ministro do Trabalho e Emprego. Também fica proibido o sigilo de atos decisórios ou a dispensa de publicação, garantindo a transparência da ferramenta do Cadastro de Empregadores. A magistrada alerta que eventual descumprimento pode caracterizar crime de responsabilidade e desobediência, improbidade administrativa e responsabilização pessoal da autoridade omissa.

Jornadas de trabalho de 16 horas

Numa operação realizada, no ano passado, fiscais do trabalho encontraram dez pessoas trabalhando em condições análogas à escravidão para uma empresa contratada para carregar e descarregar cargas para uma unidade da JBS chamada JBS Aves, no Rio Grande do Sul. A fiscalização constatou que os trabalhadores realizavam turnos de até 16 horas, ficavam sem acesso a água potável e a empresa contratada realizava descontos ilegais nos salários dos trabalhadores.

Em comunicado divulgado na época da fiscalização, a JBS informou que suspendeu imediatamente a empreiteira, rescindiu o contrato e bloqueou a empresa ao tomar conhecimento das alegações.

Ainda assim, os fiscais do trabalho decidiram que a JBS era responsável pelas condições de trabalho, já que não realizou a devida inspeção para garantir as condições de trabalho adequadas aos empregados.

Nesta quinta, a JBS informou que a Seara, unidade de aves da JBS, adicionalmente à suspensão da empreiteira, contratou uma auditoria externa para checagem da documentação dos trabalhadores de empresas terceiras, bem como intensificou a auditoria interna, com análise e verificação diária de todas as condições da prestação de serviços de apanha realizada por terceiros.

"A Seara tem tolerância zero com violações de práticas trabalhistas e de direitos humanos. Todos os fornecedores estão submetidos ao nosso Código de Conduta de Parceiros e à nossa Política Global de Direitos Humanos, que veda explicitamente qualquer prática de trabalho como as descritas na denúncia", informou.

A fiscalização também constatou nas outras duas empresas fiscalizadas irregularidades como a ausência de água potável, condições insalubres e problemas relacionados à segurança do trabalho. Ambos os casos aconteceram na Bahia.

A Associação Comunitária de Produção e Comercialização do Sisal (Apaeb) informou que é uma Associação sem fins lucrativos, que desde 1980 trabalha para melhorar a qualidade de vida dos pequenos produtores rurais no território do sisal. A Associação não tem fazendas e não faz plantio e colheita da fibra de sisal.

"A Apaeb não tem qualquer relação com a fazenda citada no processo, além de nunca ter tido qualquer tipo de contato direto ou indireto com nenhum dos trabalhadores. Isto foi explicado diversas vezes aos fiscais, que ignoraram e preferiram acusar a associação mesmo assim. A decisão do Ministério somente corrigiu uma grande injustiça que foi cometida contra a Apaeb", disse em nota.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/12/2025

PIB CRESCE APENAS 0,1% NO TERCEIRO TRIMESTRE, COM FREIO NO CONSUMO

Apetite das famílias por compras de bens e serviços ficou estável em 0,1%, menor variação desde o quarto trimestre de 2024. Dados foram divulgados nesta quinta-feira pelo IBGE

Por Mayra Castro e Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Shopping center no Rio: economia desacelera com freio no consumo — Foto: Gabriel de Paiva/Agência O Globo/Arquivo

A economia brasileira freou de vez no terceiro trimestre. O PIB (valor do conjunto de todos os bens e serviços produzidos pelo país) cresceu apenas 0,1% em relação ao segundo trimestre, informou o IBGE nesta quinta-feira. É um ritmo bem menos intenso que o registrado no início do ano, quando a atividade econômica avançou 1,5%, segundo dados revisados pelo instituto.

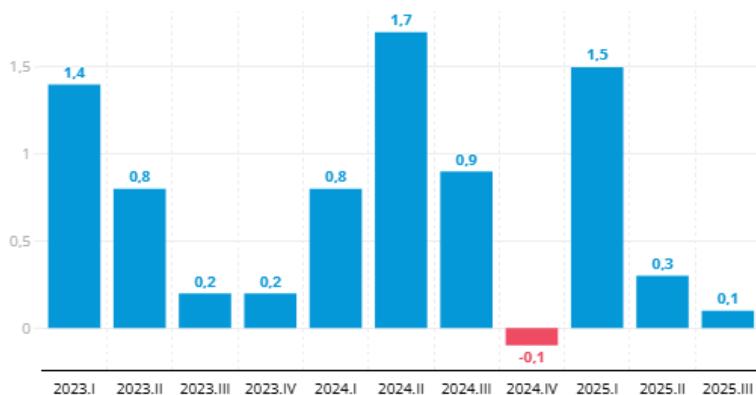
As projeções de analistas do mercado financeiro apontavam para um avanço de 0,2%, segundo pesquisa do jornal Valor Econômico com 70 equipes de economistas.

Como esperado, os juros elevados esfriaram a demanda. Para conter a inflação, o Banco Central (BC) subiu a taxa básica de juros (Selic) entre setembro de 2024 e junho último, saindo de 10,5% ao ano para 15% ao ano. Desde então, vem mantendo esse nível, o maior em quase 20 anos.

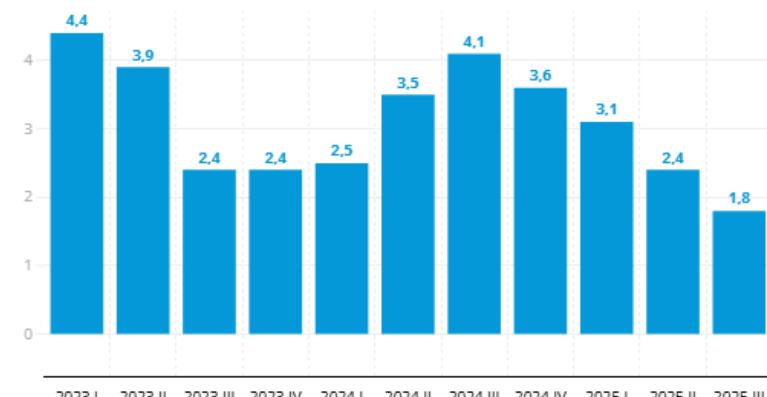
O desempenho do PIB

Em %

Trimestre contra trimestre imediatamente anterior



Trimestre contra mesmo trimestre do ano anterior



Fonte: IBGE

Com isso, o avanço do consumo das famílias desacelerou, apesar dos recordes sucessivos de baixa no desemprego, e avançou apenas 0,1% no terceiro trimestre. Foi o menor crescimento desde o quarto trimestre de 2024 e o menor para um terceiro trimestre desde 2016.

Na comparação com o terceiro trimestre de 2024, a perda de fôlego é evidente. O crescimento foi de apenas 0,4%. No segundo trimestre, houve alta de 1,8% sobre um ano antes e, nos três primeiros meses do ano, o consumo tinha saltado 2,2%, na mesma base de comparação.

— A política monetária contracionista, com certeza, está contribuindo para esse freio, essa desaceleração da economia — afirmou Claudia Dionisio, analista do IBGE. — Temos a transferência de renda (nas políticas sociais do governo) e os precatórios (a retomada dos pagamentos referentes a decisões judiciais que dão ganho de causa para os contribuintes, contra o governo), mas, de forma geral, os fatores negativos (para a demanda) estão pesando mais.

Com o consumo perdendo fôlego, a demanda doméstica também freou, apesar do resultado positivo dos investimentos (alta de 0,9% em relação ao segundo trimestre) e do consumo do governo (avanço de 1,3%).

Segundo a pesquisadora do IBGE, a desaceleração da economia só não foi maior porque a demanda externa substitui parte da doméstica, dando uma contribuição positiva para o crescimento.



O Porto de Oakland, na Califórnia: exportações brasileiras para os EUA recuam, mas crescem para outros mercados — Foto: Justin Sullivan/Getty Images/AFP

Exportações sobem 3,3% apesar de tarifaço

No campo das exportações, os dados do PIB mostram que o desempenho foi pouco afetado pelo tarifaço de Donald Trump. Em agosto, os EUA impuseram tarifas de até 50% sobre produtos brasileiros, elevando a sobretaxa de 10% que havia sido anunciada em abril.

Mesmo assim, o Brasil tem conseguido compensar as tarifas redirecionando as vendas para outros mercados. As exportações cresceram 3,3% no terceiro trimestre, segundo do IBGE. Tanto em setembro como em outubro, as exportações bateram recorde. Ainda nesta quinta-feira, será divulgado o resultado da balança comercial de novembro.

As importações, por sua vez, avançaram 0,3% — sempre que as exportações têm desempenho superior às importações, a contribuição da demanda externa para o PIB é positiva.

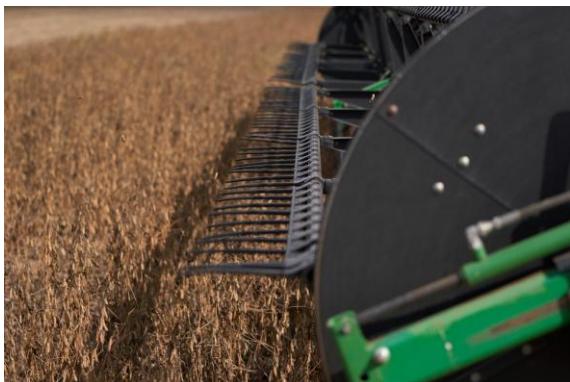
Produção e a demanda externa

Outro sinal de que a sustentação da demanda externa foi importante no terceiro trimestre está na composição do desempenho dos setores pela ótica da produção.

No geral, a agropecuária cresceu 0,4% ante o segundo trimestre, a indústria avançou 0,8%, e os serviços ficaram praticamente estáveis, com variação de 0,1%.

Só que os destaques foram dois setores voltados para as exportações, a agropecuária e a indústria extrativa, que inclui a produção de petróleo e gás e minerais.

Segundo o IBGE, embora respondam, juntos, por cerca de 11% do PIB, os dois setores foram responsáveis por mais da metade do crescimento de 1,8% do PIB agregado na comparação com o terceiro trimestre de 2024.



Safra no Brasil é concentrada no primeiro semestre
— Foto: Natalia Favre/Bloomberg

Agropecuária sobe 0,4%

A agropecuária saltou 10,1% sobre o terceiro trimestre de 2024. A alta mais modesta (0,4%) em relação ao segundo trimestre tem a ver com a sazonalidade das safras — no primeiro trimestre, o setor saltou 16,4% em relação os três últimos meses de 2024, por causa da supersafra de grãos.

Tradicionalmente, o PIB da agropecuária no Brasil tem seu melhor desempenho concentrado no primeiro semestre.

Isso porque a colheita da soja, principal cultura da agricultura nacional, se dá entre o primeiro e o segundo trimestres — para o cálculo do PIB, é no momento da colheita em que o valor da atividade é adicionado. No terceiro trimestre, ocorre a finalização da colheita do milho de segunda safra, que é plantado após a colheita da soja, nas mesmas áreas.

Já a indústria extractiva avançou 1,7% sobre o segundo trimestre e saltou 11,9% sobre um ano antes. Segundo o IBGE, o destaque foi a produção de petróleo e gás, que, com o desenvolvimento da extração na camada pré-sal, bate recorde atrás de recorde — e boa parte é escoada para o exterior.



Transporte foi um dos segmentos que mais cresceram no setor de serviços — Foto: Filipe Redondo/O Globo/15-4-2020

Serviços ficam estáveis

Já o setor de serviços (0,1%) não mostrou variação significativa. Ele responde por cerca de 70% do PIB brasileiro. Logo, um crescimento tão baixo, que responde ao esfriamento da demanda via consumo das famílias, influencia o resultado final da atividade econômica.

Dentro de serviços, uma exceção positiva que chama atenção é o segmento de transporte e armazenagem, com crescimento de 2,7% sobre o segundo trimestre deste ano. Para Claudia, do IBGE, o escoamento de produção de commodities, decorrente do bom desempenho da indústria extractiva e da agropecuária, contribuiu positivamente para essa atividade.

Revisão do PIB

O IBGE revisou para cima o crescimento da economia brasileira no primeiro trimestre deste ano, mas, com isso, piorou o desempenho do quarto trimestre de 2024. O instituto havia divulgado que o PIB dos três primeiros meses do ano tinha registrado crescimento de 1,3%. Agora, o IBGE constatou uma expansão de 1,5%.

Já no quarto trimestre de 2024, a variação passou de uma leve alta de 0,1% para uma leve queda de 0,1%. O crescimento anual de 2024 foi mantido em 3,4% — com a desaceleração já verificada no segundo e no terceiro trimestres, o desempenho deste ano ficará mais perto de 2%.

Houve também uma ligeira piora no desempenho do segundo trimestre. Anteriormente, o IBGE estimou uma alta de 0,4%. Agora, revisou para 0,3% de avanço ante o primeiro trimestre deste ano.

As revisões de cálculos anteriores para o desempenho do PIB são normais em todos os órgãos de estatísticas econômicas do mundo — o BEA, equivalente ao IBGE nos EUA, divulga três estimativas para cada trimestre do PIB americano.

No Brasil, os ajustes mais significativos costumam ocorrer quando é divulgado o PIB do terceiro trimestre porque o IBGE aproveita a divulgação das Contas Nacionais Anuais de dois anos antes, que costuma ser informada em novembro. Com base nesse dado de dois anos antes, o PIB de cada trimestre é recalculado.

No início do mês passado, o IBGE confirmou que o PIB de 2023 avançou 3,2%.

Projeções para 2025

Economistas têm avaliado que, mesmo com uma desaceleração natural no ritmo de geração de empregos, a força do mercado de trabalho tem contribuído para que a perda de fôlego do PIB seja gradual.

Com a perda de fôlego, analistas projetam que o crescimento econômico anual de 2025 ficará entre 2% e 2,5%, após três anos seguidos de altas em torno de 3%, no período de retomada da crise causada pela Covid-19.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 04/12/2025

BRASIL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 5,8 BILHÕES NA BALANÇA COMERCIAL EM NOVEMBRO, MAS VENDAS PARA EUA CAEM 28%

O principal destaque de exportação para o mês foi a soja

Por Bruna Lessa — Brasília



Superávit de novembro foi impulsionado pelo avanço das exportações de soja e carne bovina — Foto: Edilson Dantas

O Brasil terminou novembro de 2025 com superávit de US\$ 5,842 bilhões na balança comercial, impulsionado pelo avanço das exportações de soja e carne bovina. O resultado foi 13,4% menor do que o registrado no mesmo período de 2024. No mesmo período, porém, as vendas brasileiras para os Estados Unidos registraram queda de 28% em relação a novembro do ano passado, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior.

As exportações somaram US\$ 28,5 bilhões, alta de 2,4% na comparação anual. O principal destaque foi a soja, que cresceu mais de 60% e liderou as vendas brasileiras no mês, seguida pela carne bovina e por produtos da indústria, como aeronaves e itens de aço. Esse desempenho foi puxado sobretudo pela China, que ampliou em 41% as compras de produtos brasileiros, especialmente soja, petróleo e proteína animal.

