

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING**

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

**Edição 197/2025
Data: 17/12/2025**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
EX-FUNCIONÁRIOS SÃO CONDENADOS POR RECEBEREM PROPINA PARA FAVORECER EMPRESA NO PORTO DE SANTOS	4
TRENS COM DESTINO AO PORTO DE SANTOS SÃO ATACADOS 330 VEZES EM DOIS ANOS; PREJUÍZOS SE ACUMULAM	5
CONDOMÍNIO LOGÍSTICO VAI A LEILÃO EM GUARUJÁ, NO LITORAL DE SÃO PAULO; INVESTIMENTO PASSA DE R\$ 190 MILHÕES	
DIRETORA DA ANTAQ ENCERRA MANDATO E DESTACA DESAFIOS E AVANÇOS DA REGULAÇÃO PORTUÁRIA	9
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	12
NORDESTE DEVE DOBRAR PARTICIPAÇÃO NA OFERTA NACIONAL DE GÁS NATURAL ATÉ 2035	12
TRANSNORDESTINA: TUFI DAHER ANUNCIA INÍCIO DOS TESTES E ENTREPOSTO EM SALGUEIRO	14
LULA ANUNCIA R\$ 4 BILHÕES PARA A REESTRUTURAÇÃO DO METRÔ DO RECIFE	17
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	19
TOCANTINS E RONDÔNIA RECEBERÃO MAIS DE R\$ 179 MILHÕES DO AMPLIAR PARA MODERNIZAÇÃO DE AEROPORTOS	19
AEROPORTOS REGIONAIS RECEBERÃO R\$ 1,8 BILHÃO EM INVESTIMENTOS DO GOVERNO FEDERAL	20
PORTOS DO SUDESTE MOVIMENTAM 575,5 MILHÕES DE TONELADAS ENTRE JANEIRO E OUTUBRO DE 2025	21
MINISTÉRIO ACOLHE RECOMENDAÇÕES DO TCU E ENCAMINHA TECON SANTOS 10 PARA AJUSTES TÉCNICOS	23
HIDROVIAS REDUZEM EMISSÕES E SE CONSOLIDAM COMO MODELO DE LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL	24
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	25
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES APRESENTA AVALIAÇÃO ESTRATÉGICA DO PNL 2050	25
VALE DO ITAJAÍ RECEBE NOVO VIADUTO NA BR-470/SC COM INVESTIMENTO DE R\$ 17,5 MILHÕES	26
NA PARAÍBA, RENAN FILHO SE ENCONTRA COM A PRIMEIRA BRASILEIRA A OBTER A CNH PELO NOVO MODELO	26
AUTOESCOLAS VEEM AUMENTO DE 200% NA PROCURA APÓS CNH DO BRASIL	28
BE NEWS – BRASIL EXPORT	29
EDITORIAL – O MERCADO DE GÁS NO BRASIL: PROJEÇÃO ROBUSTA E DESAFIOS PERSISTENTES	29
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - INSTITUIÇÕES EXTRATIVAS E A FRAGMENTAÇÃO DA GOVERNANÇA PORTUÁRIA	
BRASILEIRA: UM ENSAIO ANALÍTICO À LUZ DE WHY NATIONS FAIL	30
NACIONAL - HUB – CURTAS - INNOSPACE INICIA ETAPA FINAL PARA LANÇAMENTO HISTÓRICO DE SATELITE NO MARANHÃO	33
<i>Corrida espacial</i>	33
<i>Operação</i>	33
<i>Objetivo histórico</i>	33
<i>O novo aeroporto</i>	33
PESQUISA DÁ VITÓRIA A LULA NO 2º TURNO CONTRA ADVERSÁRIOS DE DIREITA	34
GOVERNO É APROVADO POR 48% E DESAPROVADO POR 49% EM CENÁRIO DE ESTABILIDADE	35
FLÁVIO BOLSONARO DIZ QUE TARCÍSIO ‘NÃO É TRAIDOR’ E DEFENDE UNIÃO	35
MAIORIA DIZ QUE BOLSONARO ERROU AO INDICAR FLÁVIO PARA PRESIDÊNCIA	36
SENADORES DIVERGEM NA CCJ SOBRE DESTINO DO PL DA DOSIMETRIA	37
NA CÂMARA, MOTTA DEVE DECIDIR SOBRE CASSAÇÃO DE ALEXANDRE RAMAGEM	38
ORÇAMENTO DE 2026 PRECISA DE R\$ 20 BI PARA SER FECHADO, DIZ HADDAD	39
EM CENÁRIO DESFAVORÁVEL NO CONGRESSO, LULA AINDA CELEBRA ISENÇÃO DO IR	40
SANTOS BRASIL OBTÉM AVAL DA ANP PARA OPERAR TERMINAL AMPLIADO NO ITAQUI	41
NOVA PASSARELA AMPLIA CIRCULAÇÃO SEGURA NO PORTO DE SANTOS	42
MPOR ENVIA À INFRA S.A. VERSÃO REVISADA DO EDITAL DO TECON SANTOS 10	44
SOAMAR DEBATE INTEGRAÇÃO ENTRE PORTOS E CIDADES NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DA CODEBA	45
PORTOS DO PARANÁ BATEM RECORDE E SUPERAM 70 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025	46
BR-470 GANHA MAIS UM VIADUTO NO VALE DO ITAJAÍ	47
EVENTO NO RIO CELEBRA INÍCIO DA PRODUÇÃO DO CAMPO DE BACALHAU	48
ESTUDO APONTA AUMENTO DE 95% NA PRODUÇÃO DE GÁS NATURAL EM 10 ANOS	50
PETRÓLEO CAI AO MENOR NÍVEL EM MESES COM EXPECTATIVA DE ACORDO NO LESTE EUROPEU	51
APÓS APAGÃO, GOVERNO ARTICULA CADUCIDADE DA CONCESSÃO DA ENEL EM SÃO PAULO	52
PROJETO CONTRA DECRETO DAS CONCESSÕES DE ENERGIA AVANÇA NO SENADO	53
AÇO BRASILEIRO REGISTRA QUEDA NA PRODUÇÃO E ALTA NAS EXPORTAÇÕES	54
ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA PODE SER ASSINADO NO SÁBADO	55
CRÉDITO DO TRABALHADOR VAI FECHAR O ANO COM R\$ 100 BI CONCEDIDOS	57
EMPRESAS TERÃO NOVO REGIME COM LEI QUE REVISA IMPOSTO DE RENDA	58
IBOVESPA ENCERRA QUASE NA MÍNIMA DO DIA, EM QUEDA DE 2,4%	59
DÓLAR VAI A R\$ 5,46 COM REMESSAS E CENÁRIO ELEITORAL NO RADAR	60



INFORMS

INFORMATIVO - MERCO SHIPPING

Edição: 197/2025
Página 3 de 99
Data: 17/12/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA -ANTES DO BLUETOOTH VIRAR TECNOLOGIA, FOI LIDERANÇA.....	61
FLÁVIO DIZ QUE DEMORA DE MORAES PARA AUTORIZAR CIRURGIA PODE ‘MATAR’ BOLSONARO.....	63
PF CONSULTA MINISTRO SOBRE DESTINO DE CARTAS E ENCOMENDAS AO EX-PRESIDENTE	64
STF TEM PLACAR DE 4 VOTOS A 0 CONTRA MARCO TEMPORAL.....	65
CHEFE DE GABINETE DE BACELLAR É EXONERADO APÓS OPERAÇÃO DA PF.....	66
TRUMP CERCA VENEZUELA E ORDENA BLOQUEIO DE PETROLEIROS SANCIONADOS	66
DITADOR DA BELARUS OFERECE ASILO A NICOLÁS MADURO BRANCA	68
JORNAL O GLOBO – RJ.....	68
PETRÓLEO SOBE MAIS DE 2% E OURO SE APROXIMA DO RECORDE, COM BLOQUEIO DE TRUMP A NAVIOS DA VENEZUELA	68
GOVERNO FARÁ APORTE DE R\$ 6 BILHÕES PARA BNDES CRIAR LINHA DE CRÉDITO PARA COMPRA DE CAMINHÕES	70
ACORDO MERCOSUL-UE: AUMENTA O RISCO DE ADIAMENTO DA ASSINATURA	70
STF DECIDE HOJE SE IMPÔE LIMITE À COBRANÇA DE ICMS SOBRE ENERGIA E COMUNICAÇÕES NO RIO. ENTENDA POR QUÊ..	72
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	73
LULA DIZ QUE UE NÃO DEVE CONSEGUIR APROVAR ACORDO COM MERCOSUL E QUE DESISTIRÁ SE HOUVER ADIAMENTO	73
GRUPO BRASILEIRO PLANEJA CONSTRUIR DATA CENTERS NOS EUA E NA ARGENTINA	74
UE-MERCOSUL: EM BRUXELAS, O TEMPO VIROU, DANDO LUGAR A UM SENTIMENTO PESSIMISTA SOBRE O ACORDO	75
ORIZON COMpra VITAL E PASSA A DETER 18% NO MERCADO DE GESTÃO DE RESÍDUOS	76
PETROBRAS TRABALHA EM PLANO DE GESTÃO PARA BRASKEM ENQUANTO AGUARDA MUDANÇA DE CONTROLE.....	77
OPINIÃO - FERROVIAS, POLÍTICA PÚBLICA E FINANÇAS	78
VALOR ECONÔMICO (SP).....	79
EUA MONITORAM AO MENOS 18 PETROLEIROS ESTACIONADOS NA VENEZUELA, DIZ SITE.....	79
ESCASSEZ DE NAVIOS LIMITA AVANÇO DA MSC NO BRASIL	80
TRT-SP: PORTO DE SANTOS É CONDENADO A PAGAR R\$ 2 MILHÕES POR DANO MORAL COLETIVO	82
PORTUGUESA MOTA-ENGIL NEGOCIA COMPRA DA BAMIN.....	83
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	85
CANAL E BERÇOS DE SANTOS PASSARÃO POR DRAGAGEM PROGRAMADA ATÉ FINAL DE FEVEREIRO.....	85
LICITAÇÕES DE CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS NO PORTO DE SANTOS RECEBEM PROPOSTAS ÚNICAS	85
WÄRTSILÄ FORNECERÁ MOTORES BICOMBUSTÍVEL PARA REBOCADORES DA AMAGGI	86
FROTA DE APOIO EM AJB VOLTA A CRESCER E TOTALIZA 472 EMBARCAÇÕES	86
CNI QUER CONTRIBUIR EM PROCESSO QUE PEDE PROIBIÇÃO DA EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA MARGEM EQUATORIAL.....	88
PRIMEIROS LEILÕES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DE 2026 SERÃO EM FEVEREIRO	89
ARTIGO - NATUREZAS DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS E DAS MULTAS CONTRATUAIS.....	90
NORMA ESTABELECE REGRAS PARA EMPRESA BRASILEIRA DE INVESTIMENTO NA NAVEGAÇÃO	92
EXPORTAÇÕES DE ROCHAS BRASILEIRAS ULTRAPASSAM US\$ 1,3 BILHÃO EM 11 MESES.....	93
PORTOS DO SUDESTE MOVIMENTAM 575,5 MILHÕES DE TONELADAS EM 10 MESES	94
PORTOS PARANAENSES ULTRAPASSAM 70 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM 2025	95
ESCOAMENTO POR HIDROVIAS PODE SER 50% MAIS BARATO QUE OUTROS MODAIS, APONTA ESTUDO	95
SANTOS BRASIL PODE OPERAR COM CAPACIDADE MÁXIMA NOS TERMINAIS DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM ITAQUI	96
MPOR ENCAMINHA PROJETO DO EDITAL DO TECON 10 COM RECOMENDAÇÕES DO TCU	96
FRETE DE CAPESIZES IMPULSIONA BÔNUS DE FIM DE ANO PARA CARGA SECA A GRANEL	97
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	98
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	99

**a tribuna DIGITAL****A TRIBUNA DIGITAL (SP)****EX-FUNCIONÁRIOS SÃO CONDENADOS POR RECEBEREM PROPINA PARA FAVORECER EMPRESA NO PORTO DE SANTOS**

Sentença aponta tentativa de pagamento por serviços não executados em contrato de segurança do Porto de Santos

Por Ted Sartori 17 de dezembro de 2025



Ministério Público Federal (MPF) sustentou que servidores receberam propina para favorecer a Sphera; situação vinha sendo investigada desde 2013 em diversos contratos (Alexander Ferraz/AT)

O juiz Roberto Lemos dos Santos Filho, da 5ª Vara Federal de Santos, condenou por corrupção passiva, ativa, associação criminosa e tentativa de peculato (quando funcionário público se apropria, desvia ou subtrai dinheiro, valores ou bens que possui devido ao cargo para proveito próprio ou alheio) os então engenheiros da Companhia Docas do Estado de São

Paulo (Codesp), atual Autoridade Portuária de Santos (APS), Álvaro Luiz Dias de Oliveira e João Fernando Cavalcante Gomes da Silva, além do então representante da empresa Sphera Security, José Júlio Piñero Labraña.

Os dois primeiros tiveram penas fixadas de, respectivamente, cinco anos e quatro anos e quatro meses. Já o último teve cinco anos fixados na sentença. Multas também estão incluídas. Em todos os casos, regime inicial semiaberto. Cabe recurso, que os advogados irão usar.

O Ministério Público Federal (MPF) sustentou que servidores receberam propina para favorecer a Sphera e viabilizar medições e documentos que resultariam em notas fiscais e pagamentos. Na sentença, a Justiça considerou comprovados pagamentos de vantagem indevida a fiscais do contrato de 2019, com menção de indícios desde o contrato anterior de 2013, e relacionou o esquema à emissão de notas fiscais e tentativas de pagamento por serviços não executados.

“Reputo devidamente comprovada nos autos a tentativa da prática de peculato, consistente no pagamento de valores por serviços não executados ou executados de forma insuficiente, com dolo e vontade livre dirigidas a esse fim”, escreveu, na decisão, o magistrado. “Importa registrar que o caso em questão não versa apenas sobre serviços executados de maneira insatisfatória, mas da tentativa da prática do crime de peculato propriamente dito. A diferença reside justamente no dolo”, acrescenta.

O juiz acrescenta que, caso a falha tivesse sido por mero desleixo, imperícia ou negligência da contratada, seria possível cogitar que a conduta consistiu em “mero ilícito cível-administrativo”, mas no caso, contudo, “os três acusados agiram dessa forma com o fim deliberado de autorizar pagamentos à Sphera, cientes de que os serviços não eram efetivamente executados”.

Lemos lembra que o compliance (conjunto de práticas e políticas que garantem que uma empresa esteja em conformidade com leis, regulamentos, normas e padrões éticos) e a superintendência da Codesp emitiram pareceres contrários ao pagamento antes das notas fiscais serem enviadas ao departamento financeiro. “Bem caracterizada, portanto, a figura da tentativa, uma vez que os acusados, embora tenham empregado os meios necessários à perpetração do peculato, não lograram êxito na concretização por circunstâncias alheias a sua vontade”.

Outro lado

Embora respeite a sentença, Eugênio Malavasi, advogado de Oliveira e de Silva, discorda “visceralmente” do resultado e informa que irá recorrer ao Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3), buscando a absolvição de seus clientes, “visto que as provas não ensejam, de forma alguma, a responsabilização dos acusados”.

O advogado criminalista Fábio Menezes Ziliotti, defensor de Labraña, tomará igual rumo. “A sentença condenatória, lamentavelmente, desprezou os argumentos defensivos, que demonstraram a inconsistência da acusação. A defesa informa que recorrerá ao Tribunal, almejando restabelecer a inocência do meu constituinte”, afirma.

Em nota, a APS informa que “a ação rígida da Superintendência Jurídica e do compliance interno impediu a má conduta e evitou prejuízos. Os dois empregados citados já estão desligados da companhia”.

Operação Tritão

Embora os contratos de segurança do Porto de Santos mencionados no processo somem mais de R\$ 60 milhões ao longo de mais de uma década, a Justiça Federal deixou claro que a ação penal da Operação Tritão se concentrou exclusivamente no contrato emergencial de R\$ 5,97 milhões, de 2019, no qual foram identificadas tentativas de pagamento por serviços não executados.

A investigação, porém, teve origem em informações e representações recebidas pelo MPF antes de 2019, que apontavam uma relação prolongada entre a empresa contratada e servidores responsáveis pela fiscalização dos serviços.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/12/2025

TRENS COM DESTINO AO PORTO DE SANTOS SÃO ATACADOS 330 VEZES EM DOIS ANOS; PREJUÍZOS SE ACUMULAM

Vandalismo e furtos na malha ferroviária provocam prejuízos operacionais, ambientais e financeiros em toda a cadeia de transporte de cargas

Por Bárbara Farias 16 de dezembro de 2025



Segundo a Associação Gestora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (AG-Fips), a maioria dos crimes é de vandalismo, mas há ocorrências de roubos e furtos de carga (Alexander Ferraz/AT)

A malha da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) registrou 330 ações criminosas nos anos de 2024 e 2025. Desse total, foram 178 ocorrências no ano passado e 152 no decorrer deste ano, até o momento. A maioria dos casos de ataques aos trens é de vandalismo, mas o

balanço também inclui furtos e roubos de carga. Os crimes geram prejuízos logísticos e financeiros a toda a cadeia que depende do transporte ferroviário de cargas. As informações são da Associação Gestora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (AG-Fips).

“Ataques aos trens na malha ferroviária da Fips para roubo e furto de cargas e de equipamentos dos ativos ferroviários geram um grande impacto em toda cadeia logística do modal. Com as cargas impossibilitadas de chegar aos terminais portuários e, posteriormente, aos destinos, a eficiência operacional sofre prejuízos significativos”, informou a AG-Fips em nota.

Segundo a cessionária, a natureza dos ataques aos trens é diversificada, mas predominam os métodos que visam a paralisação involuntária e imediata da composição ferroviária, como o corte das mangueiras de ar que interligam os vagões ou, de forma ainda mais grave, o desengate entre eles. Adicionalmente, são recorrentes as ações que envolvem a abertura intencional do sistema de descarga dos vagões, o que provoca o derramamento integral do produto na via férrea, resultando não apenas em danos materiais significativos, mas também em danos ambientais e na elevação dos riscos de acidentes severos, como descarrilamentos, devido ao acúmulo de material sobre a linha.

A companhia informou que, em resposta aos ataques, adota um plano estratégico que inclui reforço do efetivo de colaboradores dedicados à segurança patrimonial no trecho portuário e ações preventivas nos trechos que apresentam o maior índice de vulnerabilidade e ataques aos trens. Paralelamente, a empresa conta com o apoio dos órgãos de segurança, que realizam operações preventivas nos pontos de maior incidência criminal.

"A Fips tem respondido de maneira célere e estratégica para coibir os ataques aos trens, intensificando o reforço de seu efetivo e implementando medidas avançadas de prevenção e controle. Ao mesmo tempo que mantém um relacionamento institucional consolidado com as autoridades, assegurando alinhamento e eficácia nas ações adotadas", declarou o gerente de Relações Institucionais da AG-Fips, Edson de Oliveira.