Principais destaques de exportação em novembro:

- Soja
- Carne bovina
- Petróleo bruto (com variações regionais)
- Aeronaves e componentes
- Produtos siderúrgicos

Do lado das importações, o Brasil gastou US\$ 22,6 bilhões, 7,4% a mais do que em novembro do ano passado. As compras se concentraram em combustíveis, máquinas e motores, equipamentos de informática, medicamentos e outros insumos industriais, que representaram a maior parte do aumento das importações.

Produtos mais importados em novembro:

- Combustíveis e derivados
- Máquinas e motores industriais
- Computadores e equipamentos eletrônicos
- Medicamentos e insumos hospitalares

A relação comercial com os Estados Unidos, porém, seguiu em sentido contrário. As exportações brasileiras para o mercado americano despencaram 28%, o equivalente a uma queda de US\$ 1 bilhão, devido à menor demanda por petróleo bruto, café, suco de laranja, açúcar e madeira. No ano, a retração chega a 6,7%.

Enquanto isso, as importações vindas dos EUA cresceram 24,5%, impulsionadas por combustíveis, máquinas industriais, computadores e medicamentos — produtos de maior valor agregado que aumentam o gasto brasileiro na relação bilateral.

Com o impulso das vendas para a China e o bom desempenho do agronegócio, o país conseguiu compensar a queda no comércio com os Estados Unidos e fechar novembro com saldo positivo. No ano, o superávit acumulado chega a US\$ 57,8 bilhões.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 04/12/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - PIB FRACO: GOVERNO PRECISA GASTAR MENOS PARA QUE PAÍS VOLTE A CRESCER MAIS

Economia fica praticamente estagnada no terceiro trimestre, como reflexo dos juros altos e do esgotamento das políticas de estímulo ao consumo

Por Alvaro Gribel

O PIB cresceu apenas 0,1% no terceiro trimestre, na comparação com o segundo, o que é praticamente uma estagnação estatística, informou o IBGE nesta quinta-feira, 4. Esse crescimento mais fraco é uma tendência que deve continuar nos próximos resultados e reflete dois efeitos: os juros altos praticados pelo Banco Central e o esgotamento das políticas de estímulo ao consumo pelo governo Lula.

No terceiro trimestre, o consumo das famílias teve crescimento de apenas 0,1% (pelo lado da demanda), o mesmo percentual de crescimento dos serviços (pelo lado da oferta). Esses são dois grandes motores do crescimento do PIB brasileiro que mostram perda de fôlego, mesmo com o desemprego na mínima histórica.



A indústria cresceu 0,8%, impulsionada pela indústria extractiva (principalmente os setores de óleo, gás e minério de ferro), enquanto a indústria de transformação (que faz manufaturas e depende mais de crédito) teve alta mais modesta, de 0,3%.

Lula e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, durante cerimônia em Brasília Foto: Wilton Junior/Estadão

Já as exportações cresceram 3,3%, mostrando que o tarifaço de Donald Trump teve efeito limitado sobre o País, como apostaram os economistas.

Um ponto importante nos dados do PIB e que vem se repetindo trimestre a trimestre é a baixa taxa de poupança da economia, que afeta a taxa de investimento. No terceiro trimestre deste ano, a poupança permaneceu em 14,5% do PIB, o mesmo número de 2024, enquanto a taxa de investimento caiu de 17,4% para 17,3%.

Para efeito de comparação, nos anos em que o Brasil cresceu de forma mais forte e sustentável, entre 2004 e 2008, a taxa de poupança passava de 20%, o que fez a taxa de investimento chegar a 21%.

A diferença é que, naquela época, o governo tinha fortes superávits primários, ou seja, poupava recursos para reduzir a sua dívida, o que tinha como efeito colateral alavancar investimentos pelo setor privado. De um jeito ou de outro, a discussão sobre a economia brasileira se direciona para a política fiscal.

A economia mais fraca deve aumentar a pressão por parte do governo para que o Banco Central comece a reduzir a taxa de juros. Mas os sinais dados pelo BC são de que a taxa vai permanecer em 15% na reunião do Copom da próxima semana, podendo começar a cair nas reuniões de janeiro ou de março do próximo ano.

O governo gastar menos é a chave para o País voltar a crescer mais fortemente. É isso que vai permitir a queda da inflação, dos juros, e os aumentos das taxas de poupança e investimento. Lula, contudo, deve seguir o caminho contrário.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/12/2025

TARIFAÇO DE TRUMP: EXPORTAÇÕES DO BRASIL EM NOVEMBRO RECUAM 28% PARA OS EUA E SOBEM 41% PARA A CHINA

Puxada pelas exportações ao país asiático, balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 5,8 bi no mês

Por Flávia Said (Broadcast)

BRASÍLIA - As exportações de produtos brasileiros para os Estados Unidos caíram 28,1% em novembro, totalizando US\$ 2,662 bilhões no mês passado ante US\$ 3,703 bilhões em novembro de 2024. A balança comercial com este parceiro comercial resultou num déficit de US\$ 1,17 bilhão no mês passado.

Os dados foram divulgados nesta quinta-feira, 4, pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC). Esta é a quarta queda consecutiva nas vendas aos EUA, após a imposição do tarifaço 50% aplicada pelo governo Donald Trump aos produtos brasileiros.



Exportações do Brasil em novembro recuam 28% para os EUA e sobem 41% para a China Foto: Jim Watson/AFP

Já as importações de produtos americanos cresceram 24,5% em novembro em relação ao mesmo mês de 2024 (US\$ 3,834 bilhões x US\$ 30,78 bilhões).

No ano (de janeiro a novembro de 2025), as exportações caíram 6,7% (US\$ 34,204 bilhões x US\$ 36,652 bilhões). Nos onze meses de 2025, as compras

vindas dos EUA cresceram 12,7%, o equivalente a US\$ 42,149 bilhões, ante US\$ 37,404 bilhões no mesmo período de 2024. O déficit com os EUA no acumulado do ano é de R\$ 7,94 bilhões.

China

As exportações de produtos brasileiros para a China cresceram 41,0% em novembro, somando US\$ 8,271 bilhões no mês.

“A China foi o que puxou o movimento de exportação em novembro”, destacou o diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, Herlon Brandão. No ano, as vendas para o país asiático cresceram 4,2%, somando US\$ 92,912 bilhões.

Pelo lado das importações, houve alta de 3,1% nas compras vindas da China em outubro (totalizando US\$ 5,704 bilhões) e de 12,1% (US\$ 65,542 bilhões) de janeiro a novembro. Houve superávit de US\$ 2,57 bilhões com o país asiático no mês passado e de US\$ 27,37 bilhões no acumulado do ano.

Resultado geral

No total, a balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 5,842 bilhões em novembro de 2025, após saldo positivo de US\$ 6,964 bilhões em outubro. O valor foi alcançado com exportações de US\$ 28,515 bilhões e importações de US\$ 22,673 bilhões.

Em novembro, as exportações registraram alta de 2,4% na comparação com o mesmo mês de 2024, com crescimento de 25,8% em Agropecuária, que somou US\$ 1,16 bilhão; queda de 14% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 1,06 bilhão; e, por fim, crescimento de 3,7% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 570 milhões.

As importações subiram 7,4% em outubro ante o mesmo mês do ano passado, com queda de 5,4% em Agropecuária, que somou US\$ 20 milhões; queda de 18,1% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 210 milhões; e, por fim, crescimento de 9,3% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 1,79 bilhão.

Acumulado do ano

No ano, o saldo positivo é de US\$ 57,839 bilhões, ante US\$ 69,540 bilhões no mesmo período de 2024 (redução de 16,8%). Nas exportações, comparado o valor de janeiro a novembro de 2025 (US\$ 317,821 bilhões) com o do mesmo período de 2024 (US\$ 312,165 bilhões) houve crescimento de 1,8%.

Em relação às importações, também houve crescimento, de 7,2%, entre o valor dos onze primeiros meses de 2025 (US\$ 259,983 bilhões) na comparação com o mesmo período de 2024 (US\$ 242,624 bilhões).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/12/2025

CONGRESSO ABRE CAMINHO PARA TIRAR R\$ 10 BI DA META DAS ESTATAIS EM 2026 EM MEIO À CRISE DOS CORREIOS

Medida foi incluída no Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO)

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — O Congresso Nacional abriu caminho para retirar até R\$ 10 bilhões da meta de déficit primário das estatais em 2026, em aceno ao governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Na prática, a medida permite que os Correios tenham um prejuízo maior no próximo ano sem afetar as demais despesas do governo federal. Originalmente, o resultado obrigaria o Executivo a cortar gastos para compensar a meta.



Neste ano, os Correios acumulam prejuízo de R\$ 6,1 bilhões até setembro, segundo as demonstrações financeiras da estatal Foto: Foto: Tiago Queiroz/Estadão

O dispositivo foi incluído no Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2026 pelo relator da proposta, deputado Gervásio Maia (PSB-PB).

A regra retira da meta até R\$ 10 bilhões em despesas do Programa de Dispêndios Globais destinadas a empresas que possuam plano de reequilíbrio econômico-financeiro aprovado e vigente, com o objetivo de atender os Correios.

O projeto ainda será votado pelos deputados e senadores. A meta das estatais em 2026 é de um déficit de R\$ 6,8 bilhões.

Conforme o Estadão/Broadcast revelou, o rombo bilionário nas contas dos Correios levou a equipe econômica a estudar uma mudança na meta fiscal das empresas estatais do ano que vem. A meta não será alterada, mas retirar até R\$ 10 bilhões do cálculo permite na prática um resultado pior sem corte de outros gastos.

Os Correios buscam um empréstimo de R\$ 20 bilhões de bancos com aval do Tesouro Nacional em meio ao rombo que se acumula na estatal. O Tesouro rejeitou dar a garantia caso as taxas de juros do empréstimo estejam acima de 120% do Certificado de Depósito Interbancário (CDI). A proposta dos bancos para a empresa, segundo apurou o Estadão, foi de 136% do CDI.

O governo elaborou o Orçamento de 2026 com uma previsão de superávit nos Correios, possibilidade questionada por especialistas.

Após ter acumulado déficits primários nas contas nos dois anos anteriores (R\$ 440 milhões em 2023 e R\$ 3,2 bilhões em 2024), o governo passou a prever um superávit nos dois anos seguintes: R\$ 841 milhões em 2025 e R\$ 1,9 bilhão em 2026. Por outro lado, reconheceu o risco de realizar um aporte emergencial, possibilidade que até o momento foi afastada.

Congresso proíbe criação de novos gastos obrigatórios e benefícios fiscais em 2026

A oposição conseguiu emplacar no projeto uma medida para proibir a criação de novas despesas obrigatórios e aumento de benefícios fiscais em 2026, ano eleitoral, além dos que já existem e estão previstos no Orçamento. .

Só serão permitidas despesas obrigatórias que já estão no Orçamento e que devem somar R\$ 2,9 trilhões — o valor final só será conhecido quando a Lei Orçamentária Anual for aprovada. As despesas incluem, por exemplo, benefícios da Previdência Social, alimentação escolar e seguro-desemprego. Os valores poderão aumentar, mas não poderão ser criadas novas políticas públicas com gastos obrigatórios.

No caso dos benefícios fiscais, a proposta proíbe tanto a criação de novos incentivos quanto o aumento do que já está programado no Orçamento de 2026, um total de R\$ 612,8 bilhões. O governo concordou com a mudança para evitar que uma alteração ainda mais dura que estava na mesa, a que obrigaria a União a perseguir o centro da meta fiscal, e não o piso, e fazer um congelamento maior de gastos em ano de campanha.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/12/2025

LULA: NÃO TEM MAIS SENTIDO, COM AVANÇOS TECNOLÓGICOS, MANTER A JORNADA DE TRABALHO 6X1

O presidente defendeu que a discussão envolva sindicatos e especialistas, com foco na reorganização do modelo de seis dias trabalhados por um de descanso

Por Luiz Araújo (Broadcast), Gabriel Hirabahasi (Broadcast) e Mateus Maia (Broadcast)

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva defendeu, nesta quinta-feira, 4, a revisão da jornada semanal de trabalho no Brasil, afirmando que os avanços tecnológicos tornam obsoleto o modelo atual, de seis por um.



Lula falou sobre a jornada de trabalho em discurso na 6ª reunião do Conselhão Foto: Wilton Junior/Estadão

“O que avançou tecnologicamente que a gente não reduz a jornada de trabalho?”, questionou durante discurso na 6ª reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social e Sustentável (CDESS), o Conselhão.

Segundo o presidente, o debate sobre redução da jornada deve ser retomado de forma estruturada, à luz das transformações do setor produtivo. “Não tem mais sentido nosso País, com avanços tecnológicos, manter a atual jornada de trabalho”, afirmou.

Lula disse que a discussão precisa envolver sindicatos e especialistas, com foco na reorganização do modelo de seis dias trabalhados por um de descanso.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/12/2025

JUROS ALTOS AFETAM CONSUMO DAS FAMÍLIAS E REDUZEM EFEITO DE ESTÍMULO DO GOVERNO

Economistas veem espaço para corte de juros em janeiro, com expectativa de inflação dentro da meta em 2025

Por Daniel Tozzi Mendes (Broadcast) e Anna Scabello

O crescimento de 0,1% do Produto Interno Bruto (PIB) no terceiro trimestre confirmou as expectativas do mercado de desaceleração da economia. Apesar do esforço fiscal do governo, e do desemprego em baixa, a taxa básica de juros, em 15% ao ano, afetou o consumo das famílias, uns dos principais motores de crescimento do PIB. Por outro lado, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) revisou o crescimento dos dois primeiros trimestres deste ano.

No primeiro trimestre, o crescimento de 1,3% passou para um avanço de 1,5%, e a alta de 0,4% do segundo trimestre foi reduzida para 0,3%. Com isso, algumas casas também revisaram suas projeções. O Banco Inter alterou de 2,1% para 2,2% a projeção de crescimento da economia em 2025.

De acordo com o economista sênior do Inter, André Valério, a expansão, ainda que tímida, da economia no terceiro trimestre, se deveu muito mais aos gastos do governo do que ao consumo das famílias. “Se a gente tivesse uma política fiscal mais comedida, muito provavelmente esse PIB teria sido negativo pela abertura que a gente vê”, diz ele.

Os números do terceiro trimestre, segundo o economista, também “reforçam a fragilidade” da relação entre investimento e poupança no Brasil, um desequilíbrio que permanece no radar como ponto de atenção para a trajetória de crescimento nos próximos anos.



A dinâmica do PIB continua sustentada por agro e petróleo, enquanto indústria de transformação e serviços ligados à demanda doméstica exibem sinais crescentes de cansaço Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Ele destaca que a Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) subiu de 16,6% no segundo trimestre para 17,3%, mas, ao mesmo tempo, houve uma “queda considerável” na taxa de poupança. “Isso reforça a nossa fragilidade nesse equilíbrio entre investimentos e poupança e que torna a gente dependente de recursos estrangeiros”, considera Valério.

Apesar dessas vulnerabilidades e da resiliência de algumas métricas, a avaliação de Valério é que a economia do País parece caminhar para um “pouso suave”, com acomodação da atividade em meio a um cenário de maior controle inflacionário.

“Tudo caminha para uma inflação já dentro da meta em 2025. O cenário parece caminhar para um pouso suave, que é o objetivo maior de todos os bancos centrais. Vemos um espaço para cortar juros já em janeiro. Não esperamos a política monetária deixando de ser restritiva, mas ela não precisa ficar nesse patamar tão excessivamente restritivo”, afirma.

O economista Leonardo Costa, do ASA, a dinâmica do PIB continua sustentada por agro e petróleo, enquanto indústria de transformação e serviços ligados à demanda doméstica exibem sinais crescentes de cansaço. Adicionalmente, ele aponta que a revisão das séries indica que o início de 2025 foi mais forte do que inicialmente divulgado, mas isso não altera o quadro de que o ano segue marcado por arrefecimento ao longo dos trimestres.

À frente, a expectativa do economista é moderação da atividade no quarto trimestre de 2025, visto que os indicadores antecedentes sugerem que outubro foi um mês de atividade mais fraca. Novembro, em contrapartida, dá sinais ainda incipientes de uma retomada parcial, favorecida pela Black Friday, algo visto por Costa como pontual e que não altera a tendência para a economia.

Na avaliação do economista-chefe da G5 Partners, Luis Otávio de Souza Leal, a desaceleração do crescimento do PIB acumulado em quatro trimestres, de 3,3% para 2,7%, corrobora o diagnóstico de alívio da atividade doméstica. “Juntando tudo isso, com uma indústria mais dependente da parte extractiva e a indústria de transformação mais fraca, vemos bons sinais para a política monetária”, destaca o economista, em referência à expectativa de queda da taxa Selic em 2026.

Para o Bradesco, no detalhamento pelo lado da demanda, o consumo das famílias, consumo do governo e formação bruta de capital fixo estão “em clara desaceleração”. Além disso, o Bradesco observa que a demanda privada, principal canal de transmissão da política monetária, permaneceu praticamente estável nos últimos dois trimestres.

“A absorção doméstica — soma do consumo das famílias e do governo mais os investimentos estão em clara desaceleração. No ano passado a taxa de crescimento interanual era superior a 5% ao ano; atualmente essa taxa está próxima de 1%”, detalhou o banco em relatório. O Bradesco projeta que o PIB deverá permanecer próximo da estabilidade no quarto trimestre. A estimativa é de alta de 2,1% no PIB de 2025.

PETROBRAS E SHELL ARREMATAM EM LEILÃO DOIS LOTES DE ÁREAS DO PRÉ-SAL POR R\$ 8,8 BI

Terceiro lote estava previsto, mas não atraiu interessados, e valor total arrecadado ficou abaixo dos R\$ 10,2 bilhões mínimos previstos em edital

Por Elisa Calmon (Broadcast)

Em consórcio, Petrobras e Shell arremataram nesta quinta-feira, 4, dois dos três lotes de áreas não contratadas da União, localizadas na bacia de Santos, no polígono do pré-sal, leiloados na B3. Sem concorrentes, as empresas desembolsaram cerca de R\$ 8,8 bilhões pelas fatias dos campos de Mero (Lote 1) e Atapu (Lote 3).

Estava previsto ainda o certame do Lote 2 (Tupi), mas o ativo não atraiu interessados. Com isso, o valor total arrecadado ficou abaixo dos R\$ 10,2 bilhões mínimos previstos em edital, somando os três lotes.

O consórcio ofertou R\$ 7,791 bilhões pela totalidade da fatia pertencente à União no Campo de Mero, hoje equivalente a 3,500%. O valor equivale um deságio de 1,9% ante o valor mínimo estipulado, que era de R\$ 7,646 bilhões.



Petrobras já opera nos campos de Mero e Atapu, que tiveram lotes leiloados nesta quinta-feira Foto: Flávio Emanuel/Agência Petrobras

Na sequência, as duas empresas conquistaram também a participação de 0,950% no Campo de Atapu, com um ágio mais relevante: 16%. O consórcio ofereceu aproximadamente R\$ 1 bilhão ante a cifra mínima de R\$ 863,3 milhões.

A Petrobras já opera nos campos de Mero e Atapu. A companhia possui parceiros como Shell, Total, CNOOC, CNODC e a Galp, a depender da área.

O leilão desta quinta-feira, promovido pela Pré-Sal Petróleo (PPSA), busca otimizar a gestão dos ativos da União já em produção, promovendo maior eficiência econômica e atraindo investimentos privados para campos de alta produtividade e baixo risco.

A assinatura dos contratos com as vencedoras está prevista para até 4 de março de 2026 e a empresa que adquirir a parcela da União passará a fazer parte do consórcio operacional da jazida a partir de 1º de março de 2027.

Pagamentos complementares

Além do pagamento do valor da proposta de preço, as vencedoras estão sujeitas, ao longo da vigência do contrato, ao pagamento de valores complementares extraordinários (earn-out) à União. Entre eles, o pagamento Contingente Brent, que será devido sempre que a média anual do preço do Petróleo tipo Brent, para um determinado ano calendário, exceder o valor mínimo de U\$ 55 por barril.

Já o contingente redeterminação deverá ser desembolsado sempre que uma redeterminação resultar em aumento da parcela de participação do contrato, com base no porcentual adicional que venha a ser auferido pela cessionária.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/12/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

BRASIL REGISTRA DESACELERAÇÃO NA QUEDA DAS EXPORTAÇÕES AOS EUA EM NOVEMBRO, DIZ BRANDÃO

Segundo o diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, o recuo foi de 28,1%, contra queda de 37% no mês anterior

Por Giordanna Neves, Valor — Brasília



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

O diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, Herlon Brandão, afirmou que a retirada parcial das tarifas pelos Estados Unidos tende a estimular uma retomada ou ao menos uma desaceleração da queda das exportações brasileiras para o mercado norte-americano. Segundo ele, a medida deve favorecer a recomposição dos embarques de produtos de maior valor na pauta, especialmente café e carne.

De acordo com os dados divulgados nesta quinta-feira (4) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (Mdic), as exportações do Brasil para os Estados Unidos seguem em queda, ritmo registrado desde agosto. Em novembro, houve redução de 28,1%, menor que o de 37% registrado no mês anterior. No acumulado de janeiro a novembro, as vendas dos Brasil para os EUA diminuíram 6,7%.

Em novembro, as maiores quedas nas exportações brasileiras para os Estados Unidos foram registradas em óleos brutos de petróleo, com retração de 66% - item que não foi alvo das tarifas americanas.

O café não torrado recuou 55,6%, e a carne bovina, 58,6%. Ambos os produtos estavam na lista tarifada e tiveram as sobretaxas retiradas em novembro, mas o efeito da medida ainda não aparece nos dados do mês, devendo ser observado apenas nas próximas leituras, segundo Brandão. As vendas de sucos de frutas e vegetais caíram 40,1%, enquanto as vendas de celulose diminuíram 31,4% - esta última já havia saído do escopo tarifário anteriormente.

De acordo com Brandão, os dados revelam um "mix" de situações, reflexo tanto dos efeitos diretos das tarifas aplicadas sobre produtos específicos quanto de impactos indiretos, já que o encarecimento provocado pelas sobretaxas retraiu a demanda dos consumidores norte-americanos.

O diretor também citou para a alta das exportações brasileiras destinadas à China em novembro, que tiveram um crescimento de 41%, ante o mesmo mês do ano anterior. O movimento contrasta com o desempenho do primeiro semestre, quando as vendas ao mercado chinês acumulavam queda. "A maior demanda chinesa fez com que aumentasse a exportação para China", comentou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/12/2025

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PREVÊ CONCESSÕES HIDROVIÁRIAS PARA 2026

Leilões de hidrovias do Paraguai e Lagoa Mirim são esperados no primeiro semestre; Tocantins e Tapajós ficam para segunda metade do ano

Por Carlos Vasconcellos, Para o Valor — Rio



(esq. para dir.) Taís Hirata, repórter do Valor; Lilian Campos, da Infra S/A; Alex Dias Carvalho, da Fiepa, e Otto Luiz Burlier, secretário nacional de Hidrovias e Navegação — Foto: Oswaldo Forte/Valor

O Ministério dos Transportes planeja lançar leilões para a concessão de transporte hidroviário em 2026. A previsão foi anunciada pelo secretário Nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério, Otto Burlier, durante evento da série debates "Logística no Brasil", promovida pelo Valor, com oferecimento de Infra S.A. e Ministério dos Transportes, na sede da Federação das

Indústrias do Estado do Pará (Fiepa), em Belém.

Em participação online, Burlier afirmou que espera divulgar o edital para a concessão da hidrovia do Rio Paraguai até o fim de março para realização do leilão ainda na primeira metade do ano.

Segundo ele, o processo está avançado para a concessão da hidrovia de Lagoa Mirim, na região Sul, que também deve ser licitada no primeiro semestre. "Ainda temos a expectativa de realizar a licitação das hidrovias do Tapajós e do Tocantis, na região Norte, na segunda metade do ano", afirmou.

Durante o evento, que teve mediação de Taís Hirata, repórter do Valor, Burlier destacou a importância estratégica do modal hidroviário para o país, em especial para a região amazônica. "As hidrovias são 80% menos poluentes que o modal rodoviário e representam um investimento bem mais baixo que uma ferrovia. O investimento previsto na Ferrogrão, por exemplo, é de R\$ 25 bilhões, contra um custo de R\$ 500 milhões em 12 anos, na Hidrovia do Rio Madeira", comparou.

O diretor-adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam), Augusto Rocha, considera, no entanto, que as mudanças climáticas são um risco para os projetos hidroviários. "Precisamos entender melhor essa dinâmica para evitar desperdício de recursos com dragagens que não terão efeito, como aconteceu na última seca, em 2024."

O vice-presidente da Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia (Fetramaz), Daniel Bertolini, por sua vez, lembrou que a baixa navegabilidade em períodos secos obriga o desvio de carga das hidrovias para outros modais e outros portos fora da região Norte. "Isso encarece os produtos e tira competitividade", avaliou. Bertolini destacou ainda a necessidade de se olhar para o gargalo de acesso aos portos da região e de cuidar de melhorias de infraestrutura nas rodovias. "Estamos em uma região de difícil acesso, onde uma ponte interditada pode representar um desvio de 500 km."

Diretor de Concessões da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Pará, Wilton Teixeira reconheceu os desafios logísticos a serem enfrentados. "Temos dezenas de projetos de mineração a ser explorados no Sul do Estado que não avançam por falta de acesso a hidrovias ou ferrovias", apontou. Outro projeto chave para destravar a logística paraense seria a construção de uma ferrovia até o Porto de Barcarena. "Além da dragagem dos canais, para permitir o escoamento de grãos e minérios", disse.

Também presente no evento, Lilian Campos, superintendente de inteligência de mercado da Infra S.A., chamou a atenção para o impacto social do desenvolvimento de infraestrutura logística na região amazônica. "Não estamos falando só do impacto econômico, mas da necessidade de conectar as comunidades ribeirinhas que vivem praticamente isoladas, com o resto do país. O Plano Nacional de Logística tem olhado com atenção para esse aspecto, também", afirmou.

Para Alex Dias Carvalho, presidente da Fiepa, o avanço da infraestrutura não pode ser paralisado pelas questões ambientais. "A sustentabilidade ambiental é fundamental, mas não pode funcionar

como pretexto para o imobilismo", afirmou. "A região tem atributos geográficos e logísticos que oferecem grande potencial de desenvolvimento, mas para isso a preservação ambiental tem que coexistir com o desenvolvimento econômico e social."

Elizabeth Grunwald, presidente da Associação Comercial do Pará, acredita que esse desenvolvimento virá em grande parte da bioeconomia da região. "Há um grande potencial, mas temos gargalos de financiamento e também de infraestrutura e segurança jurídica", afirmou. Para ela, o papel do setor público é fundamental para começar a desatar esses nós. "Não há investimento do setor privado, sem participação efetiva do setor público na infraestrutura."

Apesar dos gargalos, Marco Antônio Migliorini, diretor-presidente das concessionárias Centro-Oeste Airports e Norte da Amazônia Airports, esta última detentora das concessões dos aeroportos de Belém e Macapá, mantém o otimismo. Segundo ele, em dois anos e meio, a Norte da Amazônia antecipou os investimentos obrigatórios de R\$ 450 milhões nos aeroportos e está pronta para ampliar a movimentação de passageiros e cargas. "A região Norte tem uma posição estratégica para acesso a destinos da América do Sul, América do Norte e Europa", avaliou.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 04/12/2025

MIGRAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO PARA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM É ESTRATÉGICA PARA REDUZIR EMISSÕES DE CARBONO

Em encontro promovido pela ABAC durante a COP 30, em Belém, lideranças debateram gastos com logística e produção de combustíveis marítimos sustentáveis

Por ABAC



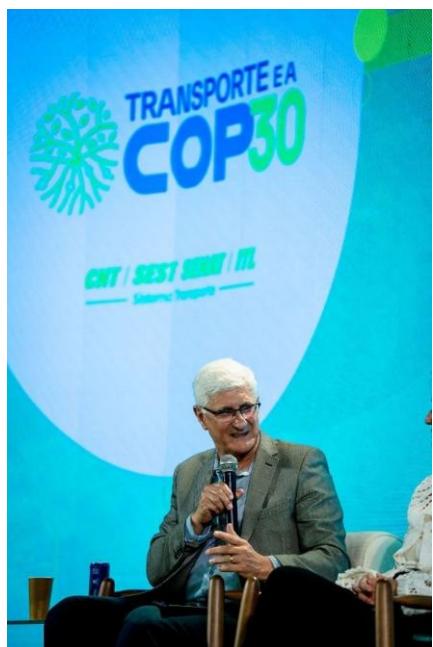
O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos, Otto Bulier (em pé), o diretor-executivo da ABAC, Luis Fernando Resano, e a CEO da Marsalgado Brasil, Cristiane Marsillac no painel "A contribuição do transporte marítimo doméstico para as metas ambientais brasileiras", realizado em Belém, durante a COP 30 pela ABAC no Espaço Estação do Desenvolvimento, da Confederação Nacional do Transporte (CNT) — Foto: Divulgação

Preocupação central no combate às emergências climáticas, a redução das emissões de carbono na atmosfera tem desafiado governos e setor produtivo a encontrar alternativas aos combustíveis fósseis. Nesse cenário, a navegação de cabotagem – transporte de carga de um porto a outro dentro do país – avança como opção mais sustentável do ponto de vista ambiental e econômico, com menos custo e mais eficiência.

A migração do meio rodoviário para a cabotagem como estratégia de descarbonização, a redução de gastos com logística e o potencial do Brasil na produção de combustíveis sustentáveis estiveram em debate no painel "A contribuição do transporte marítimo doméstico para as metas ambientais brasileiras", realizado em Belém, durante a COP 30, pela Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), no Espaço Estação do Desenvolvimento, da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

O encontro reuniu especialistas, líderes empresariais, gestores públicos e também moradores da capital paraense, especialmente jovens estudantes. Logo no início do debate, o moderador Luis Fernando Resano, diretor-executivo da ABAC, comentou com a plateia como a cabotagem está presente no cotidiano: "O arroz que vocês comem veio do Rio Grande do Sul para cá de cabotagem, também as motocicletas que vieram da Zona Franca de Manaus e a latinha de água feita de alumínio, que veio de uma bauxita que foi transportada. Cabotagem é o transporte dentro do nosso

país, de Manaus para Santos, do Sul para cá, está no dia a dia das pessoas, mas elas não percebem porque não foram elas que contrataram o transporte.”



marítimo”, afirmou Resano.