Questionada sobre o valor do prejuízo financeiro resultante dos crimes, a empresa declinou justificando se tratar de uma questão de governança junto às companhias ferroviárias que compõem a sociedade que administra a Fips: Rumo, MRS e VLI. "Os prejuízos provocados pelos ataques aos trens que circulam na malha da Fips são considerados inestimáveis, pois extrapolam os limites da operação ferroviária, uma vez que impacta todos os stakeholders envolvidos nessa cadeia logística".

Especialistas

O consultor ferroviário e diretor da Mallard Consulting, Alan Jones Tavares, avalia que os incidentes registrados no acesso ferroviário ao Porto de Santos não têm relação com tentativa de furto de carga, mas com vandalismo. Segundo ele, "nenhuma carga ferroviária que vai para Santos tem valor de revenda que justifique o roubo, por exemplo, a não ser combustível, seja a granel in natura, gusa e outras cargas de teor ferroviário não têm valor no mercado paralelo. Além disso, ferrovias de carga não possuem cabeamentos visados por criminosos. É puro vandalismo, gente querendo ver o caos instalado na ferrovia, o que gera impactos operacionais significativos".

O especialista afirmou que os prejuízos se espalham por toda a cadeia logística. "O atraso de um trem desencadeia um efeito cascata na malha e compromete a eficiência do Porto, que opera com baixa capacidade de estocagem. Isso leva a atrasos de navios, demurrage (taxa cobrada quando o contêiner ultrapassa o tempo de estadia no terminal), encarecimento de seguros e necessidade de reparos", afirmou.

Tavares alertou ainda que a recorrência dos ataques aos trens afeta a imagem do sistema logístico. "A gente tem uma sequência de custos operacionais e intangíveis, principalmente, quanto à credibilidade, que fica muito ruim, para o Porto de Santos e para as ferrovias". Para coibir os ataques, o consultor avalia a necessidade de intensificação das ações do poder público.

Por sua vez, o consultor portuário e sócio da Agência Porto, Ivam Jardim, afirmou que "os ataques a trens na Baixada Santista provocam efeitos severos na operação portuária, especialmente em Santos, que depende de um fluxo ferroviário regular para alimentar seus terminais. Quando um trem é roubado, incendiado ou vandalizado, não há apenas perda de carga: toda a programação logística é desestruturada. A carga deixa de chegar no prazo, comprometendo a formação dos lotes de exportação, reduzindo a produtividade dos terminais, atrasando embarques e até levando navios a zarparem com capacidade ociosa. Isso gera prejuízos contratuais, danos à imagem do exportador e perda de credibilidade internacional, afetando diretamente a competitividade do País".

Jardim comentou ainda que, "além do dano físico ao material rodante, há um efeito cascata que atinge diversos elos da cadeia: estoques precisam ser reorganizados, contratos são renegociados,

indústrias e tradings enfrentam multas e operadores portuários ficam com janelas ociosas. O aumento dos riscos ainda encarece seguros de carga, vagões e locomotivas — equipamentos caros e de reposição lenta — elevando o custo operacional das ferrovias e pressionando o frete. Em alguns casos, parte desse custo é repassada ao produto final, reduzindo competitividade; em outros, especialmente no caso de commodities, o prejuízo recai diretamente sobre exportadores e transportadores. O resultado é um sistema mais caro, menos eficiente e menos confiável".



Na noite de 7 de novembro, vagões com celulose foram atacados nas proximidades do Vale Novo, em São Vicente, e acabaram incendiados (Reprodução)

Rumo, MRS e VLI focam em tecnologia e pessoal para coibir bandidos

As três companhias ferroviárias que operam cargas de exportação e de importação com destino ao Porto de Santos, a Rumo, a MRS e a VLI, afirmam que os atos de vandalismo, furtos e roubos de carga nas ferrovias da região são prejudiciais e que tentam coibir a incidência investindo em recursos tecnológicos e em

pessoal, além de manterem contato frequente com autoridades de segurança pública.

Em nota, a MRS informou que as ocorrências de furtos e vandalismos contra os trens são pontuais e bem menos representativas quando comparadas com outros modais de transporte. "Apesar disso, temos investido em novas tecnologias, sistemas de monitoramento e expansão das nossas equipes de segurança em campo. Acreditamos que as autoridades competentes continuarão atuando para a resolução do problema e nos disponibilizamos a ajudar no que for preciso para que a ferrovia continue sendo um dos modais mais seguros e eficientes do País", destaca a empresa.

A VLI informou que suas equipes de segurança patrimonial realizam rondas constantes e monitoram os ativos da companhia em tempo integral, 24 horas por dia. Além disso, os trens são equipados com modernos sistemas de segurança para assegurar a integridade do time envolvido na operação, das cargas transportadas e de vagões e locomotivas. "A companhia mantém reuniões e comitês especiais com as autoridades de segurança pública para mapear soluções e acredita que o trabalho dos agentes públicos é fundamental para dar fim à criminalidade na região, que traz prejuízos para o transporte de cargas e para a economia do País", detalha a companhia.

A Rumo comunicou que as ocorrências criminosas na Baixada Santista evidenciam o cenário crítico de insegurança pública no trecho entre São Vicente e Cubatão. Em todas as situações, as equipes da concessionária registram boletim de ocorrência e atuam para isolar a área, garantindo a segurança da via e minimizando impactos às comunidades próximas à linha férrea. "Priorizando a segurança dos profissionais, a empresa solicita apoio dos órgãos de segurança pública em ações preventivas e repressivas, com o objetivo de coibir crimes e responsabilizar os autores. A companhia reitera que continuará colaborando integralmente com as autoridades na investigação dos atos de vandalismo".

ANTF

Procurada pela Reportagem, a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) manifestou em nota que "os atos de vandalismo e roubo de carga representam graves ameaças à eficiência e à confiabilidade do transporte ferroviário, com reflexos diretos sobre a operação das concessionárias, a segurança das equipes e das comunidades do entorno, e a sustentabilidade econômica das ferrovias", mas reconhece e valoriza o trabalho das autoridades de segurança pública, que atuaram com prontidão e eficácia para conter as ações criminosas, preservar a integridade das operações e responsabilizar os envolvidos.

Segundo a entidade, o esforço conjunto entre as forças policiais e o setor ferroviário, por meio de ações de inteligência e cooperação institucional, "resultou em respostas ágeis e reconhecidamente

efetivas, que se desdobraram no monitoramento contínuo da malha, especialmente em alguns de seus trechos mais críticos".

A ANTF afirmou ainda que o diálogo permanente com as autoridades e com as comunidades do entorno é fundamental para a construção de um "ambiente harmônico, seguro e colaborativo, que assegure a continuidade das operações ferroviárias sem prejuízos às concessionárias, à logística nacional e, sobretudo, à sociedade brasileira".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/12/2025

CONDOMÍNIO LOGÍSTICO VAI A LEILÃO EM GUARUJÁ, NO LITORAL DE SÃO PAULO; INVESTIMENTO PASSA DE R\$ 190 MILHÕES

Projeto na Margem Esquerda prevê pátio regulador de caminhões; leilão ocorre nesta quarta (17), na Autoridade Portuária de Santos

Por Ted Sartori 16 de dezembro de 2025



A área fica no bairro Conceiçãozinha, no Distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá, e tem 163,1 m² (Alexander Ferraz/AT)

Olhar para a demanda futura de acesso de veículos rodoviários de carga com destino ao Porto de Santos e ajudar na economia. É a meta do Complexo Logístico Margem Esquerda. Trata-se de uma área greenfield (terreno nunca antes desenvolvido ou construído) de 163,1 mil metros quadrados (m²), no bairro Conceiçãozinha, no Distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá.

Vicente de Carvalho, em Guarujá.

O leilão envolvendo a área está marcado para nesta quarta-feira (17), na Autoridade Portuária de Santos (APS). Um outro espaço, de 242 mil m², será licitado no mesmo dia, mas em Santos, na Avenida Augusto Barata, entre os bairros Alemao e Saboó, na Margem Direita do Porto. Ele comportará condomínio logístico com pátio regulador para caminhões, serviços e espaços para refeição e descanso de motoristas. Os dois contratos somam R\$ 477,9 milhões em investimentos e devem estar disponíveis a partir de 2029, com cessão de 20 anos.

Em nota, a APS lembra que os caminhões com destino aos terminais da Margem Esquerda enfrentam congestionamentos recorrentes, o que será reduzido com o complexo a ser leiloado. "A implantação cumpre função de regulação de fluxo e triagem de caminhões, mitigando o impacto da concentração de veículos em vias urbanas, assegurando o uso racional das janelas de recebimento de carga, e otimizando a logística terrestre de escoamento de commodities agrícolas".

O complexo logístico abrigará pátio regulador com 417 vagas para caminhões (73,5 mil m²), área de serviços de apoio logístico de 89,6 mil m² e espaço de 50,2 mil m² para armazéns cobertos. Será o primeiro condomínio logístico da Cidade, de acordo com a APS. O cessionário terá que investir R\$ 195,4 milhões.

Estão previstos controle de entrada e saída no gates do pátio; monitoramento ininterrupto por câmeras de circuito fechado, com compartilhamento de imagem em tempo real com a Autoridade Portuária; sanitários e vestiários; espaço de descanso com local para refeições; edificação com salas para locação tipo loja/escritório; e área destinada a serviços acessórios, tais como: conveniências, oficina mecânica e lojas.

"Além da implantação do pátio de caminhões, a instalação com a oferta de galpões logísticos trará benefícios à economia regional, geração de empregos, renda e desenvolvimento social à Baixada Santista. O número de vagas em cada etapa dependerá do projeto a ser apresentado pelo vencedor", informa a APS.

A Prefeitura de Guarujá, também em nota, informa que a categoria dos caminhoneiros será favorecida, "mas os impactos viários e de mobilidade urbana ainda estão sendo discutidos com a Administração Municipal". "Movimentações estão sendo acompanhadas pela Prefeitura, que aguarda os avanços do projeto", completa.

Conceito faz parte da modernidade

Com mais de 30 anos de experiência em navegação e logística multimodal, o engenheiro e consultor Valter Branco observa que os conceitos modernos de complexos portuários extrapolam a ideia de um simples terminal portuário e avançam na direção de plataformas logísticas integradas. Aí entram os condomínios logísticos.

"Estas plataformas são geralmente compostas de retroáreas, condomínios logísticos e zonas industriais. Estes complexos maximizam o resultado através da melhora na eficiência logística e redução de custos. O complexo portuário deixa de ser apenas um ponto de passagem e passa a agregar valor logístico", afirma.

Branco destaca que empresas tendem a escolher portos que ofereçam soluções completas, centralizando as operações próximo do embarque e desembarque, o que aumenta a competitividade do complexo. "Para municípios e zonas portuárias, cria receitas menos voláteis e reduz a dependência do ciclo de carga", argumenta.

O consultor recorda que, com a aprovação da nova legislação tributária, os impostos serão cobrados no destino e não na origem, reduzindo influência de benefícios fiscais e atraindo centros de distribuição para perto dos polos de consumo.

"Áreas próximas aos portos tendem a exercer papel fundamental na logística de médio prazo. É um caminho sem volta. Nesta nova dinâmica, os condomínios logísticos tendem a ser não um acessório, mas elemento central do porto do século 21", afirma.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/12/2025

DIRETORA DA ANTAQ ENCERRA MANDATO E DESTACA DESAFIOS E AVANÇOS DA REGULAÇÃO PORTUÁRIA

Flávia Takafashi comenta a experiência de ser a primeira mulher na diretoria da agência, decisões estratégicas e perspectivas para o setor portuário

Por Maurício Martins 14 de dezembro de 2025



Flávia Takafashi: "Não fui indicada por ser mulher, mas esse olhar traz uma composição de diálogo importante para o colegiado" (Vanessa Rodrigues/ AT/ Arquivo)

Primeira mulher a ocupar o cargo de diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a advogada Flávia Takafashi, de 44 anos, encerra em 18 de fevereiro de 2026 um mandato de quase cinco anos que marcou a história da agência. Servidora pública federal de carreira, especialista em Regulação de Transportes Aquaviários, 2010 e construiu uma trajetória que passou pela

ingressou na Antaq por concurso público em

fiscalização, assessoria de diretoria, superintendência e, desde 2021, pela diretoria colegiada. Com mais de 15 anos de experiência no setor portuário e marítimo, foi diretora do Departamento de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do então Ministério da Infraestrutura. Bacharel em Direito, é mestre em Direito das Relações Internacionais e da Integração da América Latina, pós-graduada em Direito Marítimo e Portuário e em Logística Internacional, possui MBA em Regulação de Serviços Públicos. Até hoje, segue como a única mulher na diretoria da Antaq em mais de duas décadas. Na entrevista a seguir, dada para A Tribuna, ela comenta o simbolismo da representatividade feminina, decisões sensíveis do período, avanços institucionais e desafios futuros da regulação portuária.

Como você entrou na Antaq?

Eu entrei por concurso público em 2010, na área de fiscalização da agência. Em 2011, eu virei assessora de um diretor à época, o Tiago Lima. Foi assim que começou a minha trajetória na Antaq.

E como foi você foi escolhida para o cargo de diretora?

Em 2019 eu era superintendente de fiscalização e fui cedida para o Ministério da Infraestrutura, à época, para ser diretora de gestão de contratos, cuidando de toda a parte de arrendamentos portuários. Em 2020, o então ministro Tarcísio (de Freitas, hoje governador de São Paulo) acabou me indicando. Ele queria alguém que conhecesse a regulação da Antaq, que tivesse essa expertise técnica. E foi com base nesse quesito, nesse olhar técnico, que o ministro me indicou e eu entrei em 2021.

Você encerra o mandato como a primeira e única mulher diretora da história da agência. Elogiada no setor pela firmeza das decisões, mas também pela capacidade de diálogo. O que isso representa?

Eu me lembro da minha posse, quando trouxe esse ponto de ter sido a primeira mulher. Se a gente olhar como eram as discussões sobre a participação da mulher nesse segmento, de 2021, quando eu entrei, para 2025, a gente vê que hoje se discute mais a participação de mulheres. Eu trouxe um pouco dessa representatividade, de mulheres ocuparem esse espaço, apesar de eu não ter sido indicada por ser mulher, mas pelo perfil técnico. Mas eu trago essa representatividade, para a mulher ocupar esses espaços. Em 20 anos de agência, eu fui a primeira diretora indicada à diretoria colegiada. Isso traz representatividade. Como carreira, eu entrei por concurso público e alcancei todos os graus de hierarquia da agência. Fui gerente, superintendente, assessora de diretoria e cheguei ao cargo de diretora. Eu vejo que consegui trilhar os caminhos, e a diretoria me trouxe a consolidação desse ciclo regulatório, no momento em que a regulação no setor portuário está cada vez mais presente. Peguei um momento importante, com discussões relevantes como o Tecon Santos 10, concessões de canal de acesso, o próprio fortalecimento da questão da regulação marítima. No ano que vem eu completo 16 anos de agência. Entrei por concurso público e saio como diretora. Era um lugar que até então não era possível alcançar, mas eu consegui quebrar esse teto de vidro.

Quais foram os obstáculos por estar em uma posição historicamente masculina?

A cadeira tem seu peso. A decisão regulatória tem seu peso. Mas eu não acho que, dentro do colegiado, a questão de ser mulher tenha pesado mais ou menos. Pela minha trajetória, a técnica sempre foi mais marcante. Eu prezo muito pela coerência técnica das decisões. Essa marca fica mais em mim durante esses anos. Agora, tiveram momentos fáceis e difíceis. As discussões não são sobre ganhar ou perder, mas sobre arbitragem de conflitos. Para mim, sempre foi deixar muito claro a coerência técnica, que é a minha escola. Eu sempre fui uma pessoa que conversou muito e ouviu muito. Sempre recebi todo mundo aqui. Às vezes eu dizia: 'olha, eu entendo, mas eu sou contra'. Minhas decisões divergentes sempre foram muito claras. Acho que havia previsibilidade no meu entendimento. E sempre fui muito aberta a entender as necessidades do mercado. Não adianta uma regulação no papel que não vai atender ao fortalecimento do setor. E, às vezes, a gente faz isso vedando algo. Então, dizer não também faz parte da regulação.

Você enfrentou muitas pressões de fora na agência?

Não, porque a coerência técnica sempre foi central nas minhas decisões. Somos implementadores de uma política pública ministerial. Uma vez definida a política pública, vamos ver, com as ferramentas regulatórias que a gente tem, como implementar. Como a agência tem essa estrutura de

colegiado e um processo claro de tomada de decisão, eu diria que a Antaq não sofre, comparando com o Ministério (de Portos e Aeroportos), tantas pressões. Talvez por isso alguns votos sejam mais contundentes.



"Tiveram momentos fáceis e difíceis. As discussões não são sobre ganhar ou perder, mas sobre arbitragem de conflitos", diz Flávia (Vanessa Rodrigues/ AT/ Arquivo)

Mas sempre tem gente que bate na porta da Antaq meio brava, não?

Tem, mas isso é natural. É um lugar muito democrático. Sempre vai ter reclamação dos dois lados. E isso não é pessoal, é da cadeira que a gente ocupa. Quem teve o direito tolhido, vai achar que tolhemos demais; quem teve o direito tutelado, acha que tutelamos menos. A gente está sempre nesse meio e faz parte do processo decisório. Por isso é importante a fundamentação técnica e a clareza nas decisões, porque nossas decisões são, no fim das contas, contestadas em algum ambiente.

Há uma preocupação no setor que a diretoria da Antaq volte a ser composta só por homens com a sua saída. É importante manter uma mulher na diretoria?

Eu acho que é uma sinalização importante. Não fui indicada por ser mulher, mas esse olhar traz uma composição de diálogo importante para a estrutura do colegiado. Pela importância que o setor portuário tem para a economia, essa figura do diálogo, da técnica, essa capacidade de escuta, de entender necessidades do mercado, é algo que as mulheres fazem muito bem e poderia, sim, ter esse olhar no momento da indicação.

Que perfil você considera ideal para o cargo?

Deve ter capacidade de diálogo, de escuta atenta para entender as necessidades e como a regulação de maneira estruturada pode fortalecer o setor como um todo. A função da agência não é fortalecer A ou B, mas fortalecer o setor. E a mulher tem essa escuta ativa, exerce bem esse papel, aliada a uma técnica. O setor portuário tem amadurecido muito. É um ambiente plural, diverso e específico.

E você observa no meio muitas mulheres preparadas para assumir essa cadeira?

Sim. De cara, já vejo três mulheres que estão aptas: Gabriela Costa, hoje diretora-executiva da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados). É ex-servidora da agência, está cedida, teria claramente essa capacidade. A Patrícia Gravina, que hoje está como diretora na Casa Civil, no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Servidora da agência também e tem essas boas habilidades. E a Mariana Pescatori, que foi secretária-executiva do Ministério (de Portos e Aeroportos), é servidora de carreira de uma outra agência reguladora, a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil). Está licenciada, mas é outra que reúne tanto o conhecimento de regulação, quando a habilidade de conversar.

Quais foram os temas mais sensíveis que você precisou deliberar?

O processo do Tecon Santos 10 conseguiu alcançar todas as sensibilidades nos diversos discursos. A agência teve que se manter muito unida, dos diretores, para deixar muito claro nosso entendimento técnico. Entendemos as posições divergentes, mas existe uma coerência regulatória e compete à agência reguladora tratar esse assunto. Outro caso foi o contrato de transição do Porto de Itajaí (SC), que até hoje está sendo muito questionado. O objetivo era retomar a operação, e isso foi alcançado, apesar dos questionamentos.

E sobre o futuro da regulação?

A agência precisa avançar na modernização das cláusulas dos contratos de arrendamento, torná-los mais flexíveis e reequilibráveis, criando incentivos naturais ao investimento em contratos de longo prazo.

Qual sua posição sobre uma nova Lei dos Portos?

Não defendemos a revogação da Lei 12.815/2013. Ela trouxe avanços importantes. Revogar a lei traria mais atrasos do que melhorias. Porque todo o arcabouço regulatório está baseado em uma lei em vigor, então todas as regulações e portarias cairiam. Precisa de avanços, mas muitos são possíveis com alterações pontuais na lei.

Quais outros marcos você destacaria?

Dois marcos importantes foram a pesquisa da Antaq sobre participação feminina no setor e o Guia de Enfrentamento ao Assédio no Setor Aquaviário. Isso colocou em evidência a importância da participação das mulheres no setor.

E o que você pretende fazer depois do fim do mandato?

Sou servidora de carreira. Meu mandato acaba dia 18 de fevereiro e no dia 19 eu só mudo de cadeira. Provavelmente não continuarei na agência, mas vou decidir depois. Vou tirar férias e pensar. Continuo no setor, certamente. Vou contribuir em outra posição.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 16/12/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

NORDESTE DEVE DOBRAR PARTICIPAÇÃO NA OFERTA NACIONAL DE GÁS NATURAL ATÉ 2035

O Nordeste saltará para 31% da oferta potencial do país, impulsionado por Sergipe Águas Profundas e o terminal de Suape. O Plano Decenal de Expansão de Energia prevê R\$ 15,8 bilhões para expandir a infraestrutura regional de gás natural

Por Paulo Goethe - De Recife paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br



De acordo com projeção do Plano Decenal de Expansão de Energia, o Nordeste amplia sua participação no mercado nacional de gás natural. Foto: Agência Petrobras

A participação do Nordeste na oferta potencial nacional de gás natural vai quase dobrar até 2035, saindo de 16% para 31%. É o que aponta o [Caderno de Gás Natural do Plano Decenal de Expansão de Energia 2035](#) (PDE 2035), publicado neste mês de dezembro pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

A projeção de consumo não termelétrico (indústria, comércio, residencial e transportes) crescerá a 3,37% ao ano. Nesse cenário, o plano decenal posiciona projetos como Maranhão, Sergipe Águas Profundas (SEAP) e o terminal de GNL (gás natural liquefeito) de Suape como peças do desenho de oferta e infraestrutura na região.

Antes mesmo de o projeto SEAP entrar no horizonte dos planos de investimentos da Petrobras, a infraestrutura de importação já muda em Pernambuco. O PDE 2035 inclui um terminal de regaseificação previsto em Suape (PE), com 14 milhões de metros cúbicos de gas natural por dia (MMm³/d) e referência de entrada em 2026, ao lado dos terminais existentes no Nordeste: Baía de Todos os Santos (BA), com 20 MMm³/d, e Porto de Sergipe (SE), com 21 MMm³/d.

A Empresa de Pesquisa Energética mede o impacto de Suape na própria curva de oferta importada. Entre o segundo e o terceiro anos do horizonte, o estudo registra **elevação de**

21% associada à entrada de **Suape/PE** e ao retorno do **TRSP/SP**, ambos como sistemas isolados no modelo — ou seja, ativos que atendem mercados específicos e não necessariamente funcionam como ponto de redistribuição plena na malha integrada.

O pano de fundo é uma troca de composição na importação e uma expansão de produção no país. Em nota divulgada pelo governo federal, o MME e a EPE destacam que a produção líquida deve subir **95% em dez anos**, enquanto a oferta potencial na malha integrada avança cerca de **85%**, com balanço superavitário no horizonte.

Suape na curva de importação de gás natural

O caderno trata a importação como combinação de gasodutos internacionais e GNL, e projeta queda do gás boliviano no GASBOL. A premissa indicada é de **13 MMm³/d** no início do horizonte e **5 MMm³/d** no fim, movimento que reduz o peso relativo do gasoduto conectado ao país vizinho e mantém o GNL como componente dominante na oferta importada considerada.

No desenho de conexão, a **EPE diferencia o que está na malha integrada e o que fica fora dela**. O estudo registra que **Baía de Todos os Santos (BA) e Sergipe (SE)** estão conectados à malha integrada desde o início do período, enquanto parte dos terminais opera como sistemas isolados e pode ou não se conectar ao longo do horizonte, a depender das premissas.

SEAP e Maranhão puxam a oferta no Nordeste

O ganho de participação do Nordeste na oferta potencial é explicado por dois vetores no próprio PDE: Maranhão cresce de forma gradual e Sergipe entra com mais peso a partir de 2030. No gráfico por estados, o Maranhão fecha 2035 com **14%** da oferta potencial nacional e Sergipe com **9%**, compondo o salto regional até os **31%**.

Em Sergipe, o PDE lista o **Sergipe Águas Profundas (SEAP)** como gasoduto de escoamento previsto com **18 MMm³/d**, com marcos **SEAP II em 2030** e **SEAP I em 2032**. Nas premissas da simulação, o caderno também registra que as ofertas do SEAP seriam inseridas diretamente na malha de transporte, em função da decisão de processamento offshore.

No Maranhão, além do ganho de peso na série de oferta potencial, o PDE registra a planta de liquefação do **Complexo Parnaíba/MA**, em operação desde **2024**, com capacidade de **600 mil m³/d**.

Simulação da malha integrada no Nordeste

Na simulação termofluido-hidráulica do subsistema Nordeste, a EPE aponta aumento de oferta ao longo do período e sinaliza um ponto de restrição já no curto prazo. O estudo registra limitação para atender a demanda da **UTE Termoaçu (RN)** na potência máxima no **primeiro ano simulado (2026)**.

A EPE atribui o aumento de oferta na malha Nordeste à entrada de oferta adicional da **UPGN de Guamaré (RN) em 2032** e, principalmente, ao gás processado offshore da **Bacia do SEAL**, injetado diretamente na malha nas imediações da **PE Carmopólis II – Sergás (2030)**, compensando declínios em campos da Bahia e em produção onshore de Sergipe.

O caderno também aponta gargalos físicos no sistema regional. Entre os pontos citados está limitação de escoamento no **trecho setentrional da TAG** e na **malha PE/AL**, indicando que a disponibilidade “potencial” depende de capacidade real de movimentação e de investimentos em infraestrutura.

Processamento e “porta de entrada” do gás

No processamento, o PDE contabiliza **14 UPGNs em operação** no país, com capacidade total de **120,1 MMm³/d**, sendo **16,7 MMm³/d** no Nordeste, e inclui uma unidade prevista em **Miranga (BA)**, de **950 mil m³/d**, em **2027**.

No capítulo de dutos, o documento registra **4.919 km** de gasodutos de escoamento e **9.561 km** de gasodutos de transporte existentes, além de listar a malha integrada como composta por blocos que incluem o **Nordeste** e conexões com terminais de GNL e UPGNs.

Consumo: distribuidoras, refino e fertilizantes

A demanda não termelétrica (atendida por distribuidoras estaduais) cresce a **3,37% ao ano** e é puxada pela indústria. O caderno aponta que o setor industrial responde por cerca de **65%** do recorte não termelétrico e detalha as taxas médias por segmento: **industrial (3,2% a.a.), comercial (5,3% a.a.), residencial (4,1% a.a.) e transportes (3,6% a.a.)**.

No downstream, o PDE projeta crescimento de **5,36% ao ano** e incorpora premissas com impacto direto no Nordeste: **ampliação da RNEST (PE) em 2029 e retorno das FAFENs na Bahia e em Sergipe em 2026**. Na própria nota do governo federal, o downstream é descrito como mercado de refinarias e fertilizantes e aparece como bloco de expansão nos primeiros anos do horizonte. Investimentos previstos e “indicativos”

No capítulo de investimentos, o PDE separa projetos “previstos” (mais próximos de entrada) e “indicativos”. No grupo dos previstos, o caderno lista **SEAP, terminal de GNL de Suape/PE e UPGN Miranga**, além de ampliações associadas ao GASBOL, e consolida os “previstos” em **R\$ 15,80 bilhões**.

O estudo também registra projetos indicativos analisados no âmbito do **Plano Nacional Integrado das Infraestruturas de Gás Natural e Biometano (PNIIGB)**, instituído por decreto, com referência de aproximadamente **R\$ 34 bilhões**, além de uma carteira de planos indicativos estudados pela EPE que soma cerca de **R\$ 135 bilhões**, condicionada à decisão dos agentes.

O caderno registra ainda a tendência de desconcentração na comercialização do gás iniciada no Nordeste, indicador de mudança de estrutura de mercado no período recente e que aparece como contexto para a expansão de infraestrutura e oferta regional no horizonte do PDE.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 17/12/2025

TRANSNORDESTINA: TUFI DAHER ANUNCIA INÍCIO DOS TESTES E ENTREPOSTO EM SALGUEIRO

A Ferrovia Transnordestina deu um passo decisivo rumo à operação ao alcançar 100% da mobilização das obras no Ceará e iniciar os testes operacionais no primeiro trecho funcional do projeto, entre o Piauí e o Ceará. O presidente da Transnordestina Logística S.A. (TLSA), Tufi Daher Filho, confirmou em entrevista exclusiva ao Movimento Econômico que o primeiro carregamento experimental de grãos deve ocorrer já nesta quinta-feira, 18, marcando o início da fase operacional da ferrovia. Os impactos da obra alcançam Ceará, Piauí e Pernambuco, que deve receber um entreposto comercial em Salgueiro.



Presidente da Transnordestina, Tufi Daher Filho, destaca impacto logístico e econômico da ferrovia para o Nordeste – Foto: Thiago Gadelha/Divulgação

Além de Salgueiro, as novas frentes de desenvolvimento logístico incluem o novo terminal ferroviário dedicado a grãos, minérios e fertilizantes no Porto do Pecém. Na entrevista, Daher revelou que a ferrovia vai começar a transportar gesso da região do Araripe pernambucano e abordou o papel da Transnordestina na integração do Matopiba, a redução dos custos logísticos, a atração de indústrias ao longo da ferrovia e a perspectiva de

expansão da capacidade portuária no Nordeste, consolidando o projeto como um dos principais vetores de transformação econômica da região.

Movimento Econômico – A Transnordestina atingiu recentemente 100% da mobilização das obras no Estado. Qual é o impacto imediato dessa etapa para a economia cearense e para o cronograma do projeto?

Tufi Daher – Isso é de fundamental importância. Enquanto todos os lotes não estivessem contratados, sempre haveria um risco de descontinuidade entre as obras. Agora, com a contratação dos lotes 9 e 10, toda a ferrovia está mobilizada. O impacto imediato é a geração de empregos diretos e indiretos. Com a contratação de cerca de 2 mil novos trabalhadores, somados aos 4.500 que já temos, chegamos a mais de 6.500 empregos diretos. Isso movimenta fortemente o comércio local, postos de combustíveis, hotéis, restaurantes, farmácias e diversos outros serviços. Na maioria das vezes, esgotamos praticamente toda a mão de obra disponível nas pequenas cidades próximas ao traçado da ferrovia.

ME – Estamos falando de um projeto que envolve mais de R\$ 15 bilhões. Como esse volume de investimentos se traduz em ganho de competitividade para o Nordeste no médio e longo prazo?

Tufi Daher – De forma extremamente positiva. Um projeto dessa magnitude, com mais de mil quilômetros de ferrovias, a Transnordestina é hoje um dos maiores projetos em construção no mundo, não apenas no Brasil. Isso é transformador para a economia local. Ao longo da história, sempre que se instala uma ferrovia de classe mundial, os efeitos são profundos.

A Transnordestina se compara às melhores ferrovias do mundo, como Carajás e grandes projetos asiáticos e europeus. Isso reduz o custo do frete, diminui a emissão de gases poluentes e aumenta a eficiência no transporte de grandes volumes a longas distâncias. Um comboio com 100 vagões substitui cerca de 300 carretas. Isso reduz acidentes, o desgaste das estradas e não prejudica o transporte rodoviário. Pelo contrário: o rodoviário passa a atuar como alimentador da ferrovia e dos portos.

Além disso, as indústrias tendem a se instalar ao longo da ferrovia, o que explica a grande demanda por terminais intermodais em praticamente todas as cidades por onde passamos. Isso vai transformar toda a região Nordeste.

ME – Sobre o trecho entre o Piauí e o Ceará, que será o primeiro a operar, como está a expectativa?

Tufi Daher – É bastante oportuno falar sobre isso, porque hoje, dia 16 de dezembro (dia da entrevista), estamos realizando o primeiro carregamento de milho. Mesmo sem um evento oficial, já iniciamos os testes operacionais. Estamos carregando 20 vagões de milho no terminal próximo a São Miguel do Fidalgo, no Piauí. Esse transporte deve ocorrer na próxima quinta-feira (18/12), como teste operacional. Vamos realizar testes completos: carga, descarga e operação em marcha, para que, quando a operação comercial for oficialmente autorizada, estejamos totalmente prontos.

ME – Esse trecho deve operar com quais cargas?

Tufi Daher – Temos dois fluxos já definidos: o transporte de grãos vindos do Mato Grosso com destino à região central do Ceará e o transporte de produtos do Polo Gesseiro. Também faremos testes, se não ainda em dezembro, no início de janeiro, na primeira quinzena, com o transporte de calcário agrícola, saindo de Trindade, em Pernambuco, até o terminal no Piauí.

ME – Qual é a importância do Porto do Pecém nesse contexto?

Tufi Daher – Os portos são fundamentais para as ferrovias. Eu diria até que são três portos estratégicos: Itaqui, Suape e Pecém. O Porto do Itaqui acessa a malha antiga. Suape, com a retomada em Pernambuco, será fundamental para o desenvolvimento regional. Já o Porto do Pecém, embora ainda não esteja preparado para grãos, receberá a partir do próximo ano um terminal ferroviário próprio para grãos, minérios e fertilizantes. **Com projeções realistas, acreditamos que, em dez anos, a capacidade do Porto do Pecém pode dobrar.** Ele estará completamente integrado à Transnordestina.



Mapa atualizado da Transnordestina nos trechos de Piauí, Ceará e Pernambuco – Foto: Divulgação

ME – O Polo Gesseiro de Araripe, em Pernambuco, aguarda ansiosamente uma ferrovia? A TLSA já negocia com empresas locais?

Tufi Daher – Já tivemos várias reuniões na região do Araripe, em Araripina. O gesso produzido ali é de altíssima qualidade. Hoje, o principal impeditivo para a exportação é o custo do frete. Com a ferrovia, esse custo pode ser pelo menos 30% menor que o rodoviário. Isso torna o polo extremamente competitivo, tanto no mercado interno quanto no externo. Nossa plano de negócios prevê, no futuro, o transporte de pelo menos 1 milhão de toneladas de gesso por ano.

ME – A Transnordestina pode ser considerada o grande elo logístico do Matopiba (região de expansão agrícola localizada no Brasil, que abrange áreas dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia). Como estão as negociações com esse polo?

Tufi Daher – Sem dúvida. Hoje não faz sentido escoar a produção do Centro-Oeste para portos do Sudeste para depois seguir em direção oposta. Isso ocorre por falta de opção. Com a Transnordestina e outras ferrovias em construção, como a FIOL I e II e a Ferrogrão, a logística brasileira de grãos vai mudar significativamente. Defendemos a ligação da Transnordestina com a Ferrovia Norte-Sul, na região de Guaraí, no Tocantins, para colocar os portos de Itaqui, Suape e Pecém em concorrência. Quem decide é o dono da carga, com base em custo e tempo. Muitas vezes, vale a pena pagar um pouco mais no frete ferroviário para economizar 20 ou 30 dias de espera nos portos.

ME – Existe possibilidade de a Transnordestina atender também a indústria automotiva do Ceará?

Tufi Daher – A importação de peças pode ocorrer via Porto do Pecém. No entanto, a planta automotiva não está diretamente conectada à ferrovia, o que exige estudos adicionais. Ainda não posso afirmar se haverá essa conectividade no curto prazo, mas certamente será avaliada.

ME – Há previsão de novos terminais logísticos ao longo da ferrovia?

Tufi Daher – Sim. Temos entre seis e oito terminais previstos para os próximos anos. Alguns já estão em implantação, como Eliseu Martins e o terminal no Porto do Pecém. Iguatu e Quixeramobim também estão recebendo investimentos, inclusive com projetos de porto seco. Além disso, estudamos novos terminais próximos ao Pecém, mais dois, e em Salgueiro (PE), não tenho dúvida que será um entreposto importante, que pode se tornar um importante polo para combustíveis, materiais da construção civil, talvez uma distribuidora de cimentos e contêineres-, e no Ceará que é distribuidor de calçados. Mas é importante destacar: terminal não se constrói sem demanda. É preciso volume, viabilidade econômica e estrutura adequada.

ME – Existe plano de expansão da ferrovia para outros estados do Nordeste?

Tufi Daher – Existem estudos, sim, conduzidos pelo Ministério dos Transportes e pela Infra S.A. Quanto mais ferrovias modernas tivermos no Nordeste, maior será o desenvolvimento regional. Ferrovias eficientes reduzem custos e beneficiam toda a sociedade.

ME – Do ponto de vista econômico, como o senhor avalia o potencial de retorno da Transnordestina?

Tufi Daher – Ferrovia é um investimento de longo prazo. Estamos falando de um projeto de cerca de R\$ 15 bilhões, ou US\$ 3 bilhões. O retorno vem ao longo do tempo. Em concessões de 30 anos, o break-even costuma ocorrer após cerca de dez anos. Tudo depende do volume de cargas transportadas. Atrair grandes tradings do agronegócio é fundamental para garantir essa escala.



Salgueiro e Pecém entram no mapa logístico da Transnordestina – Foto: Divulgação

ME – Além de grãos e minérios, que outros tipos de cargas estão sendo negociados?

Tufi Daher – Contêineres, cimento, combustíveis, como diesel, gasolina e álcool, além de produtos da construção civil e cargas agrícolas. São seis ou sete cadeias produtivas que podem ser atendidas nos próximos 4 a 5 anos.

ME – Para encerrar, quais são as expectativas após essa primeira operação entre Piauí e Ceará?