O moderador do painel, Luis Fernando Resano, diretor-executivo da ABAC: mudança de cultura produziria efeito nas emissões — Foto: Divulgação

O impulsionamento da cabotagem retiraria um número significativo de caminhões das rodovias em viagens de longas distâncias. “A simples mudança na cultura de uso intensivo do modal rodoviário para uma maior utilização da cabotagem já produziria um efeito significativo na redução das emissões, uma vez que o transporte marítimo emite quatro vezes menos CO₂ que o rodoviário, por ser mais eficiente energeticamente. Um único navio pode transportar cerca de três mil contêineres — carga que exigiria o mesmo número de caminhões, cada um com seu próprio motor. O Brasil pode assumir papel de protagonismo ao apostar em combustíveis alternativos, como o biodiesel, desde que seja ‘limpo’ em toda a cadeia produtiva, da plantação da biomassa ao transporte e ao abastecimento dos navios, com emissões reduzidíssimas. O etanol, amplamente utilizado há décadas no modal rodoviário, também pode se tornar uma importante solução para o transporte

O diretor-executivo da ABAC destacou que as empresas que operam na cabotagem têm aprimorado continuamente a operação de seus navios com o objetivo de aumentar a eficiência energética e reduzir emissões: “Entre as medidas adotadas estão o uso de tintas especiais que diminuem a resistência ao deslocamento das embarcações, ajustes nos sistemas de propulsão e nas máquinas, além da otimização das velocidades de navegação, de modo a operar no regime mais econômico possível”.

8 mil km de costa

Na primeira apresentação, Otto Bulier, secretário nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos, reforçou a prioridade do governo em valorizar o transporte marítimo doméstico e detalhou o BR do Mar, programa criado para estimular o transporte de cargas pela cabotagem ao longo da costa brasileira, que soma quase oito mil quilômetros. Bulier mostrou gráficos que apontam que a cabotagem no Brasil é responsável por apenas 9,3% da carga transportada, enquanto 67% é levada por meio rodoviário.

“É impressionante um país como o nosso, com o tamanho da costa que a gente tem, estar tão distante do potencial que a cabotagem pode oferecer para baratear os produtos transportados e, totalmente alinhado com a agenda da COP 30, promover a descarbonização na nossa matriz logística. Aumentar a cabotagem no Brasil por si só já ajuda a melhorar a nossa meta de diminuir a emissão de carbono por meio de transporte”, afirmou o secretário.

As expectativas do BR do Mar são de reduzir em até R\$ 19 bilhões por ano os custos logísticos do país, com a diminuição dos gastos com fretes em 15%. Além disso, a navegação reduz em 80% a emissão de gases do efeito estufa, se comparada ao meio rodoviário. “A cabotagem é a alternativa mais segura, econômica e sustentável e o BR do Mar estimula o crescimento da cabotagem na matriz logística brasileira”, disse Bulier.

O programa traz novas modalidades de afretamento (aluguel) de embarcações, inclusive com possibilidade da vinda de navios estrangeiros, pois o país não tem fabricação suficiente para a demanda interna. Uma nova portaria do governo incentiva a contratação de embarcações sustentáveis do ponto de vista ambiental e social. “Tem que ter pelo menos dois terços de brasileiros trabalhando dentro da embarcação. É algo bastante moderno inclusive mundialmente, algo novo que a gente está discutindo com o setor, fora questões ambientais. A embarcação que utilizar

combustíveis mais sustentáveis ou tiver alta eficiência energética será considerada sustentável", explicou Bulier.

Matemática das emissões

CEO da Marsalgado Brasil, Cristiane Marsillac destacou os caminhos para a redução da emissão de gases de efeito estufa na cabotagem e mostrou a matemática da comparação com a rodovia:



A CEO da Marsalgado Brasil, Cristiane Marsillac: transporte marítimo já é a descarbonização do transporte de carga — Foto: Divulgação

"O transporte marítimo já é a descarbonização do transporte de carga", afirmou, calculando os impactos de cada modalidade de transporte: "Quando você vem de caminhão, cada tonelada de carga que movimenta por um quilômetro emite 74 gramas de CO₂ equivalente na atmosfera. Você vê saindo no cano de descarga. Quando você traz uma tonelada de carga de navio, emite 14 gramas de CO₂ equivalente por quilômetro. A cada quilômetro você reduziu 60 gramas de CO₂ que estava indo para a atmosfera e ajudando a aquecer a temperatura. Por isso nosso compromisso é achar formas de reduzir a emissão de carbono", afirmou Cristiane.

Um novo planejamento logístico deve, portanto, partir do primeiro ponto: "é necessário restabelecer o setor marítimo como alternativa para o país". Ao mesmo tempo, os portos precisam estar mais preparados e eficientes para receber os navios. Um dos desafios é garantir que os navios possam, quando atracados, se conectar à energia elétrica de terra.

Cristiane mencionou ainda o conceito da multimodalidade, já que o transporte marítimo pressupõe duas conexões rodoviárias, pois a carga precisa chegar e sair do porto. "Quando a gente aumenta o marítimo, é bom para o rodoviário também. Em vez de fazer uma viagem de 14 dias, talvez ele faça quatro viagens por dia (em distâncias próximas). Vai dormir em casa, estar perto da família".

Combustíveis sustentáveis

Em relação aos combustíveis sustentáveis, Cristiane mencionou a posição favorável no Brasil, com produção madura de alternativas como etanol e biodiesel marítimo. "Quando a gente fala de etanol, de biodiesel para os europeus, eles não estão acostumados a entender isso como combustível. Mas aqui a gente tem um programa da década de 70, o Proálcool, tem um programa de produção de biodiesel muito inovador. A gente já tem combustíveis hoje que são produzidos através da agricultura. É importante que sejam produzidos de forma sustentável, não adianta produzir combustível e desmatar", afirmou.

O Brasil tem potencial para, seguindo as diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO), reduzir drasticamente as emissões de carbono com o uso do biodiesel marítimo e outros combustíveis alternativos. Existem, no entanto, alguns desafios a serem enfrentados, a começar pelo preço, já que as opções sustentáveis são mais caras que o combustível marítimo atual. Uma saída é a geração de créditos a partir do carbono que deixou de ser emitido. "É preciso que a gente comece a precisar o carbono. Se você tem combustível que emite menos carbono, você tem que ter alguma vantagem para compensar. Porque se você coloca combustível mais caro a bordo sem nenhuma compensação, você vai fazer o inverso, o frete marítimo vai ficar mais caro e você vai perder do mar para a rodovia de volta", alertou Cristiane.

Os debatedores concordaram que planejamento é a chave para um futuro com menos emissões de gases do efeito estufa: desde a migração do meio rodoviário para o marítimo até investimentos em pesquisa e produção de combustíveis alternativos a preço justo, passando por mais eficiência dos portos e avanço do Brasil como protagonista na transição de matriz logística. "Existe combustível

maduro já para a gente começar a transição, primeiro com biodiesel, depois com etanol, mas precisa equacionar a questão de logística e competitividade desses combustíveis para o armador. Se a gente pensar em descarbonizar o Brasil, a gente tem grande oportunidade, porque a navegação de cabotagem tem um potencial de crescimento muito expressivo. Hoje o Brasil não fomenta sua navegação da cabotagem, o investimento em cabotagem é privado, dos armadores", destaca Cristiane.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, tem mencionado a política pública de estímulo à cabotagem e o programa BR do Mar como instrumentos para "utilizar o mar brasileiro, o litoral do país, como um grande corredor de transporte". "O BR do Mar vai reduzir entre 20% e 60% os custos logísticos do Brasil e é parte de um modal que vai integrar cada vez mais com as nossas rodovias com as nossas ferrovias. Isso dialoga com a agenda da descarbonização, da sustentabilidade com navios verdes, reduz custos logísticos, fazendo com que o Brasil cresça, se desenvolva, mas sobretudo gere emprego e renda para o povo brasileiro", afirma o ministro.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 04/12/2025

Baixo investimento e 220 obras paradas: travas ao avanço da infraestrutura de transportes brasileira

Com aportes muito abaixo do necessário e falhas no planejamento, CNI aponta necessidade de rigor técnico e integração de modais para destravar logística e reduzir o Custo Brasil

Por CNI 04/12/2025



O Tribunal de Contas da União (TCU) aponta que atualmente 19% do total de obras federais estão paralisadas — Foto: Getty Images

Nas últimas duas décadas, os investimentos em transporte e logística no Brasil têm representado entre 0,4% e 0,7% do Produto Interno Bruto (PIB) por ano. O percentual é bem abaixo da estimativa do que seria necessário: algo em torno de 2,2%.

Não bastasse a falta de recursos, há centenas de projetos não concluídos. Neste momento, 220 obras federais de transportes estão paralisadas, segundo dados do Tribunal de Contas da União (TCU), ou 19% do total.

A interrupção leva à deterioração e impacta em seus custos por conta da imprevisibilidade causada pelos atrasos e da necessidade de manutenção do que está pronto e abandonado.

Os problemas do transporte e da logística afetam de forma indistinta. Atrapalham a vida dos compradores de commodities agrícolas que precisam fazer com que a produção chegue até os compradores, assim como dificulta a vinda das indústrias que dependem de rodovias e ferrovias para a circulação de mercadorias. Sem contar os riscos para os motoristas que trafegam por estradas precárias sob uma série de riscos, que vão da deterioração do veículo, passando pela lentidão na viagem e o gasto adicional de combustível, chegando ao risco de acidentes graves e até fatais.

Vetor de desenvolvimento econômico e social

"A modernização da infraestrutura de transportes representa mais do que eficiência operacional para a indústria. É um vetor de desenvolvimento econômico e social", sintetiza Ricardo Alban, presidente da CNI.

Ainda segundo análise de Alban, a integração entre os diferentes modais, a racionalização dos investimentos públicos e privados e a busca por soluções sustentáveis de transporte são fatores determinantes para ampliar a produtividade nacional.

"Estradas, ferrovias, aeroportos, hidrovias e portos bem estruturados reduzem o Custo Brasil, aumentam a atratividade para novos investimentos e fortalecem a capacidade de as empresas brasileiras competirem no mercado internacional", ilustra o representante da CNI. Ao mesmo tempo, completa Alban, são fatores essenciais para melhorar a qualidade de vida da população, com impactos positivos sobre o emprego, a renda e o bem-estar social.



Ricardo Alban, presidente da CNI — Foto: Divulgação

Recentemente, a CNI divulgou o estudo Planejamento de transportes e as novas rotas de integração logística na América do Sul. O documento traz uma série de recomendações para a adequação do atual modelo de priorização de projetos adotado no país.

O objetivo é que as propostas do estudo façam parte da discussão do Plano Nacional de Logística (PNL 2050), em fase de elaboração pelo governo federal. A confederação já tem apresentado contribuições na tentativa de que o PNL elimine os problemas estruturais do setor. Para chegar ao estudo, foram usados dados nacionais e internacionais que mostram como as falhas no planejamento comprometem a infraestrutura.

Atenção desde a avaliação dos projetos

O eixo da proposta da CNI, segundo Ramon Cunha, especialista em Infraestrutura da CNI que participou do estudo, é o aprimoramento dos planos e a execução de sua política de transportes. Para isso, os projetos devem ser avaliados logo no início por meio de uma Análise de Custo-Benefício (ACB) - um recurso de aferição da viabilidade socioeconômica que compara os custos calculados aos benefícios esperados. Isso evitaria que aqueles de má qualidade ou com taxas sociais de retorno baixas ou negativas avancem.

No entanto, atualmente os projetos são definidos como prioritários apenas por meio de uma Análise de Multicritério (AMC), em que são avaliados os benefícios gerados por cada empreendimento, explica Cunha.



A integração entre os diferentes modais aumenta a atratividade para novos investimentos no Brasil — Foto: Getty Images

Ainda segundo o especialista em infraestrutura da entidade, o teste de viabilidade, com o uso de uma análise de custo-benefício, deveria ser combinado com a identificação de falhas críticas para impedir sua implantação, operação ou a provisão dos serviços decorrentes, além da avaliação integrada de projetos.

No entanto, há outros nós a serem desatados para que o setor avance. "Analismos nos planos setoriais que o governo não tem a análise de custo dos projetos, só o índice de benefícios gerais na definição dos planos de projetos prioritários. A metodologia não considera a interação das infraestruturas. Por exemplo, uma ferrovia só seria viável se estivesse ligada a um porto", explica. No entanto, completa Cunha, as infraestruturas foram analisadas de forma estática e individual. Daí a proposta da CNI de haver um feito um aperfeiçoamento metodológico.

Cunha traz exemplos de como uma parte significativa das obras brasileiras vêm se arrastando por décadas. É o caso da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), que integra a Malha Nordeste, uma

rede ferroviária essencial para o transporte de cargas no país, segundo aponta o próprio TCU, e que teve seu projeto lançado em 2006.

O que se percebe é que o Brasil, na análise de Cunha, investe muito pouco em infraestrutura. O especialista da CNI cita alguns países na comparação. A China vem investindo de 5,5% a 6% do PIB ao ano, enquanto a Índia está em um patamar próximo de 4%, com o Brasil na ordem de 2%. "O país precisaria investir de 4% a 4,5% do PIB em infraestrutura. No entanto, tem um elevado número de obras paradas e que poderiam trazer benefícios para a sociedade", diz.

Rotas estratégicas e o caminho para a integração logística na América do Sul

O trabalho da CNI mapeou também rotas estratégicas para avançar na integração logística da América do Sul, com potencial de melhorar a integração logística do continente. São elas: **Rota 1 - Ilhas da Guiana; Rota 2 – Amazônica; Rota 3 - Quadrante Rondon; Rota 4 - Bioceânica de Capricórnio; e Rota 5 - Bioceânica do Sul** (veja mais detalhes abaixo).

No entanto, segundo a avaliação feita dos projetos de integração sul-americana conduzidos pelo governo, não há evidências ou ao menos semelhanças com os critérios metodológicos de seleção de projetos do modelo em curso - o PIT 2019-23, ou o Planejamento Integrado de Transportes 2019-2023, apontado com o primeiro ciclo do planejamento de transportes de longo prazo no Brasil, coordenado à época pelo então Ministério da Infraestrutura (hoje o Ministério dos Transportes).



Ramon Cunha, especialista em Infraestrutura da CNI — Foto: Divulgação

Além desse descompasso entre as diferentes áreas do governo, a CNI aponta uma série de preocupações com os critérios de escolha e de priorização dos projetos. A partir do que foi mapeado no estudo, a entidade pede que sejam feitas análises mais rigorosas de custo-benefício e de cálculo da taxa social de retorno das iniciativas, além da necessidade de transparência e mais governança no novo ciclo de planejamento (PIT 2024-27).