Tufi Daher – À medida que a ferrovia avança em direção ao porto, novos mercados são alcançados. Daqui a pouco conseguimos atingir, por exemplo, esse polo da Vale em Quixeramobim, e conseguimos pensar em outros produtos, como algodão, por exemplo, para essa região. Enquanto a gente não finalizar até o Porto do Pecém, o mercado interno não é suficiente para rentabilizar o projeto, é um projeto que precisa da forte exportação de grãos e minério. 2026 será um ano muito especial para a Transnordestina, entramos em operação no mercado. Já temos dezenas de pré-contratos e alguns contratos assinados. O crescimento será contínuo, e uma ferrovia moderna acaba atraindo tanto o empresariado brasileiro quanto investidores internacionais.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 16/12/2025

LULA ANUNCIA R\$ 4 BILHÕES PARA A REESTRUTURAÇÃO DO METRÔ DO RECIFE

investimento anunciado pelo presidente Lula para a modernização do metrô do Recife prevê novos trens, reforma de estações e obras imediatas

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

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, anunciou nesta terça-feira (16) um investimento federal de R\$ 4 bilhões para a reestruturação e modernização do metrô do Recife, considerado um dos principais eixos de mobilidade da Região Metropolitana. Os recursos serão aplicados nos cinco primeiros anos após a assinatura do contrato de concessão do sistema, que terá prazo de 30 anos.



O anúncio realizado pelo presidente Lula para o metrô do Recife reuniu ministro, a governadora Raquel Lyra, o prefeito João Campos e a bancada pernambucana Foto: Ricardo Stuckert/PR

O anúncio ocorreu em Brasília durante cerimônia que reuniu ministros, representantes da governadora de Pernambuco, Raquel Lyra, o prefeito do Recife, João Campos, e da bancada federal pernambucana. A governadora desmarcou parte de agenda desta terça-feira

(16) em Pernambuco para comparecer à assinatura, após o convite do Governo Federal. Antes, de embarcar para a capital federal, Raquel Lyra, participou de um café da manhã com LIDE Mulher, onde palestrou para 150 lideranças femininas e falou dos desafios de ser governadora em meio a um ambiente de machismo estrutural.

O investimento federal está inserido em um Acordo de Cooperação Técnica firmado entre a União, o Governo de Pernambuco e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), responsável pela modelagem da Parceria Público-Privada (PPP). O acordo estabelece a abertura de consulta pública e audiências para escuta da sociedade antes da publicação do edital.

“O governo federal não faltará com a palavra dada ao Estado de Pernambuco. O que estamos fazendo aqui é reafirmar ao povo pernambucano o nosso compromisso de melhorar o transporte urbano e garantir o direito de ir e vir das pessoas”, afirmou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

O cronograma apresentado prevê a abertura formal do processo de estadualização e da modelagem da concessão em dezembro de 2025. Entre fevereiro e abril de 2026, o projeto passará por consulta e audiência pública. A análise pelos tribunais de Contas da União (TCU) e de Pernambuco (TCE-PE) está prevista até julho de 2026, com licitação até dezembro do mesmo ano e conclusão da estadualização até março de 2027.

Investimentos estruturais no metrô

A modelagem da concessão prevê investimentos de R\$ 4 bilhões destinados à requalificação completa da infraestrutura ferroviária. Estão previstos a aquisição de 18 novos trens, quatro VLTs (Veículos Leves sobre Trilhos) e a reforma das 37 estações do sistema, com melhorias em acessibilidade, escadas rolantes, elevadores, coberturas, além de sistemas elétricos, hidráulicos e de telecomunicações.

Também estão incluídas obras de recuperação das vias permanentes, modernização da sinalização, dos sistemas de controle operacional e da rede de energia, além de intervenções voltadas à segurança das operações.

Além dos investimentos de longo prazo, o Governo Federal anunciou a aplicação imediata de R\$ 57 milhões até dezembro de 2026 para obras civis, recuperação de estações e melhoria das condições de conforto e segurança. Durante o período de transição, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) incorporará 11 trens, adquiridos ou transferidos de outras regiões, para reforçar a operação.

Articulação federativa

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou o impacto estruturador do projeto. “Estamos falando de um investimento estruturador, que vai transformar a mobilidade urbana e melhorar, de forma concreta, a vida de milhares de pernambucanos que dependem diariamente do metrô para trabalhar, estudar e acessar serviços. Cuidar do metrô é cuidar das pessoas”, afirmou.

A governadora Raquel Lyra ressaltou a importância do acordo para o Estado. “Desde o início da nossa gestão, assumimos o compromisso de enfrentar os desafios da mobilidade urbana e de buscar soluções estruturantes para o transporte público. Hoje damos um passo decisivo nessa direção com

a assinatura do acordo de cooperação técnica entre o Governo Federal, o BNDES e o Governo de Pernambuco", declarou.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 16/12/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

TOCANTINS E RONDÔNIA RECEBERÃO MAIS DE R\$ 179 MILHÕES DO AMPLIAR PARA MODERNIZAÇÃO DE AEROPORTOS

Recursos do Programa serão aplicados em obras de adequação da infraestrutura e expansão de voos regionais



Aeroporto de Cacoal (RO) receberá R\$ 49,8 milhões e concentra o quarto maior volume de investimentos entre os terminais licitados pelo Programa Ampliar.
Foto: Divulgação

O Programa Ampliar, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), vai destinar mais de R\$ 179 milhões à modernização de três aeroportos nos estados do Tocantins e de Rondônia, contemplando os terminais de Araguaína (TO), Vilhena (RO) e Cacoal (RO). Os investimentos têm como objetivo adequar a infraestrutura aeroportuária, aumentar a capacidade operacional e criar condições para a retomada e

expansão de voos regionais.

Em Rondônia, o Aeroporto de Vilhena contará com R\$ 74,6 milhões em investimentos. As obras previstas incluem a preparação do aeroporto para receber aeronaves a jato de médio porte, como Boeing 737 e Airbus A320, além da ampliação do pátio de aeronaves e da expansão do terminal de passageiros. O aeroporto se consolida como uma das principais portas de entrada do estado, atendendo uma região com forte vocação para os setores agropecuário e de serviços.

Programa Ampliar

Outro destaque em Rondônia é o Aeroporto de Cacoal, que receberá R\$ 49,8 milhões e concentra o quarto maior volume de investimentos entre os terminais licitados pelo Programa Ampliar. As obras vão preparar o aeroporto para receber aeronaves a jato de médio porte, além da ampliação do pátio e da expansão do terminal de passageiros. O terminal é considerado estratégico para fortalecer a aviação regional e ampliar a conectividade no leste do estado.

Segundo o prefeito de Cacoal, Adailton Antunes, os investimentos fortalecem a posição do município como polo regional. "A melhoria do aeroporto amplia a integração de Cacoal com outras regiões, facilita o escoamento da produção e contribui para a atração de novos investimentos", destacou.



Ampliar
Programa de Investimentos
Investir em Aeroportos Regionais

Tocantins e Rondônia

MAIS DE R\$ 179 MILHÕES EM INVESTIMENTOS

AEROPORTOS CONTEMPLADOS	Investimento (R\$)
Araguaína • TO	55,5 MILHÕES
Vilhena • RO	74,6 MILHÕES
Cacoal • RO	49,8 MILHÕES

PRINCIPAIS OBRAS

- Preparação para aeronaves a jato de médio porte
- Amplicação do pátio de aeronaves
- Expansão dos terminais de passageiros

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
GOVERNO DO BRASIL

No Tocantins, o Aeroporto de Araguaína receberá R\$ 55,5 milhões em investimentos. As obras previstas incluem a ampliação do pátio de aeronaves, a expansão do terminal de passageiros e a preparação do aeroporto para receber aviões a jato de médio porte. O terminal é considerado peça-chave para a integração do norte do estado e para o fortalecimento da região conhecida como Mesopotâmia do Tocantins, próxima a importantes polos como Marabá (PA) e Imperatriz (MA).

Para o prefeito de Araguaína, Wagner Rodrigues, a modernização do terminal amplia as possibilidades de crescimento do município. "Um aeroporto mais estruturado melhora a conectividade, fortalece o comércio e o agronegócio e amplia o acesso da população ao transporte aéreo", afirmou.

O Programa Ampliar integra a estratégia do Governo Federal para fortalecer a aviação regional, reduzir desigualdades logísticas e ampliar o acesso ao transporte aéreo em regiões com menor oferta de voos regulares. Ao viabilizar investimentos em aeroportos de pequeno e médio porte, o programa contribui para a integração regional e para o desenvolvimento econômico dos municípios atendidos.

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

Data: 17/12/2025

AEROPORTOS REGIONAIS RECEBERÃO R\$1,8 BILHÃO EM INVESTIMENTOS DO GOVERNO FEDERAL

Projetos abrange 31 aeroportos, divididos em 16 estados, para aumentar e reforçar a integração regional



Aeroportos regionais receberão R\$1,8 bilhão em investimentos do Governo Federal - Foto: Jonilton Lima/Mpor

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPO) apresentou, nesta terça-feira (16), investimentos estimados de R\$ 1,8 bilhão para uma estratégia nacional voltada à ampliação, modernização e qualificação da infraestrutura aeroportuária. A nova carteira pública de projetos aeroportuários é válida para o ciclo 2026/2027. A iniciativa tem como foco o fortalecimento da aviação regional, aumentar a conectividade aérea e o

atendimento à crescente demanda do setor, especialmente em regiões com baixa cobertura de transporte aéreo.

Para o novo ciclo, o MPO estruturou uma carteira com 34 novos empreendimentos em 31 aeroportos, distribuídos por 16 estados. A estratégia está organizada em três frentes prioritárias: projetos em estágio avançado para execução de obras, com previsão de R\$ 531 milhões em investimentos; novos projetos prioritários a serem iniciados a partir de 2026, que somam mais de R\$ 1 bilhão; e empreendimentos voltados a regiões remotas e da Amazônia Legal, com cerca de R\$ 250 milhões.

A carteira anterior, com cerca de R\$ 1,4 bilhão em investimentos, contemplou 65 empreendimentos distribuídos por 44 aeroportos, em 18 estados brasileiros.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a nova carteira reafirma o compromisso do Governo Federal com a integração nacional e o desenvolvimento regional. "Estamos falando de investimentos estruturantes, que ampliam a presença do Estado, geram emprego, fortalecem a economia local e garantem que o transporte aéreo chegue a quem mais

precisa. A aviação regional é um vetor estratégico para reduzir desigualdades e integrar o Brasil", destacou o ministro.

Além das obras, o MPor, por meio da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) dará continuidade a uma agenda de estudos técnicos. Estão previstos, por meio de um Termo de Execução Decentralizado (TED), estudos de viabilidade técnica para 22 aeroportos, estudos de pavimentação para outros 17 e a prospecção de 9 novos aeroportos regionais, em 6 estados. O objetivo é assegurar que os futuros investimentos estejam alinhados às necessidades regionais, à sustentabilidade e ao planejamento de longo prazo.

A secretária de Aviação Civil substituta, Clarissa Barros, ressaltou a importância do planejamento técnico na consolidação da política pública. "Essa carteira é resultado de uma visão estratégica baseada em dados, estudos e diálogo com estados e municípios. Nossa foco é garantir que cada investimento gere impacto real na conectividade, na segurança operacional e no desenvolvimento das regiões atendidas", afirmou.

Também seguem em execução os investimentos em estações meteorológicas automáticas de superfície, que abrangem 20 aeroportos regionais em 13 estados. As instalações já foram iniciadas em Patos (PB), Sobral (CE) e Barcelos (AM), com investimentos aproximados de R\$ 4,8 milhões em cada localidade.

"Estamos modernizando não apenas aeroportos, mas também a forma como o Estado planeja, projeta e executa obras públicas. Isso significa mais eficiência, transparência e melhor uso dos recursos públicos", concluiu o ministro Silvio Costa Filho.

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

Data: 16/12/2025

PONTOS DO SUDESTE MOVIMENTAM 575,5 MILHÕES DE TONELADAS ENTRE JANEIRO E OUTUBRO DE 2025

Região mantém liderança nacional e registra crescimento em relação a 2024, com destaque para granéis sólidos, petróleo e cargas em contêineres



O Porto de Santos (SP) liderou a movimentação no Sudeste, com 119,4 milhões de toneladas, registrando crescimento de 1,05% em relação a 2024 - Foto: Reprodução/APS

A movimentação de cargas nos portos da região Sudeste alcançou 575,5 milhões de toneladas entre janeiro e outubro de 2025, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O volume representa crescimento de 4,97% em relação ao mesmo período de 2024, mantendo o Sudeste como principal eixo logístico do Brasil e movimentando os maiores volumes de cargas no sistema portuário nacional.

O desempenho regional foi sustentado principalmente pelos granéis sólidos, que somaram 299,7 milhões de toneladas, com alta de 4,20% frente a 2024. Os granéis líquidos alcançaram 187,3 milhões de toneladas, registrando crescimento de 7,74%, fortemente influenciados pela movimentação de petróleo e derivados. Já as cargas em contêineres responderam por 60 milhões de toneladas, com expansão de 2,17%, enquanto a carga geral atingiu 28,6 milhões de toneladas, crescimento de 1,60% em relação a 2024.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os números confirmam o papel estratégico da região na logística brasileira. "O Sudeste segue como o principal corredor logístico do país,

sustentado pela diversidade de cargas, pela integração entre portos públicos e terminais privados e por uma agenda contínua de investimentos em infraestrutura”, afirmou.

Portos mais movimentados

Como o maior terminal do país, o Porto de Santos (SP) liderou a movimentação no Sudeste, com 119,4 milhões de toneladas, registrando crescimento de 1,05% em relação a 2024 e respondendo por 20,8% de toda a carga movimentada na região até outubro. Na sequência aparecem o Terminal de Tubarão (ES), com 70,4 milhões de toneladas (alta de 9,12%), e o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), que movimentou 57,9 milhões de toneladas, com crescimento de 8,26% no período.



Pelo Porto de Itaguaí (RJ) passaram 51,7 milhões de toneladas, mantendo seu papel estratégico no escoamento de minério de ferro, enquanto o Terminal de Petróleo TPE/TOIL (SP) registrou 49,6 milhões de toneladas, com expressivo crescimento de 15,43%, reforçando a relevância do Sudeste na logística energética nacional.

Segundo Costa Filho, a concentração desses grandes terminais é um diferencial competitivo da região. “Estamos falando de portos que operam em alta escala, com vocações bem definidas, o que garante eficiência, previsibilidade e competitividade ao comércio exterior brasileiro”, destacou.

Principais mercadorias

O levantamento da Antaq mostra que o minério de ferro permaneceu como a principal mercadoria movimentada na região (33,7% do total), com 194,2 milhões de toneladas, crescimento de 7,46%, consolidando o Sudeste como base do escoamento mineral do país.

Na sequência, petróleo e derivados (óleo bruto) alcançaram 152,2 milhões de toneladas, com alta de 10,35%, refletindo a força do setor energético. Cargas em contêineres somaram 60 milhões de toneladas (+2,17%), enquanto a soja movimentou 37,3 milhões de toneladas, com expressivo avanço de 16,47%, impulsionada pelo agronegócio. Já os derivados de petróleo (sem óleo bruto) totalizaram 27,2 milhões de toneladas, mantendo volumes relevantes na matriz de cargas regionais.

Tipos de navegação

Do total movimentado nos portos do Sudeste, 435,6 milhões de toneladas foram transportadas na navegação de longo curso; operações entre o Brasil e outros países. Esse tipo de transporte registrou crescimento de 5,23% em relação a 2024, demonstrando o fortalecimento da integração da região com os mercados internacionais.

Já a cabotagem, que é transporte de cargas entre portos brasileiros, somou 114,1 milhões de toneladas no período, com alta de 5,25% na comparação anual. Essa modalidade é fundamental para a logística nacional, pois permite o deslocamento de grandes volumes de mercadorias ao longo da costa, reduzindo custos e complementando o transporte rodoviário.

Ao analisar as mercadorias que entraram e saíram do país pelos portos do Sudeste, os dados da Antaq indicam que as exportações cresceram 6,63%, enquanto as importações registraram leve retração, de 2,41%, movimento que indica ajustes pontuais no volume de mercadorias.

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

Data: 16/12/2025

MINISTÉRIO ACOLHE RECOMENDAÇÕES DO TCU E ENCAMINHA TECON SANTOS 10 PARA AJUSTES TÉCNICOS

Participação na primeira fase do leilão terá restrições a armadores e arrendatários que já atuam em Santos para evitar concentração



Com ajustes apontados pelo Tribunal de Contas da União, expectativa é que leilão seja realizado em março de 2026 - Foto: reprodução/APS

A Secretaria Nacional de Portos do Ministério de Portos e Aeroportos (SNP/MPor) encaminhou à estatal Infra SA, para ajustes, o projeto remodelado do edital de arrendamento do Terminal de Contêineres de Santos (Tecon Santos 10). O ministério acolheu todas as recomendações e determinações definidas na última semana pelo Tribunal de Contas da União (TCU), e solicitou prioridade à Infra SA para que seja possível realizar o leilão em março de 2026.

“O Tecon Santos 10 é o maior projeto da carteira de arrendamentos do MPor, com investimentos que chegam a R\$ 6,4 bilhões. É um leilão que coloca em outro patamar a capacidade dos portos brasileiros, impactando positivamente toda a economia nacional. As recomendações do TCU reforçam a segurança jurídica do processo, reduzindo os riscos de concentração de mercado”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos.

De acordo com o secretário Alex Ávila, o projeto acolhe a recomendação, endereçada ao Ministério e a Antaq, de ampliar a restrição de participação de armadores na primeira fase do leilão. Os arrendatários que já atuam no porto também só poderão entrar na disputa, numa eventual segunda etapa.

A modelagem ajustada pela Infra SA, seguindo as diretrizes do MPor, prevê ainda, como recomendou o TCU, um valor mínimo de outorga, cujo valor e premissas serão definidos em conjunto pela equipe do MPor e Antaq. O TCU também determinou como investimento obrigatório a construção de pátio ferroviário interno com capacidade mínima de escoamento de 900 TEU por dia, obra essencial para a conectividade logística não somente do Tecon Santos 10, mas também para a integração multimodal futura do Porto de Santos.

A expectativa é que o edital do Tecon Santos 10 seja publicado até o final de janeiro, após roadshow que será realizado no início do ano. O novo terminal de contêineres de Santos exigirá investimentos

de R\$ 6,4 bilhões e vai ampliar em 50% a capacidade de movimentação de contêineres do Porto de Santos.

Com o Tecon, a capacidade anual de movimentação do Porto vai chegar 9 milhões de contêineres e 91 mil toneladas de carga geral. Pelo projeto, serão construídos quatro berços de atracação de navios para embarque e desembarque. Pelos critérios, vencerá o leilão quem apresentar o maior valor de outorga e a concessão será pelo prazo de 25 anos.

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

Data: 16/12/2025

HIDROVIAS REDUZEM EMISSÕES E SE CONSOLIDAM COMO MODELO DE LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL

Vias fluviais da Amazônia otimizam o escoamento de cargas e diminuem o impacto ambiental em biomas sensíveis



O investimento em hidrovias busca maior competitividade econômica e preservação ambiental - Foto: Divulgação/MPor

O transporte fluvial na Amazônia consolidou-se como um dos modais mais limpos e eficientes da matriz logística brasileira. Segundo levantamento da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a eficiência energética das barcaças é 78% superior à do transporte rodoviário e mais de 30%

maior que a do modal ferroviário, considerando o consumo de combustível por tonelada transportada.

Em um cenário global, que exige a redução da pegada de carbono, as hidrovias do Arco Norte despontam como um diferencial competitivo do Brasil. O uso de comboios formados por dezenas de barcaças permite movimentar grandes volumes de carga com menor consumo de combustível por tonelada, resultando em uma importante redução na emissão de gases de efeito estufa (CO₂).

Além do ganho ambiental, a vantagem econômica é expressiva. Segundo levantamento técnico do MPor, o transporte hidroviário pode ser até 50% mais econômico em longas distâncias, complementando o transporte rodoviário e aumentando a competitividade do produto nacional.

"Investir em hidrovias é um compromisso do governo federal com a competitividade econômica e a preservação ambiental. Quando integramos os rios ao transporte de carga, estamos criando uma logística mais inteligente, que reduz custos para o produtor e equilibra nossa matriz de transportes. Isso permite que cada modal atue onde é mais eficiente, gerando desenvolvimento com sustentabilidade", disse o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

"Quando integramos os rios ao transporte de carga, estamos criando uma logística mais inteligente, que reduz custos para o produtor e equilibra nossa matriz de transportes"

Silvio Costa Filho

Investimentos

Para potencializar esses benefícios, o governo federal tem incentivado a renovação e ampliação da frota por meio do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Na região Norte, os projetos para a construção de novas barcaças e empurreadores somam R\$ 2,7 bilhões em investimentos, sendo R\$ 2,17 bilhões destinados ao Pará e R\$ 510,9 milhões ao Amazonas. Grande parte dessas embarcações está



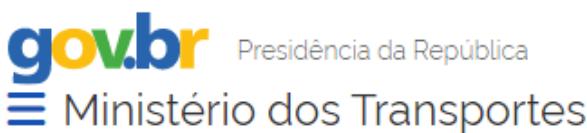
sendo construída em estaleiros da própria região, o que gera emprego, renda e fortalece a indústria naval regional.

"Com o apoio do Fundo da Marinha Mercante, estamos modernizando essa frota para consolidar um modal que é barato para quem produz e seguro para o meio ambiente", disse o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, **Otto Burlier**.

Essa integração modal traz um benefício ambiental direto para a biodiversidade. Ao concentrar grandes volumes de carga nos rios, otimiza-se o fluxo nas rodovias que cortam biomas sensíveis, como o Pantanal e o Cerrado. A estratégia contribui para aliviar o tráfego pesado em trechos críticos, colaborando para a redução de riscos à fauna silvestre e aumentando a segurança para quem trafega nas estradas.

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

Data: 16/12/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES APRESENTA AVALIAÇÃO ESTRATÉGICA DO PNL 2050

Representantes dos ministérios de Portos e Aeroportos e do Planejamento e Orçamento também participam do evento, que acontece nesta quinta (18)

O Governo do Brasil dá mais um passo na construção do planejamento de longo prazo da infraestrutura de transportes do país. Nesta quinta-feira (18), o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, apresenta a Avaliação Estratégica do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050.

O documento consolida o diagnóstico do cenário atual do sistema de transportes brasileiro, com a identificação de problemas, deficiências e oportunidades. O trabalho foi desenvolvido a partir de um amplo processo de participação social durante todo o ano de 2025, que incluiu consultas públicas, encontros técnicos realizados nas cinco regiões do país e pesquisas qualitativas com o setor produtivo.

Durante o evento também será assinada uma portaria que abre consulta pública para ouvir a sociedade sobre a Avaliação Estratégica do PNL 2050, apresentada nesta quinta.

O PNL 2050 integra o Planejamento Integrado de Transportes (PIT) e tem como um de seus princípios a busca por uma matriz de transportes mais equilibrada, com incentivo à intermodalidade e à utilização de modos de maior eficiência operacional e econômica.

Também participam do evento a secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse; o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro; o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos; o secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Tomé França e a secretária Nacional de Planejamento do Ministério do Planejamento e Orçamento, Virgínia de Angelis.

Cobertura de imprensa

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

Serviço

Lançamento da Avaliação Estratégica do Plano Nacional de Logística 2050

Data: Quinta-feira, 18 de dezembro

Horário: 10h

Local: Auditório da Confederação Nacional do Transporte (CNT) – Edifício Clésio Andrade, SAUS Q.1 - Bloco J - Brasília/DF

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

Data: 17/12/2025

VALE DO ITAJAÍ RECEBE NOVO VIADUTO NA BR-470/SC COM INVESTIMENTO DE R\$ 17,5 MILHÕES

Estrutura entregue pelo Ministério dos Transportes garantirá mais fluidez e segurança no tráfego da região



Com investimento de R\$ 17,5 milhões, Governo do Brasil entrega novo viaduto na BR-470/SC. - Foto: Divulgação/DNIT

ABR-470, em Santa Catarina, ganha mais um avanço na infraestrutura rodoviária. O Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), entregou nesta terça-feira (16) o Viaduto da Segalas, localizado no km 45, no município de Gaspar, no Vale do Itajaí. Com investimento de R\$ 17,5 milhões do

Governo do Brasil, a obra faz parte do Novo PAC e é o terceiro viaduto concluído neste trecho em 2025.

A nova estrutura possui 51,4 metros de extensão, que chegam a 570 metros ao incluir rampas de acesso e alças, com 12,8 metros de largura. A construção visa reduzir riscos de acidentes, aumentar a fluidez do tráfego e fortalecer a logística local.

Importância logística

Principal corredor do estado, a BR-470 integra o Oeste e o Meio-Oeste catarinense ao litoral norte, onde estão os portos de Itajaí e Navegantes e o aeroporto de Navegantes. A rodovia é essencial para o transporte de produtos de exportação e importação, como grãos, carnes, madeira, móveis e matérias-primas, contribuindo diretamente para a economia regional.

Duplicação em andamento

Além deste empreendimento, o Ministério dos Transportes concluiu em 2025 o Viaduto Fortaleza (km 48) e o Complexo Viário do Badenfurt (km 57), ambos em Blumenau. Dos 27 viadutos previstos na duplicação do trecho, 20 já foram finalizados.

A duplicação da BR-470/SC compreende 73 quilômetros entre Navegantes e Indaial, divididos em quatro lotes, com 85% das obras executadas e 62 quilômetros já liberados ao tráfego. O investimento total no projeto é de R\$ 1,7 bilhão.

Com informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

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

Data: 16/12/2025

NA PARAÍBA, RENAN FILHO SE ENCONTRA COM A PRIMEIRA BRASILEIRA A OBTER A CNH PELO NOVO MODELO

Andreza dos Santos, de 27 anos, é empregada doméstica e não possuía carteira de habilitação por falta de tempo e de dinheiro



habilitação foi emitida pelo Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (Detran-PB)

Migrante do interior do estado para João Pessoa aos 20 anos, ela trabalha para sustentar dois filhos e simboliza a realidade de milhões de brasileiros que, por muito tempo, tiveram o acesso à primeira habilitação dificultado pela burocracia, pelo alto custo e pela falta de tempo para cumprir as etapas do modelo tradicional.

Para Andreza, a mudança representa mais autonomia e segurança no dia a dia. “O custo da habilitação era muito alto, e o tempo também pesava. Para quem trabalha, ficava muito complicado. Com o novo processo, muita coisa foi adiantada pelo aplicativo. Para quem não tem condições, esse modelo vai ser o ideal. É um marco na história”, afirmou.

Ela também relatou a insegurança de dirigir sem a licença antes da mudança. “Quando passava por uma blitz, o coração chegava a gelar. As pessoas não querem estar na ilegalidade, mas o processo era caro e fazia a gente perder dias de trabalho. Agora, isso mudou”, completou.

Visita à Paraíba

O ministro esteve na sede do Detran-PB, em João Pessoa, para acompanhar de perto a nova rotina de emissão da CNH no estado. Apenas uma semana após o lançamento da plataforma, a Paraíba já contabiliza 46.696 solicitações para emissão do documento.

Desse total, 18.629 candidatos se inscreveram no curso de formação, e 7.459 já concluíram as aulas, demonstrando a imensa demanda para obter a primeira habilitação.

Para o ministro dos Transportes, a modernização do processo de emissão da CNH amplia o acesso à cidadania, reduz custos e contribui para um trânsito mais seguro.

“A lentidão do modelo anterior, na prática, acabava forçando muitos cidadãos a dirigir sem habilitação. Ao simplificar e agilizar o processo, o novo modelo permite a formalização de condutores como a Andreza, que já utilizava sua motocicleta, mas agora obteve a CNH após cumprir todas as etapas legais”, destacou Renan Filho.

Ao lado do diretor-superintendente do Detran-PB, Isaías Gualberto, e do secretário de Segurança e Defesa Social do Estado, Jean Nunes, Renan Filho reiterou o compromisso do Governo do Brasil com a ampliação do acesso à habilitação e com o apoio às iniciativas que beneficiem diretamente a população.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 16/12/2025

Renan Filho entrega primeira carteira de motorista obtida pelo app CNH do Brasil na Paraíba; iniciativa transforma a vida de milhões de brasileiros que dirigem na ilegalidade. – Foto: Felipe Brasil/MT

O ministro dos Transportes, Renan Filho, se encontrou, nesta terça-feira (16), com a primeira brasileira a obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) pelo novo modelo. A empregada doméstica Andreza Lima dos Santos, de 27 anos, iniciou todo o processo de forma digital, pelo aplicativo CNH do Brasil. A

AUTOESCOLAS VEEM AUMENTO DE 200% NA PROCURA APÓS CNH DO BRASIL

Na primeira semana do lançamento da plataforma, que busca tornar mais acessível a obtenção da habilitação, centros de ensino registram maior adesão dos brasileiros



Na primeira semana do lançamento da CNH do Brasil, que busca tornar mais acessível a obtenção da primeira carteira de motorista, centros de ensino registram maior adesão dos brasileiros. - Foto: Shutterstock/Adobe

Valores mais baixos e maior procura: em tempo recorde, autoescolas de diferentes regiões do país já começaram a se adaptar ao novo modelo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), lançado pelo Governo do Brasil para reduzir custos e ampliar o acesso dos cidadãos. Um dos efeitos é o aumento nas contratações

para quem deseja conquistar o documento, especialmente nas empresas que oferecem serviços de capacitação de condutores.

Dhienifer Raiani Pinto, consultora de uma autoescola na Bahia, afirma estar surpresa com o crescimento da adesão: a unidade registrou, em média, 200% mais solicitações e orçamentos em relação a novembro, mês anterior ao lançamento do programa. Além do aumento, o perfil dos candidatos também mudou.

"São mais jovens, com idade média de 20 a 25 anos. Nossa público anterior era de 25 a 35 anos, chegando até 45. A mudança movimentou bastante o mercado", afirmou.

Com a modernização das regras, que elimina a exigência de 20 horas de aulas práticas para a realização do teste e oferece o curso teórico de forma gratuita aos candidatos, o custo total das etapas pode ser bastante reduzido, variando de acordo com o estado.

Desde a chegada da plataforma CNH do Brasil, mais de 1 milhão de brasileiros já solicitaram a abertura do processo para obtenção da primeira carteira de motorista, conforme boletim da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), divulgado nesta terça-feira (16).

Luciana Ramos, proprietária de uma autoescola no Distrito Federal, acredita na oportunidade que a medida vai gerar, especialmente para as classes C e D. "Essa iniciativa pode trazer pessoas que têm dificuldade financeira, que antes não teriam condições de pagar", declarou.

"A entrada de clientes é bastante diversificada: temos jovens, adultos, aqueles que querem tirar a habilitação para trabalhar; há quem tire por necessidade, quem tire por obrigação e quem completou 18 anos e deseja ter a CNH simplesmente por ter atingido a idade mínima", complementou Francisco de Assis Rodrigues, gerente de um centro de formação no Ceará.

Compromisso com o futuro

Apresentado pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na última terça-feira (9), o projeto CNH do Brasil visa melhorar a situação de mais de 20 milhões de brasileiros que atualmente dirigem sem carteira de motorista, sobretudo devido ao alto custo do processo.

"Nós fizemos um enfrentamento a uma das grandes dificuldades do país, que era o povo brasileiro não ter acesso à CNH por conta de um preço impositivo. O preço despencou, e o pessoal das autoescolas locais está vendendo mais", concluiu o ministro.

Fonte: GOV. FEDERAL - BR - Ministério dos Transportes - DF

Data: 16/12/2025

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O MERCADO DE GÁS NO BRASIL: PROJEÇÃO ROBUSTA E DESAFIOS PERSISTENTES

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O horizonte energético brasileiro desenha uma trajetória de robustez e autossuficiência, conforme as projeções do Plano Decenal de Expansão de Energia 2035. Os dados sistematizados pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) revelam um cenário de vigor produtivo, com a estimativa de que a produção líquida de gás natural no País salte expressivos 95% na próxima década. Este avanço, ancorado primordialmente nas reservas do pré-sal e na expansão do processamento offshore, coloca o insumo como um eixo central da estratégia de desenvolvimento nacional.

O aumento de 85% na oferta potencial para a malha integrada, entre 2025 e 2035, promete transformar o balanço energético, tornando o Brasil superavitário em gás natural. Tal excedente não possui apenas relevância econômica, mas carrega um peso social substantivo. O ministro Alexandre Silveira pontuou corretamente a necessidade de democratizar o acesso ao combustível para mitigar tragédias domésticas e doenças respiratórias advindas do uso de lenha e álcool em substituição ao botijão. O cumprimento do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 7 da ONU exige que o gás seja, de fato, acessível e moderno.

A despeito do otimismo quantitativo, o setor enfrenta desafios estruturais que não podem ser negligenciados, se a finalidade é consolidar o gás como indutor de crescimento. O primeiro grande obstáculo reside na concentração geográfica da oferta, fortemente centrada no Sudeste. Embora o setor industrial projete um aumento de demanda de 6,2% ao ano, a interiorização do gás depende de uma malha de dutos ainda incipiente para as dimensões continentais do País. Sem infraestrutura de transporte capilarizada, o potencial do pré-sal permanece confinado aos polos costeiros.

Outro ponto nevrágico envolve a efetivação dos investimentos. O plano decenal cita cerca de R\$ 16 bilhões em projetos previstos, mas aponta uma cifra vultosa de R\$ 135 bilhões em investimentos potenciais que ainda carecem de definição por parte dos agentes econômicos. A lacuna entre o potencial geológico e a entrega final ao consumidor — seja a grande indústria química ou a dona de casa — só será reduzida com segurança jurídica e marcos regulatórios que incentivem o aporte privado de longo prazo.

É imperativo defender uma solução imediata para os problemas de infraestrutura e escoamento, garantindo que o desenvolvimento do mercado de gás ocorra de forma integrada. A modernização do sistema de transporte e a ampliação da capacidade de processamento são pré-requisitos para que o insumo deixe de ser reinjetado em excesso nos poços e passe a alimentar a produtividade da indústria brasileira, que hoje responde por 65% da demanda não termelétrica.

O crescimento do mercado de gás no Brasil representa uma oportunidade de ouro para a reindustrialização e para a promoção da justiça social. Contudo, o poder público deve agir para que os projetos indicativos saiam do papel e se transformem em realidade física. O amadurecimento do setor depende de um esforço coordenado para baixar o custo da molécula e expandir a rede de distribuição, assegurando que a abundância do pré-sal se traduza em energia barata, limpa e disponível para todos os estratos da sociedade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - INSTITUIÇÕES EXTRATIVAS E A FRAGMENTAÇÃO DA GOVERNANÇA PORTUÁRIA BRASILEIRA: UM ENSAIO ANALÍTICO À LUZ DE WHY NATIONS FAIL



THIAGO BENITES ROBLES

Advogado especialista em Direito Portuário, sócio na Advocacia Ruy de Mello Miller e professor universitário

opiniao@portalbenews.com.br

A história brasileira é rica em reformas incompletas que adicionam camadas normativas sem remover estruturas anteriores, resultando em sistemas ainda mais fragmentados. Se o PL 733 reproduzir esse padrão, diriam Acemoglu e Robinson, reforçará o ciclo extrativo já instalado. Se, porém, enfrentar a multiplicidade de centros decisórios, a sobreposição de competências e a lógica das coalizões burocráticas, poderá inaugurar um movimento efetivo de reconstrução institucional.

A literatura contemporânea sobre desenvolvimento institucional tem enfatizado que a capacidade de um país produzir prosperidade depende menos de seus recursos materiais e mais da maneira como organiza o poder. Essa premissa, desenvolvida em profundidade na obra *Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity and Poverty* por Daron Acemoglu e James Robinson (Crown Publishers, 2012), fornece uma chave interpretativa decisiva para compreender por que setores altamente produtivos podem conviver com ambientes regulatórios que parecem agir contra sua própria eficiência.

O setor portuário brasileiro é um desses casos emblemáticos. Apesar de concentrar alguns dos maiores investimentos privados em infraestrutura do país e de operar com níveis crescentes de profissionalização, ele permanece imerso em um ambiente decisório fragmentado, marcado por instabilidade interpretativa, disputa entre órgãos públicos e ausência de um fio condutor estratégico. Quando se observa atentamente esse cenário, percebe-se que suas disfuncionalidades não são aleatórias, mas expressão de um padrão institucional consistente com o modelo de instituições extractivas descrito por Acemoglu e Robinson.

Um aspecto adicional que reforça essa leitura é a distinção entre instituições de jure e de facto. No plano formal, o setor portuário brasileiro é regido por normas, organogramas e estruturas administrativas que sugerem coordenação e racionalidade. Na prática, porém, as dinâmicas decisórias revelam que o exercício real do poder ocorre de forma dispersa, autônoma e pouco comunicante. Essa discrepância entre o desenho institucional e o funcionamento cotidiano é, segundo os autores, um dos elementos centrais que explicam por que certas sociedades fracassam em transformar suas instituições em motores de desenvolvimento.

A proposta deste breve ensaio é examinar como a teoria institucional da obra de Acemoglu e Robinson iluminam a realidade do sistema portuário brasileiro e como este, por sua vez, se apresenta como um estudo de caso contemporâneo de instituições que, mesmo sem intenções explícitas de dominação econômica, produzem resultados análogos aos observados em contextos históricos de extração e estagnação.

A distinção entre instituições inclusivas e extractivas é o ponto de partida, mas não esgota a sofisticação teórica do livro. Para Acemoglu e Robinson, instituições moldam incentivos de forma duradoura e, ao fazê-lo, criam trajetórias históricas que tendem a se perpetuar ao longo do tempo. É essa persistência dos incentivos que produz os chamados equilíbrios políticos duráveis, arranjos nos quais determinados padrões de coordenação, previsibilidade e responsabilização se consolidam. Assim, sociedades que prosperam não o fazem por adotar boas políticas pontuais, mas porque desenvolvem estruturas institucionais capazes de sustentar esses equilíbrios ao longo do tempo.

A teoria enfatiza, ainda, que a força de uma instituição está menos no texto legal que a define e mais na forma pela qual atores políticos e burocráticos a interpretam, disputam e manipulam. Daí a

importância da distinção entre instituições de jure e de facto. A existência formal de uma autoridade portuária, por exemplo, não implica capacidade real de governança se múltiplos órgãos, cada qual com sua lógica de atuação, contestam ou esvaziam suas competências.