As rotas que podem ajudar na integração logística da América do Sul

Rota 1 - Ilhas da Guiana

Liga o Brasil ao litoral venezuelano. Compreende os estados do Amapá, Pará, Amazonas e Roraima, integrando-os à Venezuela, Guiana, Guiana-Francesa e, indiretamente, ao Suriname. As conexões internacionais ocorrem por meio de rodovias em Roraima e Amapá.

Rota 2 - Amazônica

Inicialmente anunciada como "Rota Manta-Manaus", que ligaria a capital amazonense ao porto de Manta, no litoral equatoriano, por um eixo único, essa rota passou por uma ampliação ao longo de um ano de estudos e negociações. A Rota Amazônica prevê a conexão entre o Amazonas, a Colômbia, o Peru e o Equador. Inclui a conexão com os litorais peruano e colombiano, chegando aos portos de Tumaco (COL), Paita (PER) e Chancay (PER).

Rota 3 - Quadrante

Rondon Integra Mato Grosso, Rondônia, Amazonas e Acre ao Peru e à Bolívia, estendendo-se até o porto de Arica no Chile, por meio da ferrovia La Paz–Arica. Rota de tem maior interconectividade com as demais, une-se às Rotas 1 e 2 na hidrovia do Rio Amazonas e à Rota 4 em Corumbá (MS).

Rota 4 - Bioceânica de Capricórnio

Essa rota faria a ligação entre portos no Atlântico (Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul e Itajaí) e no Pacífico (Antofagasta, Mejillones e Iquique, no Chile), por meio de obras de integração de

fronteiras localizadas em Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina, unindo-os à Argentina e ao Paraguai.

Rota 5 - Bioceânica do Sul

No lado brasileiro, essa rota passa exclusivamente pelo Rio Grande do Sul conectando-o à Argentina, ao Uruguai e ao Chile por meio de rodovias e uma hidrovia. A rota criaria um corredor rodoviário bioceânico entre os portos de Imbituba, no sul de Santa Catarina, e o porto de Rio Grande, no extremo sul gaúcho, e os portos chilenos de Valparaíso, Viña del Mar e San Antonio. Clique aqui e conheça o estudo da CNI "Planejamento de transportes e as novas rotas de integração logística na América do Sul"

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 04/12/2025

APÓS SANÇÕES DOS EUA, NAVIOS COM PETRÓLEO RUSSO FICAM PARADOS NO MAR

Tempo de viagem do petróleo russo para portos chineses subiu para mais de 12 dias, com Moscou precisando recorrer a viagens mais longas para driblar sanções

Por Julian Lee — Bloomberg



A Rússia está enfrentando dificuldades para entregar suas cargas de petróleo em razão das sanções dos Estados Unidos, com os volumes embarcados em petroleiros que não conseguem atracar aumentando em mais de 20% desde agosto.

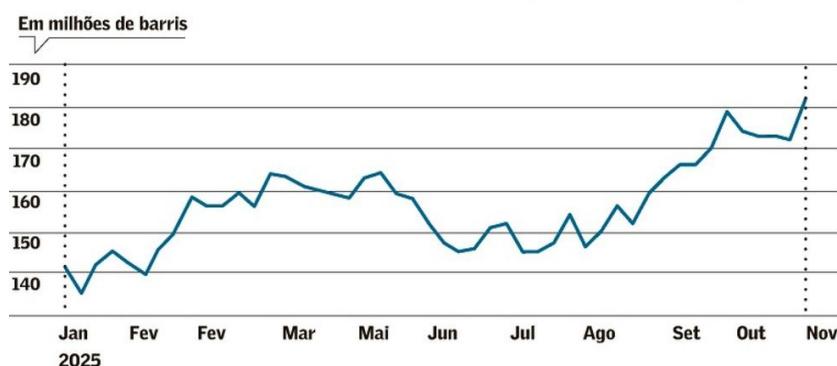
Embora Moscou tenha mantido os embarques confortavelmente acima de 3 milhões de barris por dia, o descarregamento das cargas tem se mostrado mais difícil. O tempo médio de viagem - do carregamento à descarga - do petróleo do tipo ESPO, enviado do porto de Kozmino, na costa do

Pacífico, para portos chineses, subiu para mais de 12 dias para navios carregados em novembro. Isso representa um aumento em relação à média de pouco mais de oito dias dos petroleiros que fizeram a rota em agosto.

Os atrasos levaram a um aumento acentuado na quantidade de petróleo russo em navios-tanque no mar, que ultrapassou 180 milhões de barris no final de novembro, um aumento de 21% nos últimos três meses.

Petróleo russo no mar

180 milhões de barris estão embarcados, 21% a mais desde agosto



Fonte: Dados de rastreamento de navios compilados pela Bloomberg. Nota: Revisões nas descargas históricas de cargas reduziram ligeiramente a quantidade de petróleo russo no mar ao longo do período

Além dos navios ficarem ociosos por longos períodos, alguns estão seguindo rotas mais longas. Pelo menos dois navios-tanque carregados com petróleo Urals estão contornando o Cabo da Boa

Esperança em direção a destinos asiáticos, em vez de seguir a rota mais curta pelo Mar Vermelho. Outros desviaram de seus destinos iniciais na costa oeste da Índia, prolongando as viagens e mantendo as cargas na água por mais tempo.

O acúmulo de petróleo russo no mar ocorre em um momento em que os fluxos de petróleo transportado por via marítima aumentaram pela primeira vez em seis semanas. Moscou embarcou 3,46 milhões de barris por dia nas quatro semanas até 30 de novembro, de acordo com dados de rastreamento de navios compilados pela Bloomberg, um aumento de cerca de 210.000 barris em relação ao período até 23 de novembro.

Esse foi o primeiro aumento desde que os EUA anunciaram sanções às gigantes da produção Rosneft PJSC e Lukoil PJSC em meados de outubro.

No entanto, o aumento nos fluxos foi compensado pela nona queda consecutiva nos preços do petróleo, deixando o valor das exportações marítimas de Moscou inalterado no nível mais baixo desde janeiro de 2023.

Separadamente, navios ligados à Rússia que operam no Mar Negro têm sido atacados pela Ucrânia, que também atingiu uma das boias de carregamento do terminal de exportação do CPC, perto de Novorossiysk. Esses ataques, que começaram na sexta-feira, ainda não afetaram o fluxo de petróleo bruto a partir de Novorossiysk.

Em média diária, os embarques na semana até 30 de novembro saltaram para 3,94 milhões de barris por dia, um aumento de cerca de 690.000 barris por dia em relação à semana anterior, o maior volume em quase três meses. Além disso, um carregamento de petróleo bruto Kebco, do Cazaquistão, foi embarcado de Novorossiysk durante a semana.

No Pacífico, os embarques do porto de Kozmino se recuperaram para um nível mais normal, enquanto os fluxos do terminal do projeto Sakhalin 1 em De Kastri, na Rússia, permaneceram baixos, com apenas um carregamento de navio-tanque na última semana. Já os embarques do Ártico a partir de Murmansk se recuperaram fortemente após várias semanas de atividade excepcionalmente baixa. Enquanto isso, os embarques combinados de petróleo dos Urais provenientes do Mar Báltico e do Mar Negro também aumentaram.

Em média, ao longo de quatro semanas, o valor bruto das exportações de Moscou manteve-se inalterado em US\$ 1,13 bilhão por semana nos 28 dias até 30 de novembro, com o aumento do volume exportado compensando a nona queda consecutiva nos preços médios.

Utilizando essa medida, os preços de exportação do petróleo Urals da Rússia, proveniente do Mar Báltico, caíram cerca de US\$ 2,80 por barril, para US\$ 43,52, enquanto os preços das cargas do Mar Negro recuaram US\$ 3,60 por barril, para US\$ 41,12. O preço do petróleo Pacific ESPO caiu US\$ 1,90, atingindo uma média de US\$ 53,92 por barril. Os preços de entrega na Índia também caíram, US\$ 1,40, para US\$ 58,66 por barril, um novo mínimo para o período desde março de 2023. Todos os preços são de acordo com dados da Argus Media.

Semanalmente, o valor das exportações teve uma média de cerca de US\$ 1,19 bilhão nos 7 dias até 30 de novembro, um aumento de 17% em relação ao período até 23 de novembro, já que o aumento das exportações mais do que compensou outra queda nos preços.

Os petroleiros com produtos russos estão cada vez mais evitando declarar um destino final

Os embarques observados para clientes asiáticos da Rússia, incluindo aqueles sem destino final especificado, subiram para 3,27 milhões de barris por dia nos 28 dias até 30 de novembro, em comparação com os 3,1 milhões revisados no período até 23 de novembro.

Embora a quantidade de petróleo russo com destino à China e à Índia pareça estar diminuindo drasticamente, essa queda está sendo em grande parte compensada pelo aumento das quantidades em navios que ainda não indicam um destino final, o que permite que grande parte desse padrão se inverta. Os petroleiros estão cada vez mais sem indicar um destino final até estarem bem além do Mar Arábico, enquanto alguns nunca indicam um ponto de escala final, mesmo depois de atracarem para descarregar o petróleo.

Além disso, os navios também estão passando mais tempo no mar, com vários petroleiros desviando de seus destinos iniciais na costa oeste da Índia ou na Turquia. Eles também estão ficando retidos aguardando para descarregar em portos chineses, com pelo menos um petroleiro carregado com ESPO parado há mais de três semanas.

Atualmente, há mais petróleo em navios-tanque sem destino final definido do que em navios que sinalizam estar a caminho da China, Índia ou Turquia.

O fluxo de navios-tanque com destino a portos chineses atingiu 960.000 barris por dia nas quatro semanas até 30 de novembro, uma queda em relação aos 1,09 milhão revisados para o período até 23 de novembro. O volume destinado à Índia caiu para 850.000 barris por dia, ante 1 milhão revisado no período até 30 de novembro. Mas há o equivalente a 1,47 milhão de barris por dia em embarcações que ainda não indicaram um destino final.

Desse total, cerca de 1,42 milhão de barris por dia estão em navios provenientes de portos ocidentais da Rússia, com destino a Port Said ou ao Canal de Suez, ou em navios provenientes de portos do Pacífico sem ponto de entrega definido, e outros 50.000 barris por dia estão em petroleiros que ainda não indicaram um destino.

No passado, quase todas essas cargas acabaram na Índia ou na China, mas sanções americanas mais rigorosas podem impedir que esse petróleo chegue aos oceanos, a menos que os vendedores russos encontrem soluções alternativas.

O fluxo de petróleo para a Turquia nas quatro semanas até 30 de novembro aumentou ligeiramente para cerca de 170.000 barris por dia. Os embarques para a Síria permaneceram zerados.

Os petroleiros que transportam petróleo bruto russo para o país do Mediterrâneo Oriental raramente sinalizam seu destino e geralmente desaparecem dos sistemas automatizados de rastreamento quando estão ao sul de Creta, o que dificulta a estimativa dos fluxos antes da chegada dos navios ao porto de Baniyas, onde normalmente podem ser detectados por imagens de satélite. O último navio russo a descarregar sua carga ali partiu de Murmansk no final de setembro, chegando no início de novembro.

Todos os números excluem cargas identificadas como petróleo do Cazaquistão, tipo KEBCO. Essas são remessas feitas pela KazTransoil JSC que transitam pela Rússia para exportação através de Novorossiysk e Ust-Luga e não estão sujeitas a sanções da União Europeia nem a teto de preço.

Os barris cazaques são misturados com petróleo de origem russa para criar um fluxo de exportação uniforme. Desde a invasão da Ucrânia pela Rússia, o Cazaquistão renomeou suas cargas para diferenciá-las daquelas enviadas por empresas russas.

A Bloomberg classifica as transferências de carga entre navios como clandestinas se os sinais de posição automatizados parecerem estar desligados ou falsificados - uma tática conhecida como spoofing - para ocultar o encontro das duas embarcações envolvidas na troca de carga.

Os dados de rastreamento de embarcações são comparados com relatórios de agentes portuários, bem como com fluxos e movimentações de navios relatados por outros provedores de informações, incluindo Kpler e Vortexa Ltd., e imagens de satélite que cobrem portos russos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/12/2025

portosenavios

PORAL PORTOS E NAVIOS

CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO DO PORTO DE PARANAGUÁ TEM RESULTADO HOMOLOGADO

Da Redação Portos e logística 04/12/2025 - 18:34



O Ministério de Portos e Aeroportos homologou, nesta quinta-feira (4), o resultado do leilão de concessão do canal de acesso aquaviário ao Porto de Paranaguá (PR), confirmado o Consórcio Canal Galheta Dragagem como concessionário e responsável pelo aprofundamento e a ampliação do canal para permitir a entrada de embarcações de maior porte no terminal paranaense. O CCGD é formado pelas belgas Deme Concessions NV e Deme Dredging NV e a brasileira FTS Participações.

A homologação considerou a proposta apresentada pelo consórcio vencedor, a habilitação técnica da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários e o cumprimento de todos os procedimentos definidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no edital de concessão. Com ela, poderá ser iniciado o projeto de aprofundamento e alargamento do canal principal, com investimento previsto em R\$ 1,22 bilhão.

Com a etapa licitatória concluída e homologada, o próximo passo será a assinatura do contrato de concessão. Em seguida, poderão ser iniciadas as obras e os serviços previstos na concessão. A concessionária terá que assegurar a manutenção da profundidade de acesso e a melhoria das condições de naveabilidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/12/2025

INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA ATUAL PREJUDICA DESCARBONIZAÇÃO DA FROTA, DIZ LOUREIRO

Por Danilo Oliveira Navegação 04/12/2025 - 18:23



Centronave avalia que demora na dragagem dos canais de acesso e na expansão da capacidade instalada de movimentação adia vinda de conteineiros mais novos, prorrogando uso de combustíveis fósseis e menos eficientes em portos no Brasil

Os gargalos de acesso a grandes portos brasileiros prejudicam a recepção de porta-contêineres mais modernos, adiando a renovação da frota e o uso de combustíveis renováveis e menos emissores. A avaliação é do Centro de Navegação Transatlântica (Centronave), que cita a demora no avanço da dragagem para aprofundamento e manutenção dos canais de acesso, assim como a falta de capacidade instalada nos terminais portuários que operam contêineres no país.

dragagem para aprofundamento e manutenção dos canais de acesso, assim como a falta de capacidade instalada nos terminais portuários que operam contêineres no país.

“Os navios hoje que saem dos estaleiros, ou com emissão reduzida ou com emissão zero, são navios maiores e que não entrariam em portos brasileiros por falta de infraestrutura, condenando a continuarmos usando uma frota mais velha e emissora de carbono”, alertou o diretor-executivo do Centronave, Cláudio Loureiro, em entrevista à Portos e Navios.

Ele lembrou que, apesar do adiamento da decisão sobre estrutura Net Zero da Organização Marítimo Internacional (IMO) para outubro de 2026, serão estabelecidas regras para eliminar as emissões do transporte marítimo global até 2050, com aplicação de sobretaxa para os armadores que não se enquadram às metas de redução de emissões.

Loureiro acrescentou que esse atraso na renovação da frota terá impacto no preço dos produtos, que já são distantes dos grandes mercados consumidores e porque a movimentação acaba sendo mais cara. “Alguns navios custam até US\$ 100 mil para esperar 3 a 4 dias em Santos, consumindo combustível fóssil. Eles não poderão ser trocados porque os portos não têm capacidade de recebê-los”, lamentou.