Outro elemento essencial da obra é a ideia de dependência de trajetória (path dependence). Instituições extrativas criam padrões de comportamento que tendem a se perpetuar mesmo quando novos marcos legais são introduzidos. A fragmentação institucional brasileira não é, portanto, fruto de desorganização recente, mas resultado de um processo histórico cumulativo, marcado por sobreposições normativas, criação sucessiva de órgãos autônomos e reformas que nunca enfrentam a estrutura de poder subjacente.

Além disso, Acemoglu e Robinson demonstram que critical junctures não são apenas oportunidades de mudanças, mas momentos em que a estrutura real de poder é testada. Uma reforma só se converte em ruptura institucional quando altera incentivos, desloca coalizões burocráticas que se beneficiam do arranjo extrativo e redefine relações entre instituições. Se a mudança preservar interesses consolidados, a trajetória institucional permanece essencialmente a mesma, ainda que novas leis sejam aprovadas.

O caso brasileiro ilustra esse fenômeno de forma expressiva. A história das reformas administrativas e regulatórias do setor portuário revela uma sucessão de ajustes incrementais que, ao invés de enfrentar as bases da fragmentação, adicionam novas camadas sobre estruturas antigas, aprofundando a dependência de trajetória e reforçando o equilíbrio extrativo existente.

Diante desse panorama teórico, é possível compreender que instituições extrativas não precisam ser necessariamente autoritárias para produzir efeitos corrosivos. Basta que sejam fragmentadas, incoerentes e incapazes de gerar coordenação. Nesse modelo, o problema não é apenas a concentração de poder, mas a dispersão desordenada de competências que impede a convergência estatal. É exatamente esse ponto que se conecta, de maneira surpreendente, ao setor portuário brasileiro.

Esse conjunto teórico fornece o arcabouço necessário para analisar a governança portuária brasileira não como um conjunto de falhas administrativas isoladas, mas como expressão de uma dependência histórica de trajetória marcada por fragmentação e baixa coordenação.

A dispersão de poderes no ambiente portuário não é apenas extensa, é estruturalmente antissistêmica. A Autoridade Portuária nominalmente exerce a administração do porto, mas seu campo decisório é continuamente tensionado por órgãos que operam segundo lógicas próprias. O Ministério de Portos e Aeroportos define diretrizes estratégicas gerais, porém o Tribunal de Contas da União interfere em contratos e interpretações que, muitas vezes, desconsideram dinâmicas operacionais.

Simultaneamente, agências ambientais, marítimas, aduaneiras, sanitárias, policiais e trabalhistas impõem camadas adicionais de regulação, frequentemente sem coordenação entre si. O resultado não é apenas a coexistência de múltiplas instituições, mas a formação de equilíbrios políticos paralelos, cada qual sustentado por rotinas próprias de poder e legitimidade administrativa.

É nesse ponto que se revela o caráter extrativo de facto do sistema. Embora o arcabouço de jure indique a existência de uma governança integrada, o funcionamento real demonstra que nenhum órgão possui autoridade suficiente para harmonizar funções, resolver conflitos ou estabelecer um rumo coerente para o sistema portuário brasileiro. Essa divergência cria incentivos para a manutenção de nichos burocráticos que operam como verdadeiras coalizões de elite, cada qual defendendo suas prerrogativas e resistindo a qualquer tentativa de coordenação sistêmica.

Acemoglu e Robinson diriam que esse arranjo impede a formação de instituições inclusivas porque atomiza o processo decisório e impede que qualquer órgão público assuma responsabilidade integral sobre o sistema. O que se produz, na prática, é uma espécie de Estado policêntrico desordenado, no

qual órgãos públicos se comportam como unidades autônomas de poder, mais preocupadas em proteger suas prerrogativas do que em cooperar para um resultado sistêmico.

Essa estrutura gera incentivos perversos. A incerteza regulatória aumenta. A previsibilidade diminui. O custo do compliance se eleva não porque normas são rigorosas, mas porque são contraditórias. A tomada de decisão se fragmenta e o setor produtivo passa a operar em um ambiente que pune a eficiência e recompensa a resiliência. Os autores chamam isso de um “equilíbrio extrativo”: um arranjo institucional que persiste não porque funciona bem, mas porque seus múltiplos agentes encontram nele a preservação de suas esferas de influência.

Esse equilíbrio fragiliza o que Acemoglu e Robinson descrevem como ciclo virtuoso. Em vez de inovação gerar eficiência, que gera investimento, que reforça inovação, o setor portuário entra em um ciclo vicioso: fragmentação gera incerteza, que gera judicialização, que gera paralisação, que reforça ainda mais a fragmentação.

O Porto de Santos, maior complexo portuário da América Latina, é talvez a manifestação mais clara desse modelo. Enquanto empresas privadas operam com disciplina de classe mundial, o ambiente decisório que envolve o porto é marcado por mudanças abruptas, sobreposições não resolvidas e disputas interpretativas entre órgãos públicos. Essa coexistência entre alta eficiência privada e baixa coordenação pública sintetiza o que Acemoglu e Robinson identificam como um “vazio de institucionalidade inclusiva”.

O setor privado desenvolve mecanismos próprios de governança para compensar a ausência de coordenação estatal, criando sistemas internos de compliance, tecnologia e gestão de riscos que funcionam como substitutos funcionais do Estado. Essa substituição, embora positiva para a continuidade operacional, não resolve o problema estrutural, pois aprofunda a assimetria entre as capacidades pública e privada, configurando um cenário em que o Estado é constantemente excedido por aqueles que deveria regular.

Essa contradição revela também a presença de um ciclo vicioso institucional. O sucesso privado oculta, mas não corrige, a ineficácia pública. Cada ganho de eficiência dos terminais portuários opera como amortecedor das falhas do sistema, perpetuando a lógica extractiva ao impedir que a fragmentação produza uma crise que obrigue o Estado a se reorganizar.

Toda reforma institucional significativa carrega um potencial transformador, mas esse potencial só se realiza quando a mudança rompe com padrões anteriores e redefine incentivos de poder. O PL 733/2025, ao se propor reorganizar competências, pode representar um desses pontos de inflexão. Entretanto, à luz da teoria de Acemoglu e Robinson, apenas reformas que alteram o equilíbrio de poder entre instituições conseguem produzir trajetórias inclusivas.

Isso significa que a simples criação de novas leis, ou a atribuição formal de competências, não produz efeitos se o arranjo de facto não se transformar. A história brasileira é rica em reformas incompletas que adicionam camadas normativas sem remover estruturas anteriores, resultando em sistemas ainda mais fragmentados. Se o PL 733 reproduzir esse padrão, diriam Acemoglu e Robinson, reforçará o ciclo extractivo já instalado. Se, porém, enfrentar a multiplicidade de centros decisórios, a sobreposição de competências e a lógica das coalizões burocráticas, poderá inaugurar um movimento efetivo de reconstrução institucional.

A interpretação do setor portuário brasileiro a partir de Why Nations Fail revela que sua fragilidade não é conjuntural nem técnica, mas estrutural e institucional. Os portos operam em um ambiente marcado por instituições extractivas contemporâneas, que não exploram riqueza de forma deliberada, mas extraem capacidade de ação, previsibilidade e racionalidade dos atores que dependem delas.

A verdadeira tragédia institucional está no fato de que o setor funciona porque existe uma cadeia produtiva resiliente e tecnicamente competente, e não porque o Estado oferece um arcabouço coerente de governança. O futuro do sistema dependerá da capacidade do País de reconhecer que o desenvolvimento portuário não será alcançado apenas com investimentos, tecnologia ou alterações



isoladas na legislação, mas com uma transformação profunda das instituições que moldam o exercício do poder no setor.

Enquanto essa mudança não ocorrer, o porto continuará avançando, mas sempre guiado pela sanidade extraordinária de quem faz acontecer em meio à irracionalidade estrutural do Estado.

A HISTÓRIA BRASILEIRA É RICA EM REFORMAS INCOMPLETAS QUE ADICIONAM CAMADAS NORMATIVAS SEM REMOVER ESTRUTURAS ANTERIORES, RESULTANDO EM SISTEMAS AINDA MAIS FRAGMENTADOS. SE O PL 733 REPRODUZIR ESSE PADRÃO, DIRIAM ACEMOGLU E ROBINSON, REFORÇARÁ O CICLO EXTRATIVO JÁ INSTALADO. SE, PORÉM, ENFRENTAR A MULTIPLICIDADE DE CENTROS DECISÓRIOS, A SOBREPOSIÇÃO DE COMPETÊNCIAS E A LÓGICA DAS COALIZÔES BUROCRÁTICAS, PODERÁ INAUGURAR UM MOVIMENTO EFETIVO DE RECONSTRUÇÃO INSTITUCIONAL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - INNOSPACE INICIA ETAPA FINAL PARA LANÇAMENTO HISTÓRICO DE SATÉLITE NO MARANHÃO

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

CORRIDA ESPACIAL

A indústria aeroespacial está prestes a alcançar um novo marco em solo brasileiro. A Innospace, empresa sul-coreana especializada em serviços de lançamento de satélites, anunciou na última segunda-feira, dia 15, que entrou na etapa final de preparação para a "Operação Spaceward". A missão representa o primeiro lançamento comercial da companhia utilizando o seu veículo lançador proprietário, o HANBIT-Nano. Toda a operação será conduzida a partir da plataforma de lançamento exclusiva da companhia, localizada no Centro de Lançamento de Alcântara (CLA), no Maranhão, infraestrutura operada pela Força Aérea Brasileira (FAB). O evento principal está agendado para hoje, às 15h45 (horário de Brasília), com uma janela de lançamento que se estende até o dia 22 de dezembro.

OPERAÇÃO

O transporte do foguete HANBIT-Nano até a plataforma tem início imediato nesta quarta-feira. Após o posicionamento do veículo, a equipe técnica realizará uma sequência de operações críticas, que incluem a elevação do lançador e a conexão dos umbilicais necessários para o carregamento de propelentes (combustível e oxidante), energia elétrica e transmissão de dados. Também serão efetuados testes de vazamento e checagem das válvulas de isolamento. No dia do lançamento, uma revisão final abrangente será coordenada em conjunto com a FAB e a Agência Espacial Brasileira (AEB).

OBJETIVO HISTÓRICO

A Operação Spaceward carrega uma ambição histórica: tornar a Innospace a primeira empresa privada sul-coreana a colocar satélites de clientes em órbita terrestre baixa (LEO). O objetivo é atingir uma altitude aproximada de 300 km com uma inclinação de 40 graus. Para esta missão, o veículo HANBIT-Nano transporta um total de oito cargas úteis integradas com sucesso em sua estrutura. O manifesto de carga inclui cinco pequenos satélites que serão inseridos em órbita e três dispositivos experimentais que não se separarão do veículo.

O NOVO AEROPORTO

O edital de implantação do Aeroporto da Serra Gaúcha, localizado em Vila Oliva, em Caxias do Sul (RS), deve ser publicado na edição do Diário Oficial do Município de hoje e, amanhã, quinta-feira, no Diário Oficial da União. A medida foi anunciada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, nessa terça-feira, logo após reunião com o prefeito de Caxias do Sul, Adiló Didomenico, em Brasília.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

PESQUISA DÁ VITÓRIA A LULA NO 2º TURNO CONTRA ADVERSÁRIOS DE DIREITA

Em levantamento feito pela Quest, atual presidente se reelegaria em 2026 contra Flávio Bolsonaro, Tarcísio de Freitas e Ratinho Jr. com boa vantagem

Do Estadão Conteúdo



Lula também mantém vantagem sobre outros nomes da direita, entre eles o governador de Goiás, Ronaldo Caiado, e o governador de Minas Gerais, Romeu Zema

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) lidera as pesquisas em cenários de um eventual segundo turno nas eleições presidenciais de 2026. O petista aparece com vantagem de 10 pontos porcentuais sobre o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), e o governador do Paraná, Ratinho Jr. (PSD). Os dados são da pesquisa Quaest divulgada nesta terça-feira, 16.

Lula também mantém vantagem expressiva sobre outros nomes da direita. Em simulações de segundo turno, o presidente tem 11 pontos porcentuais de vantagem sobre o governador de Goiás, Ronaldo Caiado (União Brasil), e 12 pontos sobre o governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo).

A coleta de dados foi realizada por meio de entrevistas presenciais, entre os dias 11 e 14 de dezembro de 2025. O levantamento tem nível de confiança de 95% e margem de erro de dois pontos porcentuais.

No confronto com Flávio Bolsonaro, 37% dos eleitores que não se identificam nem com a esquerda nem com a direita afirmam que votariam em Lula, enquanto 23% dizem que votariam no senador. Outros 34% afirmam que não votariam em nenhum dos dois.

Na comparação com agosto, houve crescimento da intenção de voto no senador, de 19% para 23%, enquanto o porcentual favorável a Lula caiu de 41% para 37%. O índice de eleitores que rejeitam ambos os candidatos permaneceram estável, em 34%.

Entre eleitores da direita não bolsonarista, aumentou a intenção de voto em Flávio Bolsonaro, de 72% para 79%. Já entre lulistas, bolsonaristas e eleitores da esquerda não lulista, os porcentuais se mantiveram dentro da margem de erro.

Bolsonaristas divergem

Apesar do aumento da intenção de bolsonaristas de votar em Tarcísio de Freitas em um eventual segundo turno contra Lula, o nome do governador paulista não é unânime nesse grupo. Setenta e três por cento (73%) dos eleitores que se identificam como bolsonaristas afirmam que votariam em Tarcísio nesse cenário. Em novembro, esse porcentual era de 67%.

No cenário contra Tarcísio, a disputa se mostra mais equilibrada entre os eleitores que não se identificam ideologicamente. Nesse grupo, 34% votariam em Lula e 29% em Tarcísio. Outros 31% afirmam que não votariam em nenhum dos dois.

Nesse mesmo cenário, a intenção de voto em Lula entre eleitores da esquerda não lulista subiu de 85% para 89%. Já entre a direita não bolsonarista, o porcentual favorável ao governador paulista avançou de 71% para 76%, ainda abaixo da intenção de voto em Flávio Bolsonaro (79%) em um eventual segundo turno contra Lula.

No início deste mês, Flávio Bolsonaro anunciou que seu pai confirmou que ele será o candidato a presidente do grupo em 2026. O senador avisou ao Partido Liberal e a Tarcísio de Freitas sobre a

decisão de Bolsonaro. O presidente nacional da sigla, Valdemar Costa Neto, disse estar a par da articulação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

GOVERNO É APROVADO POR 48% E DESAPROVADO POR 49% EM CENÁRIO DE ESTABILIDADE

Do Estadão Conteúdo

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva é aprovado por 48% dos brasileiros e desaprovado por 49%, segundo pesquisa Genial/Quaest divulgada nesta terça-feira, 16. O cenário é praticamente de estabilidade em relação ao mês passado, quando Lula era aprovado por 47% dos entrevistados e desaprovado por 50%.

Desde agosto deste ano, o presidente não viu grandes alterações nos porcentuais de avaliação de seu governo. Naquele mês, 51% desaprovavam o governo, enquanto 46% aprovavam. Outubro foi o mês em que essa curva mais se aproximou: 49% desaprovavam e 48% aprovavam.

Apesar do cenário de estabilidade, a pesquisa Genial/ Quaest mostrou que 54% dos eleitores que se dizem independentes desaprovam o governo Lula, enquanto 42% aprovam. Em outubro deste ano, 48% desse grupo desaprovava a gestão e 46% aprovava.

Ao mesmo tempo, o presidente vem tendo uma queda de sua aprovação no Nordeste e uma melhora no Sudeste, Sul, Centro-Oeste e Norte. No Nordeste, que nos últimos anos foi responsável pelos maiores porcentuais de votação no PT, 57% aprovam o governo, enquanto 40% desaprovam. Em outubro, porém, 62% aprovavam e 36% desaprovavam.

Entre eleitores que ganham até dois salários mínimos, o presidente teve um aumento considerável em sua popularidade no último mês: 58% aprovam sua gestão hoje, contra 54% em novembro. O porcentual de desaprovação se manteve o mesmo: 40%. Entre os que ganham de dois a cinco salários mínimos, a pesquisa registra uma queda na popularidade: 54% desaprovam (eram 53% em novembro) enquanto 43% aprovam (eram 45% em novembro).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

FLÁVIO BOLSONARO DIZ QUE TARCÍSIO ‘NÃO É TRAIDOR’ E DEFENDE UNIÃO

Senador elogia governador de São Paulo e o coloca como peça fundamental para ter sucesso na eleição nacional

Do Estadão Conteúdo



Flávio reiterou que, ao lançar sua pré-candidatura, procurou Tarcísio de Freitas, com quem disse ter mantido uma conversa franca no Palácio dos Bandeirantes

bolsonaristas à sua participação no lançamento do canal SBT News.

O pré-candidato à Presidência da República e senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) saiu em defesa do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), após críticas de

Em entrevista ao podcast Inteligência Ltda< nesta terça-feira, 16, o filho mais velho do ex-presidente Jair Bolsonaro destacou a importância eleitoral de Tarcísio como palanque e pregou unidade do campo político, apesar das divergências.

“O Tarcísio não é um traidor de forma alguma. Ele é uma peça fundamental, vital, nessa engrenagem que a gente vai articular em todos os Estados para ter sucesso na eleição nacional”, disse Flávio. “Existem divergências, existem pontos sem convergência, mas elas precisam ser deixadas de lado agora, porque existe um objetivo maior.”

O senador avaliou que a participação de Tarcísio no evento da emissora de Silvio Santos quando o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), mandaram recados aos seus opositores foi marcada por um episódio “desconfortável” e classificou o momento como um “dia ruim para todos os envolvidos”. Ele reiterou que o governador teria demonstrado constrangimento ao ser flagrado aplaudindo o discurso de Moraes, reação que, na avaliação de Flávio, teria sido apenas protocolar.

“Não estou dizendo que ele não deve receber críticas ou que não se possa falar mal em alguma situação. Mas não é razoável rotular alguém como o Tarcísio, governador do Estado com o maior PIB e o maior colégio eleitoral do Brasil, como inimigo”, continuou. “Ele precisa estar forte, ‘o Flávio Bolsonaro’ precisa estar forte, e todos do nosso campo político. Ainda que, num primeiro momento, não caminhem conosco.”

Flávio reiterou que, ao lançar sua pré-candidatura, procurou inicialmente o chefe do Executivo paulista, com quem disse ter mantido uma conversa franca no Palácio dos Bandeirantes. Ele destacou a lealdade de Tarcísio a Bolsonaro e ressaltou que o pai identificou no aliado um “perfil executivo” valorizado pelo eleitor paulista, característica que, na sua avaliação, Tarcísio demonstrou tanto à frente do Ministério da Infraestrutura quanto no comando do governo estadual. Para o senador, a estratégia nacional passa pelo Sudeste, e a reeleição de Tarcísio em São Paulo representaria um palanque decisivo para o campo da direita.

O “Zero Um” falou ainda sobre a ex-primeira dama Michelle Bolsonaro (PL) que foi muito apontada como possível candidata ao Planalto no lugar de Bolsonaro. Ele considerou exageradas as críticas dirigidas a ela, argumentando ser o filho do capitão reformado que possui melhor relação com a madrasta e nunca ter tido conflitos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

MAIORIA DIZ QUE BOLSONARO ERROU AO INDICAR FLÁVIO PARA PRESIDÊNCIA

De acordo com a pesquisa Genial/Quaest, 54% dos brasileiros acham que ex-presidente errou ao indicar seu filho

Do Estadão Conteúdo

A maioria dos eleitores brasileiros, 54%, avalia que o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) errou ao indicar seu filho, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), como seu substituto na eleição presidencial de 2026. Para 36%, a escolha foi acertada, enquanto 10% não souberam ou não responderam.

Os dados são da pesquisa Genial/Quaest divulgada nesta terça-feira, 16, e mostram uma divisão clara entre quem se identifica como de direita ou bolsonarista e um segundo grupo formado por eleitores independentes, de esquerda ou lulistas.

Entre os bolsonaristas, 78% aprovaram a escolha. O percentual cai para 55% entre a direita não bolsonarista, mas ainda há uma maioria.

No segundo grupo, a reprovação predomina. Bolsonaro errou para 56% dos eleitores independentes, 71% da esquerda não lulista e para 78% entre os lulistas.

A pesquisa também mostra que Flávio leva vantagem sobre todos os outros presidenciáveis de direita no primeiro turno, mas tem desempenho similar aos governadores de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), e do Paraná, Ratinho Jr. (PSD), contra Lula no segundo turno.

A Genial/Quaest perguntou aos entrevistados que disseram que Bolsonaro errou quem o ex-presidente deveria ter indicado como seu sucessor no lugar de Flávio.

A mais citada foi a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL), com 19%, seguida de Tarcísio de Freitas, com 16%. Ratinho Jr. tem 11% e Pablo Marçal (PRTB) tem 5%.

Completam a lista Romeu Zema (Novo), com 4%, Eduardo Bolsonaro (PL) e Ronaldo Caiado (União) com 3%, cada, e Eduardo Leite (PSD) com 2%, mesmo percentual de outros nomes citados. A alternativa “nenhum desses” foi escolhida por 21%, enquanto 14% não souberam ou não responderam.

Milagre

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) afirmou nesta terça-feira considerar que só um “milagre” habilitará seu pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), a concorrer a eleição de 2026. Flávio e outros integrantes de direita ainda defendem publicamente uma candidatura de Bolsonaro, e o senador chegou a dizer que a elegibilidade de seu pai é o preço que aceitará para retirar seu nome da corrida eleitoral. Jair Bolsonaro foi preso em novembro e está inelegível.

“Internamente, sempre discutimos essa minha candidatura. Para fora, temos que sustentar. Só um milagre poderia recolocar o presidente Bolsonaro de volta na disputa, porque, como num lampejo, num passe de mágica, o Brasil voltar a respirar democracia, ter uma justiça isenta. No mundo real, na nossa visão humana, é difícil acreditar que isso aconteça de uma hora para outra”, declarou, em entrevista ao canal da Revista Oeste.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

SENADORES DIVERGEM NA CCJ SOBRE DESTINO DO PL DA DOSIMETRIA

Esperidião Amin defende aprovação com mudanças mínimas, Otto Alencar é contra o projeto e Alessandro Vieira quer discutir um novo

Do Estadão Conteúdo



Amin argumenta que uma emenda de redação bastaria para devolver o intuito originário ao projeto sem mudar seu conteúdo

Na véspera da votação prevista para o projeto de lei (PL) da Dosimetria na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado os principais envolvidos na discussão divergem sobre qual destino dar ao texto que veio da Câmara.

Enquanto o relator Esperidião Amin (PP-SC) defende aprovar o PL com mudanças mínimas e encaminhá-lo à votação em plenário, o presidente do colegiado, Otto Alencar (PSD-BA), é contra o projeto. Já Alessandro Vieira (MDB-SE) defende enterrar a proposta e discutir uma nova.

Por ter sido o relator do PL Antifacção na Casa, Vieira foi procurado por Amin para ajudar a redigir uma versão palatável do texto, uma vez que há brechas na versão vinda da Câmara que podem beneficiar criminosos.

Apesar das divergências, todos os três concordam que o projeto, do jeito que está, não passa na CCJ.

O PL da Dosimetria é um dos quatro itens na pauta de votação na CCJ nesta quarta-feira, 17. O projeto, relatado por Paulinho da Força (Solidariedade-SP), reduz penas dos condenados por tentativa de golpe de Estado e pode tirar o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) mais cedo da prisão.

Uma série de brechas, no entanto, pode levar ao abrandamento de penas de crimes diversos, como violência sexual e corrupção, como mostrou o Estadão. O favorecimento indireto a esses criminosos azedou o ânimo no Senado para a aprovação do texto.

Amin afirmou nesta terça-feira, 16, que defende uma anistia aos envolvidos no 8 de janeiro, episódio em que apoiadores de Bolsonaro destruíram os prédios dos Três Poderes pedindo golpe de Estado, mas que entende não haver viabilidade política para ela.

O relator disse que a modificação a ser apresentada por Vieira, de restringir a redução de penas apenas ao contexto do 8 de janeiro, vai preservar o sentido original do projeto. Na avaliação de Amim, isso impediria que o projeto tenha que voltar para nova apreciação na Câmara.

Isso porque, no sistema bicameral do Congresso brasileiro, projetos de lei que são modificados pela chamada Casa revisora devem voltar à Casa em que o texto foi originalmente aprovado. Se forem aprovados como estão, nas comissões e no plenário, são encaminhadas à sanção presidencial.

Amin argumenta que, como o espírito original do PL da Dosimetria era beneficiar estritamente os condenados pela trama golpista, uma emenda de redação bastaria para devolver o intuito originário ao projeto sem mudar seu conteúdo.

Vício de linguagem

A emenda de redação, segundo o regimento interno da Câmara, é aquela que visa sanar vício de linguagem, incorreção de técnica legislativa ou lapso manifesto, sem alterar o mérito da proposição. Sendo assim, no caso de o Senado fazer emendas de redação a um projeto aprovado pela Câmara, não haveria devolução à Câmara.

“O objeto que esta emenda, que (ainda) não está totalmente redigida em sua perfeição, pretende é preservar a finalidade do primeiro projeto, independente se anistia ou dosimetria. Esta emenda vai respeitar a teleologia jurídica do projeto”, declarou Amin a jornalistas.

Alencar, no entanto, discorda que isso seja possível. Para o presidente da CCJ, uma emenda de redação não seria capaz de corrigir o que os senadores querem, e tapar as brechas para beneficiar criminosos e corruptos levaria necessariamente o projeto de volta à Câmara.

“Não posso votar contra o projeto (da Dosimetria) na CCJ porque eu sou o presidente, mas se for para o plenário, pode confirmar que eu votarei contra”, disse ele ao Estadão.

Vieira, por sua vez, trabalha junto de sua equipe e da consultoria do Senado para chegar a uma solução técnica. “Enquanto eu adotei a consunção (princípio no direito penal que resolve conflitos de normas, em que um crime mais grave absorve um crime menos grave), eles adotaram a solução do concurso formal. Estamos trabalhando quais são as possibilidades técnicas mais interessantes para tapar esses buracos”, declara.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

NA CÂMARA, MOTTA DEVE DECIDIR SOBRE CASSAÇÃO DE ALEXANDRE RAMAGEM

Integrantes da Mesa Diretora dizem que presidente dialoga com líderes partidários sobre a perda de mandato

Do Estadão Conteúdo

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), indicou a pessoas próximas que deverá decidir pela perda de mandato do deputado federal Alexandre Ramagem (PL-RJ) via Mesa Diretora, e não por votação em plenário.

Integrantes da Mesa Diretora ouvidos pelo Estadão dizem que Motta dialoga com líderes partidários sobre a possibilidade.

Dois desses integrantes defendem que a decisão deve ser tomada pela própria Mesa após o Supremo Tribunal Federal (STF) invalidar decisão do plenário sobre a cassação da ex-deputada Carla Zambelli (PL-SP).

Na semana passada, o plenário derrubou o pedido de cassação da parlamentar poucos dias depois, o STF novamente decretou a perda do mandato da deputada, invalidando a decisão da Câmara.

Ela acabou renunciando neste último final de semana.

O PL trabalhava para derrubar a cassação caso fosse à votação no plenário. Há um indicativo inicial de que a iniciativa poderia funcionar.

No começo de maio, a própria Câmara aprovou a sustação da ação penal contra Ramagem por 315 a favor e 143 contra.

O relator da proposta, deputado Alfredo Gaspar (União--AL), alegou que a Constituição diz que pode ser trancada uma "ação penal", sem fazer restrição a outros denunciados.

Ramagem foi condenado à perda do mandato e a 16 anos de prisão pelo STF por tentativa de golpe de Estado e está foragido nos Estados Unidos.

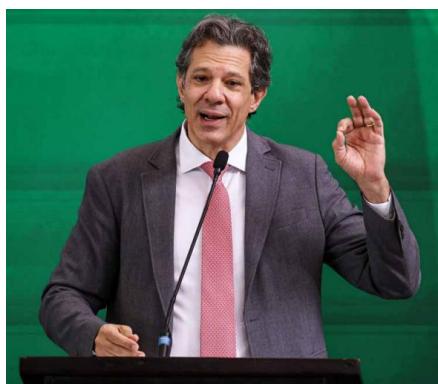
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

ORÇAMENTO DE 2026 PRECISA DE R\$ 20 BI PARA SER FECHADO, DIZ HADDAD

Para garantir essa arrecadação, o Ministério da Fazenda defende um projeto que prevê o corte linear de 10% nos incentivos fiscais infraconstitucionais

Da Agência Brasil



Haddad ressaltou que o calendário é apertado e que a aprovação precisa ocorrer rapidamente para evitar problemas na elaboração do Orçamento

A decisão sobre o corte de benefícios fiscais está agora nas mãos do Congresso Nacional, disse nesta terça-feira (16) o ministro da Fazenda, Fernando Haddad. Ele ressaltou que o governo precisa de R\$ 20 bilhões para equilibrar o Orçamento do próximo ano.

Em entrevista na saída do Ministério da Fazenda, Haddad afirmou que o governo apresentou simulações e subsídios técnicos para viabilizar a votação do Orçamento de 2026 sem riscos fiscais.

"Fizemos algumas simulações para o relator, e agora a decisão está com o Congresso Nacional, mas os subsídios foram entregues para que a conta pudesse fechar e o Orçamento pudesse ser votado na quinta-feira", afirmou Haddad após participar de reunião de líderes no Congresso nesta tarde.

O principal instrumento defendido pelo Ministério da Fazenda para garantir essa arrecadação é um projeto que prevê o corte linear de 10% nos incentivos fiscais infra-constitucionais. Ficam de fora da proposta benefícios previstos na Constituição, como os concedidos à Zona Franca de Manaus.

Estratégia

Parlamentares, no entanto, negociam um acordo para escalonar a redução dos benefícios ao longo de três ou quatro anos. A estratégia busca reduzir resistências e permitir que os setores afetados se organizem, além de viabilizar a votação do texto ainda nesta terça-feira na Câmara dos Deputados.

Haddad ressaltou que o calendário é apertado e que a aprovação precisa ocorrer rapidamente para evitar problemas na elaboração do Orçamento.

"Teria que aprovar hoje na Câmara e amanhã no Senado. Porque aí o relator do Orçamento consegue fechar a peça orçamentária tranquilamente, sem risco de nós termos receitas que estão no Orçamento e não têm fonte", disse.

Bets e fintechs

Nesta terça, o líder do MDB na Câmara, deputado Isnaldo Bulhões Jr. (AL), confirmou que a articulação inclui a incorporação de medidas que haviam ficado de fora ou enfrentaram dificuldades no Senado, como a taxação de apostas esportivas (bets) e de fintechs.

O ministro da Fazenda participou diretamente da reunião de líderes em que o tema foi discutido. De acordo com Haddad, a equipe econômica aguarda a versão final do texto para avaliar se o governo concorda com a proposta que será levada à votação.

Segundo o ministro, a iniciativa de discutir cortes lineares em benefícios fiscais partiu do próprio Congresso, após pedido do presidente da Câmara, Hugo Motta, para que a Fazenda apresentasse diferentes cenários de impacto sobre as contas públicas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

EM CENÁRIO DESFAVORÁVEL NO CONGRESSO, LULA AINDA CELEBRA ISENÇÃO DO IR

Presidente diz que aprovação do projeto foi um milagre pela correlação de forças: "É tudo muito complicado"

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nesta terça-feira, 16, que a aprovação do projeto que isentou os trabalhadores que ganham até R\$ 5 mil do pagamento do Imposto de Renda "foi um milagre" dada a correlação de forças no Congresso, que, segundo ele, "é muito desfavorável".

"Quando aprovamos o (projeto de isenção do) Imposto de Renda, isso foi um milagre. É importante não perder de vista que a correlação de forças no Congresso Nacional é muito desfavorável. Nós da esquerda não temos 140 deputados em 513, não temos 15 senadores em 81. É tudo muito complicado, muito conversado e difícil. Temos muita sorte, porque conseguimos aprovar 99% de tudo que era necessário aprovar, inclusive a reforma tributária que há 40 anos era esperada no País", disse, durante reunião do Conselho de Participação Social, no Palácio do Planalto.

Lula disse que "temos muito para avançar" internamente, mas que "depois da experiência do golpe contra a presidenta Dilma Rousseff e do retrocesso que a democracia sofreu, é importante que a gente coloque na balança as conquistas que tivemos". Afirmou que "se quisermos melhorar mais, vamos ter que votar melhor, eleger gente mais compromissada para que a gente possa fazer isso".

O presidente declarou que a esquerda "não pode ficar alheia" nas discussões eleitorais do ano que vem e que é preciso dialogar com quem não vota em candidatos progressistas.

“A gente não pode ficar alheio e ficar conversando com nós mesmos. É preciso conversar com os outros”, afirmou.

Lula voltou a repetir seu mantra sobre economia, de que muito dinheiro na mão de poucos significa pobreza e pouco dinheiro na mão de muitos significa distribuição de renda e “desenvolvimento das camadas sociais”. Também defendeu o combate à violência contra a mulher. Disse que essa “é uma questão mais nossa, dos homens, do que das mulheres”, que “é preciso purificar a cabeça do homem”.

Lula teve uma reunião no Planalto para discutir a violência de gênero e afirmou que os poderes da República vão preparar propostas para consolidar um pacto contra a alta da violência contra a mulher.

“A gente vai preparar propostas para um pacto. Onde é que cada um pode ajudar, o que cada poder pode fazer, para que a gente possa um dia sonhar em que não haverá violência do homem contra a mulher”, declarou o presidente.

Lula disse ainda que Câmara e Senado se comprometeram em ajudar na força-tarefa para coibir os casos de violência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

SANTOS BRASIL OBTÉM AVAL DA ANP PARA OPERAR TERMINAL AMPLIADO NO ITAQUI

Com investimentos acima de R\$ 850 milhões, empresa passa a ofertar 200 mil m³ de capacidade em granéis líquidos

Da Redação redacao.jornal@redabenews.com.br



A Santos Brasil conta com cerca de 200 mil m³ de capacidade, fruto de investimentos superiores a R\$ 850 milhões iniciados em 2021, quando arrematou o ativo em leilão na B3

A Santos Brasil recebeu autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para operar com a oferta da capacidade total de seu terminal de granéis líquidos no Porto do Itaqui (MA), após concluir as obras de expansão. A companhia conta com

cerca de 200 mil m³ de capacidade, fruto de investimentos superiores a R\$ 850 milhões iniciados em 2021, quando arrematou o ativo em leilão na B3.

A ANP também autorizou a entrada em operação de três novas linhas de píer, que proporcionarão ainda mais eficiência e agilidade aos serviços.

Cada linha, com 14 polegadas de diâmetro, permite carregamento e descarga dos navios com alta vazão, reduzindo o tempo total de operação e, consequentemente, o custo de demurrage (gastos com sobre-estadia) para os clientes.

Em julho, a Santos Brasil foi credenciada pela Receita Federal para operar como entreposto aduaneiro na importação e exportação de granéis líquidos no porto maranhense. A habilitação dispensa o pagamento imediato de tributos sobre o volume total importado, permitindo que a nacionalização seja feita em quantidades fracionadas. Já a reexportação pode ocorrer sem

necessidade de nacionalização, o que garante maior flexibilidade aos clientes e otimiza o fluxo de caixa de suas operações.

A entrada da companhia no segmento de granéis líquidos ocorreu em 2021, com a aquisição, em leilão, de três terminais no Porto do Itaqui, sendo dois brownfields (já existentes, que foram ampliados) e um greenfield (construído do zero e cuja obra foi concluída no mês passado), hoje unificados. As operações começaram em 2022 com 54 mil m³ e desde então vêm se destacando pela eficiência e qualidade dos serviços.

Para Carlos Quintero, diretor de Granéis Líquidos da Santos Brasil, essas conquistas ampliam a oferta de soluções às empresas parceiras e geram novas oportunidades de negócios. “Nossos clientes podem estruturar operações mais competitivas, otimizando o fluxo de caixa. O próprio porto também se torna mais atrativo, porque passa a contar com uma gama maior de serviços oferecidos pelo nosso terminal”, afirma.

Itaqui é hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste, com potencial de crescimento ligado ao agronegócio. Tem boa infraestrutura e está conectado a importantes ferrovias, que fazem do porto um corredor estratégico para o Centro-Oeste do Brasil, além dos mercados do Norte e Nordeste. Os terminais de granéis líquidos da Santos Brasil são alfandegados e têm conexões com modais rodoviário, ferroviário, dutoviário e marítimo, e o porto tem capacidade para receber navios de até 155 mil toneladas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

NOVA PASSARELA AMPLIA CIRCULAÇÃO SEGURA NO PORTO DE SANTOS

Estrutura entregue pela APS e pela AG-Fips conecta a região do Mercado ao Paquetá e reduz impactos na operação ferroviária

Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redebenews.com.br
e Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



De acordo com a APS, a nova passarela liga a Avenida Engenheiro Sérgio da Costa Matte, via perimetral da margem direita do porto, à Avenida Ulrico Mursa, no bairro do Paquetá

A Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Associação Gestora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (AG-Fifs) realizaram na terça-feira (16) a entrega de uma nova passarela de pedestres na região do Mercado Municipal, em Santos (SP). A estrutura, conhecida como passarela do Canal do Mercado, foi construída com investimentos de aproximadamente R\$ 17 milhões e é a terceira passarela de pedestres dentro da carteira de obrigações da concessionária responsável pela malha ferroviária do Porto de Santos.

De acordo com a APS, a nova passarela liga a Avenida Engenheiro Sérgio da Costa Matte, via perimetral da margem direita do porto, à Avenida Ulrico Mursa, no bairro do Paquetá. A estrutura foi projetada para atender principalmente aos trabalhadores dos terminais portuários da região — que concentra o maior movimento de exportação de açúcar do mundo — e aos usuários das catraias que realizam a travessia entre Santos e Vicente de Carvalho, no distrito de Guarujá, quando não é possível fazer o embarque na bacia do Mercado. Essa situação ocorre, segundo a autoridade portuária, em períodos de maré alta ou durante a execução de obras na via aquaviária do Rio dos Soldados, canal que acompanha o traçado da Avenida Ulrico Mursa e é utilizado pelos catraieiros para acesso ao estuário.