Ele mencionou a falta de capacidade física dos portos e em Santos (SP), que opera hoje com taxas de ocupação acima de 90%, além do limite usual de eficiência de aproximadamente 65% preconizado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). O cenário, observa, é de falta de berços, de armazenagem e de calado para navios de maior porte em relação aos que escalam os portos do país atualmente.

O diretor-executivo do Centronave considera que o Brasil perde tempo nas discussões sobre melhorias de infraestrutura e aumento de capacidade, enquanto outros países vêm investindo em terminais modernos, eletrificados e com movimentação de grandes volumes. Ele citou o Porto de Chancay (Cosco), construído em três anos e inaugurado em 2024 no Peru, o qual considera uma alternativa avançada e que diminuiu a duração de viagens para a Ásia.

“Os novos terminais estão sendo construídos já eletrificados. Estamos nos preocupando com quem é o acionista. Existem remédios regulatórios concorrenciais para serem adotados. Devíamos estar concentrados na competição dos projetos”, comentou, em referência às discussões do novo terminal de contêineres de Santos, o Tecon Santos 10.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/12/2025

NA CÂMARA, MPOR APRESENTA BENEFÍCIOS DA CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO MADEIRA

Por Nelson Moreira Navegação 04/12/2025 - 18:07



Secretário de hidrovias e navegação destacou previsibilidade e queda dos custos de fretes em até 24% com uso intensivos das hidrovias

A Comissão de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional da Câmara dos Deputados debateu, na última terça-feira (2), a concessão da Hidrovia do Rio Madeira como parte do Programa Nacional de Desestatização (PND). Na audiência, o secretário nacional de hidrovias e navegação (SNHN), Otto Luiz Burlier, explicou, que entre os principais objetivos do projeto estão atrair investimentos, já que os recursos da União são insuficientes, garantir a previsibilidade da navegação, reduzir custos de frete e as emissões de gases dos caminhões. Segundo Burlier, o transporte rodoviário é hoje responsável por 67% dos transportes de cargas no país e o hidroviário, por 6%.

Além disso, ele explicou que a concessão da hidrovia a gestores privados permitirá superar entraves como burocracia, deficiência de formação de mão de obra especializada para o transporte hidroviário, licenciamento ambiental, ações de segurança da navegação e de governança. Burlier citou como exemplo a dragagem dos rios, hoje objetos de contratos renovados a cada ano e que passarão a ser de cinco anos, mas que, com a concessão, serão de responsabilidade do concessionário, permanentes e sem necessidade de se submeter aos trâmites de licitações e outros processos que emperram as aprovações.

Ele disse ainda que os programas de concessões visam, além de garantir mais investimentos, facilitar a contratação de empresas mais bem habilitadas para a realização de todos os serviços que envolvem a exploração do transporte hidroviário. "Não vão resolver tudo, mas podem mudar a qualidade dos serviços", afirmou ele, prevendo entre os principais benefícios a previsibilidade e a queda dos custos de fretes em até 24% com o uso intensivos das hidrovias.

Burlier ressaltou que o modelo de concessão proposto pelo Ministério de Portos e Aeroportos inclui preocupações sociais e, por isso, não prevê cobrança de taxas para uso da hidrovia por ribeirinhos, pequenas embarcações, entre elas as de passageiros e as usadas na pesca artesanal. "O modelo prevê a cobrança exclusivamente para grandes embarcações de carga", informou.

O secretário ressaltou que o transporte aquaviário é até 60% mais barato que o rodoviário, o que permitirá reduzir custos para os produtores e o preço das mercadorias para o consumidor final, e que, além disso, polui 80% menos. "Um comboio com 16 barcaças equivale a mais de 1.200 caminhões retirados das estradas", exemplificou.

Na mesma audiência, o superintendente de Estudos e Projetos Hidroviários da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Queiroz, reforçou que a meta é garantir a naveabilidade segura e sustentável no rio. E lembrou que a concessionária ficará responsável pelos serviços de mapeamento e monitoramento do fundo do rio, do auxílio à navegação, da gestão do tráfego e das dragagens.

Queiroz disse que o objetivo da concessão é colocar no mesmo contrato todos os serviços necessários à operação eficiente e sustentável das hidrovias. Ele explicou que o modelo de contrato de concessão prevê inclusive a responsabilidade da empresa vencedora pela realização de derrocamentos, quando necessário, e o apoio direto aos órgãos de segurança pública na região.

Os representantes do MPor destacaram ainda a inclusão da garantia de operação e manutenção das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), estruturas consideradas vitais para o dia a dia das comunidades ribeirinhas. E que o modelo proposto, ao atrair investimentos privados, alivia o orçamento público, permitindo que recursos sejam destinados a outras áreas, e impacta na geração de emprego e no aumento da renda das comunidades ao longo das hidrovias.

Em suas participações, eles lembraram que o país tem mais de 40 mil quilômetros de rios navegáveis, mas que apenas cerca de 20 quilômetros são usados e, mesmo assim, muito abaixo do seu potencial. "Precisamos não apenas otimizar as que já operam hoje, mas viabilizar novas rotas com potencial para movimentar produtos e garantir o abastecimento da população", disse Burlier.

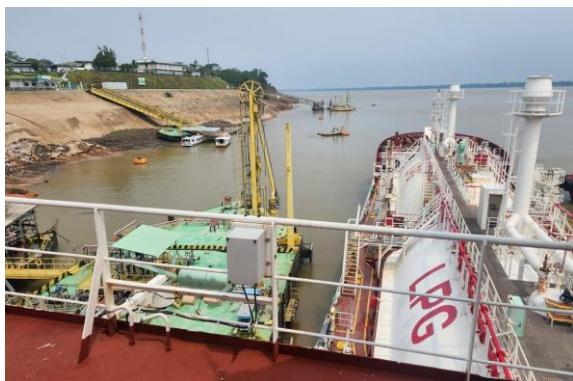
Ele informou ainda que o programa de concessão de hidrovias inclui a entrega à iniciativa privada nos próximos anos de seis delas. Além da Rio Madeira, estão previstas a privatização das hidrovias da Lagoa Mirim, do Rio Tocantins, do Rio Tapajós e do Rio Amazonas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/12/2025

OPERAÇÃO CODAJÁS, DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS À REGIÃO NORTE, COMPLETA 30 ANOS

Da Redação Portos e logística 04/12/2025 - 18:12



Iniciada em 1995 pela Transpetro e Petrobras, para garantir o abastecimento de combustíveis, em especial o Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e gás de cozinha, à Região Norte do país, a Operação Codajás completou 30 anos. Além disso, segundo a Transpetro, ela assegura a continuidade da produção em Urutu de petróleo e do gás natural, responsável pela geração de energia para mais de 50% do estado do Amazonas.

O diretor de Transporte Marítimo da subsidiária da Petrobras, Jones Soares, disse que nessas três décadas a operação se adaptou a variações climáticas e geográficas da Amazônia, mobilizou tecnologia e equipes especializadas e se tornou um marco na logística brasileira. "Temos superado as condições impostas pela vazante dos rios com soluções tecnológicas e seguras", afirmou.

Segundo Soares, mesmo em anos com menor impacto da vazante, como 2025, a empresa segue com o planejamento, o monitoramento e as ações preventivas. "Estamos sempre prontos para viabilizar o suprimento do gás de cozinha para a população da Região Norte, sem interrupções", assegurou.

O diretor de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Claudio Schlosser, explicou que a logística para garantir a manutenção do abastecimento da região Norte faz parte do desafio da empresa e da Transpetro de levar energia a todo o país. Ele informou que, para melhorar os serviços, a estatal assinou em outubro acordo de cooperação técnica com a Marinha do Brasil para reforçar a segurança da navegação na região.

"A Operação Ameké 2025 é exemplo de atuação integrada, responsabilidade social e visão de futuro. Seguimos firmes no propósito de assegurar o transporte de combustíveis e suprimentos com segurança, eficiência e respeito às comunidades ribeirinhas" disse Schlosser.

Além disso, desde setembro, um comitê técnico formado por representantes da Transpetro, da Petrobras e da Marinha monitora diariamente os níveis dos rios em Iquitos, Manaus e Coari, com quatro navios fundeados em Manaus. E, em outubro, foram feitas medições no Rio Solimões, entre Codajás e Coari, e sondagens na Enseada do Rio Madeira, no Rio Amazonas.

A operação conta com embarcações de calado reduzido, mobilizadas quando é preciso atravessar pontos de menor profundidade. Segundo a Petrobras, a integração permitiu atravessar o período com a manutenção da produção de petróleo, estoques de produtos em níveis adequados e atendimento pleno aos compromissos com o mercado de GLP.

De acordo com a empresa, em setembro e em outubro foram escoadas mais de 60 mil toneladas de GLP e 129 mil metros cúbicos de petróleo de Urucu, a partir do Terminal de Solimões. Graças à manutenção das condições de navegabilidade nos pontos críticos, todas as operações foram feitas em Manaus, sem transbordos em Codajás ou Itacoatiara,

A gerente da Transpetro responsável pelos Ativos do Amazonas e Pará, Laís Regina Tavares, explicou que a Operação Codajás vai além do GLP e garante o escoamento da produção de petróleo e gás natural de Urucu. Ela disse que o gás é essencial para as termelétricas de Manaus e para o abastecimento de energia elétrica para a capital amazonense. "É uma mobilização coletiva que reafirma nosso compromisso com a segurança energética nacional", afirmou

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/12/2025

SCHOTTEL FORNECE SISTEMA DE PROPULSÃO PARA EMBARCAÇÕES USADAS EM LOGÍSTICA DE MINÉRIO NA AUSTRÁLIA

Da Redação Indústria naval 04/12/2025 - 18:23



A Schottel informou, nesta quinta-feira (4), que está fornecendo sistemas com conceito de controle exclusivo para barcaças e rebocadores usados no projeto Onslow Iron, da Mineral Resources (MinRes), da Austrália. As sete barcaças e dois dos sete rebocadores do projeto são embarcações novas construídas pela Cosco Shipping Heavy Industry em Zhoushan e Guangdong, na China.

Cinco barcaças já iniciaram suas operações no Porto de Ashburton, com a entrega das outras unidades previstas para 2026. Os dois rebocadores também têm entrega

prevista para 2026. Eles serão usados no transporte de minério de ferro do porto para graneleiros Capesize ancorados a 40 quilômetros da costa.

Para atingir o calado mínimo necessário para o carregamento das barcaças de 20.000 toneladas no porto, cada navio é impulsionado por dois propulsores PumpJet Schottel. A unidade de propulsão para águas rasas fornece empuxo total em todas as direções, mesmo em profundidades mínimas de imersão.

Para maior manobrabilidade, as barcaças, com 123 metros de comprimento e 36 metros de largura, são conectadas aos rebocadores por meio de sistema articulado de rebocador e barcaça, formando um transbordo. Os dois rebocadores de nova construção serão equipados com dois propulsores de leme Schottel e um propulsor transversal.

Este pacote de propulsão, segundo a empresa, oferece alta potência e precisão de posicionamento, permitindo o manuseio ideal das barcaças no porto e durante o carregamento dos graneleiros. Os cinco rebocadores restantes, incluindo três com propulsores de leme Schottel, são embarcações que foram especialmente convertidas para sua nova finalidade operacional.

Devido à visibilidade limitada dos rebocadores de menor altura ao empurrar as barcaças, o controle da direção é feito a partir da cabine de comando das barcaças. A Schottel explicou que desenvolveu um conceito de controle em estreita colaboração com o Ministério de Recursos Naturais (MinRes) para solucionar esse desafio.

O sistema permite que qualquer rebocador, mesmo aqueles sem propulsão da empresa, seja conectado de forma flexível a qualquer barcaça, garantindo operações ininterruptas durante períodos de inatividade ou manutenção de um rebocador. Um sistema lógico detecta qual rebocador está conectado à barcaça e ativa automaticamente apenas as funções relevantes no painel de controle, com base na configuração dos propulsores da respectiva embarcação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/12/2025

WFS FORNECE BIOCOMBUSTÍVEIS À BASE DE RESÍDUOS PARA NAVIO DE CRUZEIRO NA GRÉCIA

Da Redação Navegação 04/12/2025 - 18:23

A World Fuel Services (WFS), empresa do grupo World Kinect, anunciou nesta quinta-feira (4) que a Norwegian Cruise Line Holdings fez na Grécia um dos primeiros abastecimentos comerciais de biocombustível em um navio de cruzeiro. O Norwegian Viva recebeu na cidade de Pireu uma mistura de combustível marítimo à base de resíduos. A World Fuel informou que o serviço foi feito em colaboração com a fornecedora grega EKO.



Segundo a empresa, a operação fez parte do programa de biocombustíveis da Norwegian Cruise Line Holdings no sul da Europa, em sua estratégia de navegação sustentável. Ela se baseou em ações anteriores da Norwegian Cruise Line Holdings para uso de biocombustíveis, incluindo testes feitos em Gibraltar, em Copenhague e na região de Amsterdã-Roterdã-Antuérpia e outro abastecimento, em 20 de julho, também em Pireu.

Kimberly Westmoreland, diretora sênior de cruzeiros e transição energética da WFS, explicou que a colaboração mostrou como a indústria de cruzeiros já pode ter acesso a combustíveis alternativos certificados. “Ao unir nossa rede global de fornecimento com uma forte execução local, conseguimos ajudar operadores como a Norwegian Cruise Line Holdings a transformar o acesso a combustíveis de baixo carbono em progresso na descarbonização.”

Já Lory Urdaneta, diretora sênior de estratégia energética da Norwegian Cruise Line Holdings, disse que a operação com biocombustíveis reflete o progresso da empresa em seu programa de navegação sustentável e como estão sendo ampliadas as soluções de baixo carbono em toda a frota. “A colaboração com parceiros como a World Fuel e a EKO nos permite acelerar nossos esforços de descarbonização e estender nosso impacto de sustentabilidade a novas regiões”.

Chrisanthopoulos Konstantinos, gerente da divisão de combustíveis e serviços marinhos da EKO, afirmou que, ao fornecer biocombustíveis à base de resíduos localmente, a empresa demonstrou capacidade de atender ao mercado e o potencial para adoção mais ampla em todo o Mediterrâneo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/12/2025

COM OFERTA DE R\$ 8,8 BILHÕES, PETROBRAS E SHELL VENCEM EM CONSÓRCIO LEILÃO DE ÁREAS NO PRÉ-SAL

Da Redação Offshore 04/12/2025 - 12:43



Um consórcio formado por Petrobras e Shell venceu, sem concorrência, nesta quinta-feira (4), o leilão de duas de três áreas não contratadas em produção no pré-sal nos campos de Mero e Atapu, realizado na Bolsa de Valores do Brasil, a B3. As empresas, que já são sócias nos dois campos, vão pagar R\$ 8,8 bilhões ao governo federal, abaixo dos R\$ 10,2 bilhões da estimativa divulgada pela União em novembro. Não houve lances para uma terceira área ofertada, de 0,833% em jazida compartilhada de Tupi, cujo valor mínimo era de R\$ 1,69 bilhão.

No caso de Mero, Petrobras, com 80% da parceria, e Shell, com 20%, por participação da União de 3,5% em jazida compartilhada, cujo valor mínimo estipulado no leilão era de R\$ 7,65 bilhões, pagarão R\$ 7,79 bilhões. Por Atapu, com 26,76% da Shell e 73,24% da Petrobras (73,24%), o consórcio ofereceu R\$ 1 bilhão pelos 0,95% da União jazida, quando o mínimo estipulado era de R\$ 863,32 milhões.

A Petrobras informou que, com a aquisição desta quinta-feira, aumentou sua participação na jazida compartilhada de Mero de 38,60% para 41,40%. No caso de Atapu, o aumento, segundo a estatal, foi de 65,687% para 66,38%. O valor a ser pago pela empresa ainda este mês é de R\$ 6,97 bilhões, e a assinatura dos contratos está prevista para ser feita até março de 2026.

O presidente da PPSA, estatal que representa a União nos contratos de partilha de produção no pré-sal, Luis Fernando Paroli, disse, depois do leilão, que a falta de lances por Tupi indica que possivelmente a visão dos compradores foi pior do que a expectativa que o governo tinha. Ele ressaltou, no entanto, que a União não perde nada com a ausência de interessados, porque continuará recebendo e vendendo o óleo referente a sua participação na área.

A Shell Brasil destacou que a participação adicional em projetos do pré-sal no Brasil fortalece a posição da empresa em áreas onde já possui ativos e apoia o objetivo da companhia de manter uma produção relevante de líquidos de 1,4 milhão de barris por dia até 2030.

“O lance vencedor do leilão de hoje reforça nossa abordagem disciplinada para ampliar o portfólio da Shell no Brasil”, disse Peter Costello, presidente de Upstream da Shell, em nota. “Nossos ativos no Brasil estão entre os mais competitivos em nosso portfólio global, combinando forte desempenho com uma baixa pegada de carbono”, acrescentou Costello.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/12/2025

TVV BUSCA DIVERSIFICAÇÃO PARA CONTORNAR PERDAS DE MOVIMENTAÇÃO APÓS ‘TARIFAÇO’ SOBRE ROCHAS ORNAMENTAIS

Da Redação Portos e logística 04/12/2025 - 18:25



A Log-In Logística Integrada está ampliando a movimentação de carga geral, granéis sólidos e investindo em projetos especiais para contornar as perdas provocadas pelas tarifas de importação de até 50% impostas pelo governo dos Estados Unidos sobre rochas ornamentais brasileiras. Segundo Gustavo Paixão, diretor de terminais da companhia, a queda na movimentação das rochas liberou capacidade operacional e abriu espaço para novos negócios.

Ele explicou que o Terminal de Vila Velha (TVV), responsável por cerca de 82% dos embarques das rochas brasileiras para o mercado americano, aproveitou a janela para fortalecer carga geral e projetos especiais. “Com menos contêiner cheio, conseguimos abrir pátio e berço para outras operações. Voltamos a operar fortemente a carga geral e isso tem superado o que estava previsto inicialmente”, disse.

Segundo dados do terminal, cerca de 48% de toda a exportação movimentada pelo terminal para o mercado estadunidense é composta por rochas ornamentais e mais de 95% do volume exportado desse tipo de carga pelo Espírito Santo passa por Vila Velha. De acordo com Paixão, no acumulado de janeiro a setembro de 2025, houve retração de 22% na movimentação de rochas, mas em agosto e setembro, depois do tarifaço, a queda foi de 40% em relação ao movimentado no mesmo período do ano passado.

Para contornar as perdas, além da diversificação de cargas, o terminal investe na operação de navios sem guindaste de bordo, que passaram a ser atendidos nos berços públicos da autoridade portuária após instalação de novos equipamentos. Segundo Paixão, o objetivo é ampliar o portfólio e o perfil multipropósito do terminal e do Complexo Portuário de Vitória.

Ele afirmou que a diversificação iniciada em 2025 tende a continuar mesmo com eventual retomada das exportações de rochas, como forma de reduzir exposição a choques externos e sustentar crescimento em segmentos menos concentrados. O executivo explicou que há expectativa de retomada de parte da movimentação de rochas a partir da negociação dos produtores brasileiros com compradores de outros países. “A negociação com os Estados Unidos segue em curso, mas o segmento está se movimentando para abrir novos destinos. O Oriente Médio entrou no radar como mercado com demanda e ainda pouco explorado para as rochas brasileiras”, explicou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/12/2025

MARAGLIANO, DA FTSPAR: GANHOS ESTRUTURANTES E PREVISIBILIDADE DE CALADO

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 04/12/2025 - 18:39



Empresa, que venceu primeiro leilão de concessão de dragagem com o grupo Deme, projeta aumento de eficiência de seus terminais no Paraná

Após vencer o primeiro leilão de concessão de dragagem, em consórcio com empresas do grupo Deme, a FTS Participações prevê ganhos estruturantes, previsibilidade permanente de calado e largura de canal, o qual considera o principal fator de competitividade do Complexo de Paranaguá (PR). A empresa projeta mais segurança e eficiência para os terminais do grupo — o TOEX, a PAR 09, a Fortepar e o Porto Ponta do Félix. O resultado do certame foi homologado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) nesta quinta-feira (4).

No leilão realizado em outubro, o Consórcio Canal Galheta Dragagem (CCGD), formado pela empresa brasileira FTSPar e pelas belgas Deme Concessions NV e Deme Dredging NV superou a chinesa China Harbour Engineering Company (CHEC) Dredging na disputa por viva-voz. O lance final dado para pagamento da outorga foi de R\$ 276 milhões, com oferta de desconto de 12,63% em relação às tarifas cobradas hoje dos navios que atracam no terminal paranaense.

Os vencedores vão assinar um contrato inicial com duração de 25 anos, período no qual terão que fazer investimentos de R\$ 1,2 bilhão. Além de fazer a dragagem, o consórcio vai ampliar o calado do canal, de 13,5 metros para 15,5 metros, para permitir a passagem de embarcações de porte maior do que as que atracam atualmente.

Em entrevista à Portos e Navios, o CEO da FTSPar, Andre Maragliano, destacou que a dragagem representará redução de riscos de restrições operacionais e melhor planejamento comercial e logístico. Ele acrescentou que os benefícios para o porto incluem redução de filas e do tempo de espera de navios, otimização do calado de operação, permitindo navios mais cheios, menor custo logístico por tonelada, maior competitividade internacional e redução de emissões devido à maior eficiência de navegação.

"Com a previsibilidade de calado trazida pela concessão e com o reposicionamento estratégico dos ativos do grupo, a FTS projeta um crescimento significativo. Para 2026, já trabalhamos com expectativas de aumento de volumes, ampliação do mix de cargas, melhoria de margens operacionais e maior participação de mercado, especialmente em Antonina, no PAR09 e na Fortepar"

Confira abaixo a entrevista com o CEO da FTSPar.

Portos e Navios: A FTS e a Deme venceram em consórcio o primeiro leilão de concessão da dragagem de um porto no Brasil. Quais foram os critérios que viabilizaram a parceria entre as duas empresas?

Andre Maragliano: A parceria nasceu da combinação de duas competências complementares: a expertise global da Deme em dragagem e gestão de canais, e o conhecimento profundo da FTS sobre o ecossistema portuário de Paranaguá e Antonina.

A FTSPar conhece o corredor logístico, os terminais, os clientes e a realidade operacional local. Já a Deme, é uma referência mundial em engenharia marítima, com tecnologia, equipamentos e experiência em contratos de longo prazo em diversos continentes.

Essa complementaridade permitiu apresentar uma proposta tecnicamente robusta, economicamente viável, ambientalmente responsável e totalmente alinhada às necessidades reais do Complexo de Paranaguá. Foi a combinação entre solidez internacional e enraizamento local que viabilizou a vitória no leilão.

PN: Do ponto de vista operacional, quais serão os ganhos para a FTS e os benefícios para a operação do Porto de Paranaguá como um todo?

Maragliano: Os ganhos são estruturantes. A concessão garante, pela primeira vez, previsibilidade permanente de calado e largura de canal, que é o principal fator de competitividade do Complexo de Paranaguá. Para a FTS, isso significa maior segurança e eficiência para os terminais do grupo que são o TOEX, a PAR 09, a Fortepar e o Porto Ponta do Félix. Também representa redução de riscos de restrições operacionais, melhor planejamento comercial e logístico, e maior confiança por parte dos clientes.

Para o porto, como um todo, os benefícios incluem redução de filas e no tempo de espera de navios, otimização do calado de operação — permitindo navios mais cheios, menor custo logístico por tonelada, mais competitividade internacional e redução de emissões devido à maior eficiência de navegação. É uma mudança sistêmica. Um canal previsível melhora a performance de todos os terminais, armadores e operadores.

PN: A partir de quando essas melhorias começarão a ser sentidas em Paranaguá?

Maragliano: Algumas melhorias já começam a ser percebidas nos primeiros meses, principalmente na organização operacional, no planejamento e no monitoramento contínuo do canal.

Entretanto, o impacto mais profundo ocorre ao longo do primeiro ano de concessão, quando entram em vigor o novo regime de manutenção permanente, o calendário regular de dragagens, os indicadores de performance contratual e a gestão integrada com a autoridade portuária e os terminais. Ou seja, o ganho de previsibilidade começa cedo, mas o ciclo completo de eficiência se consolida entre 6 e 12 meses após o início efetivo da concessão.

PN: Qual será o cronograma de entregas desse serviço de dragagem?

Maragliano: O cronograma é dividido em três grandes etapas. Primeiro, a fase pré-operacional — imediatamente após assinatura. Isso inclui estruturação da SPE, detalhamento técnico, mobilização de equipes e equipamentos e o alinhamento operacional com a autoridade portuária.

Depois vem a fase inicial de estabilização do canal com dragagem de manutenção contínua, regularização de cotas e o início do sistema de monitoramento ambiental e hidrográfico.

A terceira fase é a de manutenção permanente durante os 25 anos de concessão. Aqui teremos os ciclos regulares de dragagem, relatórios de desempenho, o atendimento às metas do contrato e uma operação baseada em indicadores certificados.

Esse modelo garante que o canal se mantenha constantemente dentro dos parâmetros exigidos, eliminando o risco histórico de oscilações de profundidade.

PN: Há projeções de aumento das movimentações da FTS nos próximos anos?

Maragliano: Sim. Com a previsibilidade de calado trazida pela concessão e com o reposicionamento estratégico dos ativos do grupo, a FTS projeta um crescimento significativo. Para 2026, já trabalhamos com expectativas de aumento de volumes, ampliação do mix de cargas, melhoria de margens operacionais e maior participação de mercado, especialmente em Antonina, no PAR09 e na Fortepar.

A previsibilidade do canal não apenas melhora a eficiência mas, também, abre portas para novos segmentos de carga, novos contratos e novos modelos operacionais.

PN: Além da dragagem, a empresa tem investimentos previstos para instalações portuárias nos próximos anos?

Maragliano: Sim. A FTS está em um ciclo de investimento estrutural. Entre as prioridades estão a modernização e expansão dos ativos em Antonina, no Porto Ponta do Félix, incluindo estudos de aprofundamento do acesso, ampliação de capacidade e eficiência do PAR09 e da Fortepar, a evolução operacional e estrutural do TOEX, investimentos em tecnologia, automação e governança operacional, e projetos integrados de infraestrutura marítima e terrestre.

Com a concessão do canal, esses investimentos ganham sinergia e previsibilidade, porque agora o grupo opera com segurança de acesso marítimo para planejamento de longo prazo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/12/2025

MPOR DISCUTE USO DO FMM PARA PROJETOS DE INTEGRAÇÃO FERROVIÁRIA COM PORTOS

Da Redação Indústria naval 03/12/2025 - 22:04



Costa Filho afirmou que governo trabalha para apresentar, em janeiro, programa voltado ao financiamento de ferrovias estratégicas para operação portuária

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) realizou, na última terça-feira (2), uma reunião para avançar na proposta de utilização do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em projetos ferroviários vinculados à operação portuária. O encontro com representantes do setor logístico ocorre dois meses após o ministro da pasta, Silvio Costa Filho, defender em um evento

a possibilidade de uso de recursos do FMM em projetos ferroviários que operem nas poligonais dos portos brasileiros.

Na reunião, Costa Filho afirmou que o governo trabalha para apresentar, em janeiro de 2026, um programa nacional de crédito voltado ao financiamento de ferrovias estratégicas para a operação portuária. O objetivo, segundo o ministro, foi discutir critérios para ampliar investimentos integrados e fortalecer corredores de transporte. Ele destacou que a integração entre ferrovias e portos é fundamental para ampliar a competitividade logística do país.

Na ocasião, o MPor apresentou as bases de um programa desenvolvido em parceria com o Ministério dos Transportes e o setor produtivo, que considera o potencial do FMM, atualmente voltado à navegação e à infraestrutura portuária, para financiar trechos ferroviários que atendam diretamente os portos ou corredores estratégicos.

Com cerca de R\$ 24 bilhões em caixa, o fundo tem capacidade para apoiar obras de acesso e expansões que reduzam custos e aumentem a eficiência operacional. A portaria 424/2024 do MPor estabeleceu, no entanto, que a prioridade de financiamento do FMM é a indústria naval, reforçando o que já estava previsto na Lei 10.893/2004. Na prática, a portaria garantiu um mínimo de 70% do orçamento anual do fundo setorial para a indústria naval e definiu uma 'trava' de, no máximo, 30% a serem destinados a projetos de infraestrutura aquaviária, que abrange o setor portuário e o desenvolvimento de hidrovias.

"Estamos estruturando um grande programa de fortalecimento do financiamento ferroviário com apoio do Fundo da Marinha Mercante. Quando a ferrovia chega ao porto, ampliamos capacidade, reduzimos custos logísticos e fortalecemos todo o setor portuário do país", disse Costa Filho.

O secretário nacional de ferrovias, Leonardo Ribeiro, acrescentou que a conexão entre os dois modais é decisiva para o sucesso da Política Nacional de Ferrovias e da nova carteira de leilões. Ele lembrou que o modal ferroviário é responsável por grande parte das exportações brasileiras, incluindo 95% do minério de ferro e 40% dos granéis agrícolas destinados aos portos.

Na reunião também foi discutida a criação de um mapa integrado que correlacione ferrovias existentes, projetos em execução e expansões planejadas aos portos, contribuindo para a priorização técnica dos investimentos. Outro ponto tratado foi a ampliação da participação de bancos privados no financiamento, com objetivo de aumentar a oferta de crédito e acelerar a execução dos projetos.

O MPor reiterou que o FMM já contempla operações de infraestrutura portuária e aquaviária e que qualquer mudança para incluir projetos ferroviários depende de avaliação técnica e de deliberação do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), além de decisão de alta governança do governo federal.

De acordo com o MPor, a agenda contou com a participação da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), da MovelInfra, da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), que contribuíram com análises e perspectivas do setor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/12/2025

CNI PEDE AMPLIAÇÃO DE ACORDO DE LIVRE COMÉRCIO COM O MÉXICO

Da Redação Economia 03/12/2025 - 21:43



A Confederação Nacional da Indústria (CNI) divulgou, nesta quarta-feira (3), comunicado em que defende a construção de acordo de livre comércio mais robusto com o México, mercado que a entidade define como prioritário da agenda internacional da indústria nacional. Segundo a confederação, a medida é considerada fundamental para proteger e ampliar a relação comercial bilateral, sobretudo se o governo mexicano conseguir aprovar nova medida que prevê aumento substancial de tarifas de importação no México.

No comunicado, a CNI informa que o Congresso do México vai avaliar projeto do Executivo que cria o 'Programa de Protección para las Industrias Estratégicas' e elevaria tarifas de importação de 983 produtos de 19 setores. Segundo a entidade, se for aprovado, a tarifa média de importação subiria de 16,1% para 33,8%, podendo chegar a 50% em alguns produtos.

Além disso, CNI informa que análise feita pela própria entidade mostra que a China seria o país mais afetado, com 34,2 bilhões de dólares em exportações sujeitos a novas tarifas, seguido por Coreia do Sul, Índia e Tailândia. E que, com exceção dos países asiáticos, o Brasil seria o país mais prejudicado.

No documento em que defende que seja firmado acordo de livre comércio entre os dois países, a CNI informa que em 2024 o México importou 11,7 bilhões de dólares do Brasil, dos quais 1,7 bilhão de dólares, correspondentes a 14,7% do total, podem estar sujeitos às novas tarifas. "No caso do Brasil, a medida atinge 232 produtos e 16 setores da indústria de transformação. Veículos automotores respondem por 53,8%, seguidos por borracha e plásticos (14,3%), máquinas e equipamentos (7,9%), químicos (7%) e metalurgia (6,3%)", explica o comunicado.

O presidente da CNI, Ricardo Alban, disse que o México é mercado prioritário para a indústria brasileira, mas que o segmento do comércio coberto pelos acordos vigentes está muito aquém do potencial. Segundo ele, mais de 70% das trocas comerciais com o México estão fora do escopo dos

acordos. "Avançar na ampliação do acordo comercial é fundamental para a diversificação de mercados para a indústria brasileira e para abrir oportunidades melhores", avaliou Ricardo Alban.

Atualmente, Brasil e México mantêm três acordos de comércio. O Acordo de Complementação Econômica (ACE) 55 concede livre comércio apenas ao setor automotivo e mitigaria parte relevante dos impactos, com 100% de preferência para 59,8% do valor afetado, correspondentes a cerca de 1 bilhão de dólares. São beneficiados sobretudo veículos automotores (67,4%), borracha e plásticos (17,5%) e máquinas e equipamentos (10,7%). Já outro acordo, o ACE 53, oferece preferências de 100% para apenas três produtos, que representaram 10,5 milhões de dólares em exportações ao México em 2024.

Pelos cálculos da CNI, se a medida proposta pelo governo mexicano avançar, 688,9 milhões de dólares em exportações brasileiras ficarão sem cobertura ou apenas com margens parciais do ACE 55 e do Acordo Regional de Preferência Tarifária Regional 4 (APTR 04), em geral de 20%, reduzindo a competitividade brasileira. Entre os setores mais expostos estariam o de veículos automotores (30,5%), o de químicos (15,9%), o de metalurgia (15,6%), o de borracha e plásticos (11,9%) e outros oito setores da indústria de transformação.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 03/12/2025

TECON 10: CENTRONAVE CONTESTA ARGUMENTOS PRÓ-RESTRIÇÃO E ALERTA PARA DEFICIÊNCIAS DE INFRAESTRUTURA

Por *Danilo Oliveira* **Portos e logística** 03/12/2025 - 20:40



Armadores de longo curso veem 'visões equivocadas' sobre operações de linhas regulares de navegação em voto revisor apresentado ao processo que está em análise no TCU. Votação será retomada na próxima segunda-feira (8)

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica rebateu os argumentos do voto revisor apresentado na sessão do plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) que discutiu as regras do leilão do Tecon Santos 10, no último dia 18 de novembro, e que terá sequência na próxima semana.

O Centronave, considera que, apesar do intuito de proteger o interesse público, as restrições de participação propostas ao certame partem de premissas operacionais 'equivocadas' sobre a natureza da navegação de linha regular. A avaliação é que as justificativas para a licitação em duas etapas, com restrições, atribuíram causas concorrentiais aos gargalos de capacidade para movimentação de contêineres em Santos, em vez de abordar as deficiências da infraestrutura física do complexo portuário.

Após divergências entre ministros, o plenário do TCU decidiu adiar a votação para a próxima segunda-feira (8). Na última sessão que tratou da matéria, o ministro relator do processo, Antonio Anastasia, afirmou que a medida adequada pressupõe a licitação em etapa única, sem restrição à participação de empresas que já operam contêineres no complexo santista, com o compromisso de desinvestimento prévio à assinatura do contrato por parte desses incumbentes, caso eles saiam vencedores do certame.

Já o ministro revisor, Bruno Dantas, votou pela aprovação da realização do leilão em duas fases, com a substituição da vedação a incumbentes na primeira fase, conforme proposto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), pela vedação a armadores. Dantas chamou a atenção que é preciso levar em conta que os armadores verticalizados, que possuem terminais em sua cadeia logística, ganham com as tarifas e com a exclusão de outros armadores que poderiam ter linhas marítimas para determinado porto.

Para o Centronave, a entrada de terminais verticalizados nos portos brasileiros foi o único fator capaz de ajudar a reduzir as filas para atracação na última década. “O investimento privado das empresas dos grupos econômicos dos armadores trouxe eficiência onde o Estado não conseguiu prover. Atrair capital privado (nacional ou estrangeiro) é assim uma solução a um problema crônico de infraestrutura portuária que atrasa o desenvolvimento do país”, afirma a entidade em nota.

O Centronave considera que terminais operados por empresas dos grupos dos armadores têm todo o interesse na fluidez, pois ganham com o giro do navio, ao passo que modelos de terminais independentes, de ‘bandeira branca’, podem ter incentivos desalinhados, lucrando excessivamente com a escassez de infraestrutura e as filas decorrentes e minimizando investimentos por imprevisibilidade de demanda de longo prazo.

Na visão do Centronave, a proposta de vedar a participação de empresas de seus grupos econômicos em um leilão reduz a concorrência pelo ativo, diminuindo o valor de outorga e o compromisso de investimentos. Seus associados entendem que tais restrições afastam o capital privado global em um momento em que o Estado não possui recursos para investir, sem resolver a questão da concentração, na medida em que substituiu um operador global por outro, sem garantia de mais eficiência.

Os transportadores marítimos de longo curso sugerem que o diagnóstico correto deve focar no déficit de infraestrutura. O documento salienta que, há mais de uma década, o Porto de Santos não recebe uma expansão significativa de cais, assim como os demais portos brasileiros. Aponta ainda que a demanda cresceu, os navios aumentaram de tamanho, chegando a 366 metros (New Panamax), enquanto a infraestrutura permaneceu estagnada. O Centronave estima que o custo anual da ineficiência que causa filas de navios parados seja de R\$ 1,6 bilhão, a serem repassados a exportadores, importadores e ao consumidor final, além de US\$ 20,6 bilhões que deixam de ser exportados por Santos devido ao déficit de infraestrutura.

A avaliação dos armadores de longo curso é que a análise do relator do processo no TCU foi apoiada em parecer da Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda, de 2022, estando inadequada por ignorar parecer atualizado de 2025 e desconsiderando o cenário atual do Porto de Santos.

O entendimento do Centronave é que o risco concorrencial foi descartado pela unidade técnica da Corte de Contas (AudPortoFerrovia), pelo Ministério Público junto ao TCU, pelo Cade e pela Antaq, pela nota técnica 51/2025 da Superintendência de Regulação (SRG). “A proposta de remédio regulatório revela-se antagônica às conclusões uníssonas das instâncias técnicas e regulatórias, que rejeitaram a verticalização como causa de falha de mercado e reconheceram seus benefícios”.

A entidade considera que não há fundamento para alegar barreiras à entrada de operadores independentes, tampouco para impor restrições concorrenceis futuras, já que o Cade afirmou que tais riscos são meramente hipotéticos e que eventuais medidas não deveriam se vincular a questões concorrenceis.

O diretor-executivo do Centronave, Cláudio Loureiro, disse à Portos e Navios que a manifestação decorre de visões ‘equivocadas’ que muitos atores divulgam sobre a atividade de transporte marítimo de linha regular, mais recentemente nas interpretações emitidas no voto revisor do TCU. “O que nos impressionou no voto foram argumentos que não têm a ver com o fato julgado na sessão para fundamentar o voto contrário a uma fase só de leilão”, comentou.

Loureiro contou que os armadores ficaram incomodados porque muitas das avaliações e narrativas utilizadas são consideradas superadas, por exemplo, quanto à verticalização e à omissão de escalas. “Na nossa visão, tecnicamente está errado porque não faz justiça ao grande papel que os regulados desempenham no setor e ao esforço de diversas fases problemáticas desde a pandemia”, disse citando o abastecimento no período do surto global de Covid-19 e às discussões de destinos alternativos a partir do anúncio do Tarifaço pelos Estados Unidos.

Em parte, o diretor-executivo do Centronave considerou as argumentações 'preconceituosas' por não reconhecerem o papel que as empresas desempenham no comércio exterior brasileiro, sem recursos públicos. Ele calcula que somente para montar uma linha marítima entre Brasil e China são necessários investimentos da ordem de US\$ 1,5 bilhão.

O Centronave encaminhou uma carta a ministros pedindo que o leilão seja feito em fase única e que, se houver alguma questão concorrencial, que se estabeleçam condições de participação transparente e com segurança jurídica. "Esperamos que o TCU dê sinal verde para o leilão em fase única", comentou.

Loureiro acredita que, devido ao curto prazo e aos recessos de final de ano, o leilão do novo Tecon de Santos, possivelmente, ficará para 2026. "Não há tempo hábil para fazer o leilão em 2025. Estou cético em relação a essa possibilidade". Ele voltou a dizer que o risco de judicialização ou não do processo dependerá da avaliação individual de cada empresa que, eventualmente, se sinta prejudicada ou excluída do processo — não necessariamente uma empresa filiada ao Centronave.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/12/2025

INVESTIGAÇÃO SOBRE AGRESSÃO A MULHER A BORDO É ABERTA COMO FATO DE NAVEGAÇÃO EM PE

Por Nelson Moreira Navegação 03/12/2025 - 19:00



Caso envolvendo denúncia de companheira contra comandante da embarcação foi iniciado, no último dia 21 de novembro, pela Capitania dos Portos de Pernambuco, a pedido do Tribunal Marítimo

A Capitania dos Portos de Pernambuco iniciou, no último dia 21 de novembro, a pedido do Tribunal Marítimo, investigação para apurar como fato de navegação uma denúncia de agressão a bordo, em janeiro de 2025, de um comandante de uma embarcação da empresa de navegação Aliança, do grupo Maersk, à própria

companheira, que viajava como sua acompanhante, quando o navio estava perto do Porto de Suape, onde faria escala. O caso, segundo a advogada Nathália de Oliveira Souza, que representa a denunciante, a empresária Gabriella Cipriano dos Santos, é o primeiro caso de investigação do tipo pela autoridade marítima no Brasil.

Segundo Nathália, o caso foi denunciado inicialmente à Capitania dos Portos de Santa Catarina, onde mora o casal, mas a autoridade marítima entendeu que não seria fato de navegação e informou que a denúncia de agressão deveria ser investigada pela Polícia Civil, por se tratar de violência doméstica. Ela explicou que, diante disso, encaminhou a queixa à corregedoria do Tribunal Marítimo que, após analisar provas da agressão, entre elas fotos da vítima, admitiu que, por ter ocorrido a bordo, configurava fato de navegação e determinou à Capitania de Pernambuco a abertura de processo de investigação. "Essa determinação corrige uma lacuna administrativa e pavimenta o caminho para o primeiro julgamento de violência doméstica no mar pelo Tribunal Marítimo", comentou Nathália.

A advogada explicou que foi feito também registro de ocorrência pela Polícia Civil de Santa Catarina e pela Polícia Federal e que a justiça catarinense expediu em favor de Gabriella medida protetiva, que foi renovada depois da determinação do Tribunal Marítimo à capitania dos portos que iniciasse a investigação do caso. Nathália ressaltou que há outros casos registrados de agressões a bordo em outras embarcações, inclusive contra mulheres, mas que foi a primeira vez que houve reconhecimento pelo Tribunal de que deve ser investigado como fato de navegação.

Nathália esclareceu que, como o inquérito foi aberto recentemente, ainda está na fase inicial. Ela disse que o primeiro passo dos responsáveis pela investigação será ouvir testemunhas que estavam a bordo no dia em que teria ocorrido a agressão, entre eles o imediato e a enfermeira da embarcação, que teriam socorrido Gabriella no navio, e outros tripulantes.

A advogada explicou que, como mora em Santa Catarina, Gabriella deve ser ouvida por oficiais da capitania daquele estado, enquanto os tripulantes serão ouvidos nas unidades nas quais estão as bases operacionais da empresa a que estão ligados. Segundo Nathália, como eles trabalham embarcados em um navio de cabotagem e viajam pela costa brasileira, devem depor na Capitania mais próxima a sua base de trabalho.

Nathália alegou que, por questões burocráticas ligadas à legislação do transporte marítimo, a empresária não pôde desembarcar em Suape e, por isso, não foi feito o exame de corpo de delito para confirmar as agressões. Ela disse à reportagem que Gabriella teve que continuar a bordo, dividindo a mesma cabine com o companheiro, só desembarcou em Salvador, na Bahia, e, por causa do tempo decorrido na viagem, não foi mais possível realizar a perícia criminal porque as marcas já haviam sumido.

Procurada pela Portos e Navios, a assessoria da Aliança Navegação assegurou que, "tão logo tomou conhecimento do caso, ocorrido no início de 2025, instaurou processo interno de investigação". E que "após análise robusta dos fatos e relatos, conduzida com o suporte de escritório externo de advocacia criminal, não foi identificada nenhuma evidência que comprovasse a acusação".

Ainda na resposta encaminhada, a companhia argumentou que "em 9 de março deste ano a própria denunciante reconheceu formalmente não ter havido agressão, por meio de mensagem enviada à empresa". E que "em paralelo, o Ministério Público determinou o encerramento de inquérito policial instaurado pela mesma denunciante a respeito do caso, por ausência de provas."

E também enfatizou "que repudia veementemente qualquer tipo de violência — física, verbal ou psicológica —, dentro ou fora de suas dependências". E ressaltou "que preza pelo respeito e pela integridade em toda a sua operação, seguindo código rigoroso de Conduta Global do grupo Maersk, ao qual pertence, e se coloca à disposição para o esclarecimento de qualquer fato ou compartilhamento de informações com as autoridades competentes".

Também procurada pela reportagem, a autoridade portuária de Suape informou que não foi informada do caso na época da ocorrência e que, até a última terça-feira (2), não tinha sido notificada pela Marinha sobre a investigação. A administração portuária afirmou que, como o caso aconteceu quando o navio ainda estava navegando e não aportado, não seria sua responsabilidade investigar a denúncia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/12/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 04/12/2025