Segundo a APS, a passarela deve atender cerca de 15 mil pessoas por dia, ampliando as opções de circulação segura em uma das áreas de maior fluxo da região portuária. Para o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, a entrega da estrutura reforça a integração entre o porto e a cidade. "Estamos fechando muito bem o ano, com a entrega desta passarela, que representa o respeito da APS com a relação porto-cidade e com a operação portuária", afirmou.

A ESTRUTURA, CONHECIDA COMO PASSARELA DO CANAL DO MERCADO, FOI CONSTRUÍDA COM INVESTIMENTOS DE APROXIMADAMENTE R\$ 17 MILHÕES E É A TERCEIRA PASSARELA DE PEDESTRES DENTRO DA CARTEIRA DE OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA RESPONSÁVEL PELA MALHA FERROVIÁRIA DO PORTO DE SANTOS

Pomini também destacou que a obra integra um conjunto de ações voltadas à melhoria da mobilidade urbana e da convivência entre as operações portuárias e a população local. "Essa passarela demonstra respeito aos usuários. São milhares de pessoas que utilizam diariamente o canal de Vicente de Carvalho para a região do Mercado, em Santos. Essa estrutura recebeu investimentos de R\$ 17 milhões e reforça a relação porto-cidade, com o porto, em parceria com a Fips e outras empresas, efetivamente se integrando com a comunidade local, em especial Santos e Guarujá", declarou.

Desde 2023, esta é a quinta passarela de pedestres entregue à população na região portuária de Santos. As outras quatro estruturas já inauguradas são a passarela Alfândega-Cais, que conecta o centro histórico ao Parque Valongo; a passarela da Avenida Mário Covas Júnior, junto aos terminais de embarque de celulose; o boulevard aéreo de acesso ao Parque Valongo, conhecido como passarela Engenheiro Colla; e a passarela de acesso ao Terminal de Passageiros (Concais), entregue em outubro deste ano.

Para o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, a obra traz ganhos tanto para a mobilidade urbana quanto para a eficiência operacional do porto. "É uma grande parceria para a cidade, trazendo mais eficiência ao setor. Quando se coloca uma passarela como essa, os trens não precisam mais parar nessa transição entre pedestres, assim como os carros. Mas, mais do que isso, garante-se segurança às pessoas que transitam pela região, especialmente aos trabalhadores que vêm ao porto, assegurando eficiência e contribuindo para o desenvolvimento econômico da cidade", afirmou.

Construída sobre a linha férrea, a nova passarela tem percurso aproximado de 300 metros. Inicialmente, o projeto previa uma estrutura ainda maior, com cerca de 400 metros de extensão, ligando diretamente a área próxima à catraia até os terminais portuários. No entanto, conforme relataram os responsáveis, autoridades e órgãos envolvidos no processo chegaram a um consenso para a adoção do modelo atual, considerado mais adequado às condições urbanas e operacionais da região.

Além de ampliar a segurança dos pedestres, a passarela também contribui para a mitigação de impactos na operação ferroviária da margem direita do complexo portuário santista, ao eliminar a necessidade de redução de velocidade dos trens em pontos de travessia.

"Essa obra foi muito complexa. Além da área de engenharia da Autoridade Portuária, tivemos o envolvimento da Prefeitura por conta das características da região. Inicialmente, foi projetada uma passarela maior, mas conseguimos chegar a um consenso e instalar essa estrutura. Ela vai ajudar muito na segurança das pessoas e reduzir o impacto na operação ferroviária, já que os trens não precisarão diminuir a velocidade. É mais uma obra entregue com o olhar porto-cidade. Assumimos o compromisso com a sociedade, com os trabalhadores portuários e com os municípios de criar soluções que ampliem a segurança e integrem a Fips à cidade", comentou João Almeida, diretor-presidente da Fips.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

MPOR ENVIA À INFRA S.A. VERSÃO REVISADA DO EDITAL DO TECON SANTOS 10

Modelagem acolhe determinações do TCU, amplia restrições a armadores e deve elevar em 50% a capacidade de contêineres do Porto de Santos

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O governo estima que o novo terminal exigirá investimentos totais de R\$ 6,4 bilhões e permitirá uma ampliação de 50% na capacidade de movimentação de contêineres do porto

O governo estima que o novo terminal exigirá investimentos totais de R\$ 6,4 bilhões e permitirá uma ampliação de 50% na capacidade de movimentação de contêineres do porto. A Secretaria Nacional de Portos do Ministério de Portos e Aeroportos informou que encaminhou à

estatal Infra S.A., para ajustes, o projeto remodelado do edital de arrendamento do Terminal de Contêineres de Santos 10 (Tecon Santos 10). Segundo a pasta, a versão enviada incorpora todas as recomendações e determinações definidas na última semana pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

De acordo com o ministério, também foi solicitada prioridade à Infra S.A. na análise e nos ajustes do projeto, com o objetivo de viabilizar a realização do leilão em março de 2026. A expectativa do governo é de que o edital seja publicado até o fim de janeiro, após a realização de um roadshow previsto para o início do próximo ano.

Em nota, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que o Tecon Santos 10 é o maior projeto da carteira de arrendamentos do ministério. Segundo ele, os investimentos previstos chegam a R\$ 6,4 bilhões. “É um leilão que coloca em outro patamar a capacidade dos portos brasileiros, impactando positivamente toda a economia nacional. As recomendações do TCU reforçam a segurança jurídica do processo, reduzindo os riscos de concentração de mercado”, declarou.

Ainda conforme o Ministério de Portos e Aeroportos, uma das principais mudanças acolhidas no projeto atende à recomendação do TCU para ampliar a restrição à participação de armadores na primeira fase do leilão. O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, informou que, pelo novo desenho, armadores não poderão participar da etapa inicial da disputa, assim como arrendatários que já atuam no Porto de Santos. Esses grupos só poderão ingressar no certame em uma eventual segunda fase.

A modelagem ajustada pela Infra S.A., seguindo diretrizes do ministério, também prevê a definição de um valor mínimo de outorga, conforme recomendado pelo TCU. Segundo a pasta, tanto o valor quanto as premissas para essa outorga ainda serão definidos em conjunto pelas equipes do Ministério de Portos e Aeroportos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Outra determinação do TCU incorporada ao projeto é a exigência de investimento obrigatório na construção de um pátio ferroviário interno, com capacidade mínima de escoamento de 900 TEU por dia. De acordo com o ministério, a obra é considerada essencial não apenas para a operação do Tecon Santos 10, mas também para a conectividade logística e a futura integração multimodal do Porto de Santos.

O governo estima que o novo terminal exigirá investimentos totais de R\$ 6,4 bilhões e permitirá uma ampliação de 50% na capacidade de movimentação de contêineres do Porto de Santos. Com a entrada em operação do Tecon Santos 10, a capacidade anual de movimentação do porto deverá alcançar 9 milhões de contêineres, além de 91 mil toneladas de carga geral.

Pelo projeto, estão previstas a construção de quatro berços de atracação para embarque e desembarque de navios. O modelo de concessão estabelece prazo de 25 anos, e o critério de julgamento do leilão será o maior valor de outorga apresentado pelos participantes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

SOAMAR DEBATE INTEGRAÇÃO ENTRE PORTOS E CIDADES NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DA CODEBA

Encontro em Salvador reuniu dirigentes portuários e gestores públicos para discutir desenvolvimento econômico e social

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O encontro realizado na segunda-feira, dia 16, na sede do 2º Distrito Naval, em Salvador, integra o ciclo de palestras promovidas pela Soamar, com apoio da Marinha do Brasil

Membros da Sociedade de Amigos da Marinha (Soamar) se reuniram na segunda-feira (16), na sede do 2º Distrito Naval, em Salvador (BA), para debater a relação entre portos e cidades e o potencial de desenvolvimento econômico e social nos municípios que integram as áreas de influência da Companhia das Docas do Estado

da Bahia (Codeba). As palestras foram proferidas pelo presidente da Companhia, Antonio Gobbo, e pela secretaria do Mar do município e presidente do Comitê Náutico, Duda Lomanto.

Durante a palestra, Antônio Gobbo falou sobre o papel da gestão dos portos em planejar o futuro das cidades e da vida das pessoas que nelas vivem. Ele também destacou a capilaridade de influência dos portos administrados pela Codeba sobre as cidades, já que a companhia administra Portos em Salvador, Ilhéus e Aratu-Candeias de, neste ano, iniciou a gestão do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, e do projeto da nova Hidrovia do São Francisco, que alcança mais de 500 municípios.

“Poderíamos sentir o impacto que haveria se elas não fossem realizadas em dez ou vinte anos. Por isso, procurarmos fazer um planejamento e com muito critério, adoramos a política ESG e pretendemos que a Autoridade Portuária Federal da Bahia e, agora também de Santa Catarina, seja referência nacional”

A secretaria Duda Lomanto defendeu um modelo de gestão que valorize o potencial náutico da cidade e a Baía de Todos-os-Santos para fomentar o desenvolvimento econômico sustentável. “A gente acredita na construção de políticas públicas, para que a gente possa consolidar a náutica. Acreditamos na integração entre a gestão pública, a gestão privada, a sociedade civil organizada e a academia e uma das palavras que eu resumo a Secretaria do Mar é ‘integração’. Ela integra, com as outras secretarias, em prol do desenvolvimento econômico e social relacionados à Economia Azul”, explica.

O encontro integra o ciclo de palestras promovidas pela Soamar, com apoio da Marinha do Brasil e, nesta edição, contou também com as presenças do vice-almirante Gustavo Garriga, e do presidente da Associação Náutica da Bahia, Santiago Campo e do diretor do programa A Bordo, da Metrópole FM, Marcelo Fróes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

PORTOS DO PARANÁ BATEM RECORDE E SUPERAM 70 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025

Volume movimentado até dezembro já ultrapassa resultado de 2024 e antecipa meta prevista apenas para 2035

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Houve aumento do calado operacional nos berços de granéis sólidos, que passou de 13,1 m para 13,3 m, que permitiu um crescimento médio de até 1,5 mil toneladas por navio

A Portos do Paraná alcançou a marca de 70 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e parte de dezembro de 2025. O resultado representa um recorde histórico para a empresa pública, que, 15 dias antes do término do ano, já supera a produtividade de 2024. Até o momento, o volume é 5% maior do que o registrado no ano anterior.

A expectativa é aumentar ainda mais essa escala de movimentação, com previsão de alcançar entre 72 e 73 milhões de toneladas até o dia 31 de dezembro. Com isso, a Portos do Paraná irá superar o planejamento técnico, que previa uma movimentação de 70 milhões de toneladas somente a partir de 2035.

“Os portos do Paraná alcançaram novamente uma marca histórica e muito antes do previsto. O Porto de Paranaguá é o mais eficiente do Brasil. Estamos trabalhando com novos investimentos para garantir essa expansão contínua nos próximos anos para garantir fluxo internacional para as empresas e indústrias paranaenses”, afirma o governador Carlos Massa Ratinho Junior.

O aumento da movimentação de cargas nos portos paranaenses entre os anos de 2018 e 2025 é de 32%. A conquista registrada antes do encerramento do ano é motivo de muita comemoração, de acordo com o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

“Em 2019, quando dissemos que iríamos alcançar as 60 milhões de toneladas, houve dúvida por parte de muitos, que afirmavam que não seria possível. Em cinco anos, superamos a meta e chegamos a 66,7 milhões de toneladas. Agora, ultrapassamos a marca de 70 milhões, provando que, com o uso de inteligência logística, investimentos e muito trabalho de toda a equipe da Portos do Paraná, além da participação ativa da comunidade portuária, quebrar barreiras e antecipar o futuro é possível”, afirmou Garcia.

Quando o assunto é exportação, a Portos do Paraná informa que o Porto de Paranaguá se destaca como um dos mais importantes do mundo no embarque de grãos e farelos. Também é o maior corredor de exportação de carne de frango congelada do planeta, por onde saem mais de 48% de toda a produção nacional, destinada ao mercado externo.

Entre os portos brasileiros, Paranaguá é o maior exportador de carnes (frango, bovino e suíno), sendo responsável por cerca de 40% de toda a exportação nacional. É também o principal canal de embarque de óleo de soja e possui o segundo maior fluxo de carregamento de soja e farelo de soja do país.

A Portos do Paraná também se destaca no recebimento de fertilizantes. Em 2025, mais de 11 milhões de toneladas foram recepcionadas em Paranaguá e Antonina.

Em setembro deste ano, houve um aumento do calado operacional (distância entre a superfície da água e o ponto mais profundo da embarcação) nos berços de granéis sólidos, que passou de 13,1 metros para 13,3 metros. A ampliação permitiu um crescimento médio de até 1,5 mil toneladas por navio.

Em outubro, foi a vez dos navios porta-contêineres ampliarem a movimentação devido ao aumento do calado operacional, que passou de 12,8 metros para 13,3 metros. “Com o aumento de 50 centímetros, houve um crescimento de aproximadamente 400 TEUs por navio”, destacou o diretor de Operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira. O TEU é a unidade equivalente a um contêiner de 20 pés, ou cerca de seis metros de comprimento.

Investimentos

A realização do leilão para a concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá promete ampliar ainda mais o potencial logístico portuário do estado. O Consórcio Canal da Galheta Dragagem — formado pelas empresas FTS Participações Societárias S.A., Deme Concessions NV e Deme Dredging NV — foi o vencedor do certame realizado em outubro.

Após assumir definitivamente o contrato, a concessionária terá cinco anos para realizar uma série de melhorias, como a ampliação e o aprofundamento do canal para a obtenção de um calado operacional de 15,5 metros. A empresa também será responsável pela manutenção desse parâmetro até o final do contrato, que terá vigência de 25 anos.

Moegão

Para ampliar a produtividade, a Portos do Paraná está construindo o Moegão, a maior obra pública portuária do Brasil, que alcançou 80% de execução em dezembro. Após a conclusão, o Moegão poderá receber 24 milhões de toneladas de grãos e farelos por ano, atendendo aos terminais do Corredor de Exportação Leste (Corex).

O Governo do Estado do Paraná, por meio da Portos do Paraná, está investindo mais de R\$ 650 milhões na construção do Moegão, com recursos próprios e financiamento junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Em termos de investimento, a obra equivale a quase duas pontes de Guaratuba, outro grande projeto executado pelo governo estadual.

Atualmente, em média,

550 vagões podem ser descarregados diariamente nos terminais de exportação. Com o Moegão, esse processo será padronizado em um único ponto de descarga: 180 vagões poderão ser descarregados a cada cinco horas, o que equivale a aproximadamente 900 vagões por dia. Os granéis vegetais seguirão por correias transportadoras até 11 terminais interligados ao sistema e, de lá, para os navios.

O ano de 2025 também foi marcado pela conclusão da regularização de áreas arrendáveis do Porto de Paranaguá. Ao todo, foram realizados nove leilões na Bolsa de Valores do Brasil, que estão trazendo novos investimentos e mais segurança operacional.

De acordo com os contratos firmados, as arrendatárias têm a obrigação de realizar investimentos tanto nos espaços outorgados quanto nas áreas comuns.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

BR-470 GANHA MAIS UM VIADUTO NO VALE DO ITAJAÍ

Obra entregue em Gaspar faz parte da duplicação entre Navegantes e Indaial, que já tem 85% dos serviços executados

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) entregou nesta terça-feira (16) o Viaduto da Segalas, no km 45 da BR-470, em Gaspar, no Vale do Itajaí, em Santa Catarina. A estrutura é a terceira obra do tipo concluída em 2025 no trecho em duplicação da rodovia e integra o conjunto de intervenções do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

O viaduto recebeu investimento de R\$ 17,5 milhões e tem 51,4 metros de extensão. Considerando rampas de acesso e alças, a obra alcança cerca de 570 metros, com largura de 12,8 metros. Segundo o Ministério dos Transportes, a intervenção tem como objetivo ampliar a segurança viária, reduzir o risco de acidentes e melhorar a fluidez do tráfego, com a separação entre o fluxo local e o de longa distância.



A BR-470 conecta as regiões Oeste e Meio-Oeste ao litoral norte de Santa Catarina, onde estão localizados os portos de Itajaí e Navegantes, além do aeroporto de Navegantes

De acordo com o Dnit, o novo viaduto é considerado relevante para a mobilidade urbana de Gaspar, ao facilitar a ligação entre o Centro do município e o bairro Belchior Central. O traçado permite que veículos em deslocamento de passagem

utilizem a pista inferior, enquanto o tráfego local faz uso da estrutura superior para acessos e retornos.

Em 2025, além do Viaduto da Segalas, o Dnit concluiu o Viaduto Fortaleza, no km 48, e o Complexo Viário do Badenfurt, no km 57, ambos localizados em Blumenau. Do total de 27 viadutos previstos no projeto de duplicação da BR-470, 20 já foram finalizados.

A duplicação da rodovia abrange 73 quilômetros entre Navegantes e Indaial, divididos em quatro lotes. Segundo o Ministério dos Transportes, 85% das obras já foram executadas, com 62 quilômetros liberados ao tráfego. O investimento total previsto no empreendimento é de R\$ 1,7 bilhão.

Principal corredor logístico de Santa Catarina, a BR470 conecta as regiões Oeste e Meio-Oeste ao litoral norte do estado, onde estão localizados os portos de Itajaí e Navegantes, além do aeroporto de Navegantes. A rodovia é utilizada para o transporte de cargas destinadas à exportação e à importação, como grãos, carnes, madeira, móveis e matérias-primas, desempenhando papel central na logística e na economia regional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

EVENTO NO RIO CELEBRA INÍCIO DA PRODUÇÃO DO CAMPO DE BACALHAU

Cerimônia marcou simbolicamente a entrada em operação do projeto do pré-sal operado pela Equinor, com capacidade de até 220 mil barris por dia

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Embora a produção tenha sido iniciada em outubro, o evento marcou oficialmente a entrada em operação de um dos projetos considerados mais relevantes em desenvolvimento

O Ministério de Minas e Energia participou, na segunda-feira (15), no Rio de Janeiro, da cerimônia que celebrou o início da produção do campo de Bacalhau, localizado no pré-sal da Bacia de Santos. Embora a produção tenha sido iniciada em outubro, o evento marcou oficialmente a entrada em operação de um dos projetos considerados mais relevantes em

desenvolvimento no país, reunindo alta capacidade produtiva, investimentos de longo prazo e a adoção de tecnologias voltadas à redução da intensidade de emissões de carbono.

O campo de Bacalhau conta com reservas recuperáveis estimadas em mais de 1 bilhão de barris de óleo equivalente e investimentos da ordem de US\$ 8 bilhões. O projeto opera com um dos navios-plataforma mais modernos do mundo, com capacidade para produzir até 220 mil barris de petróleo por dia. A unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência (FPSO) adota tecnologia inédita no Brasil, com sistema de ciclo combinado para geração de energia a bordo, o que permite alcançar uma das menores intensidades de carbono do setor, estimada em cerca de 9 quilos de CO₂ por barril produzido, aproximadamente metade da média global da indústria.

**ALÉM DE AMPLIAR A OFERTA NACIONAL DE PETRÓLEO,
O PROJETO DEVE GERAR MAIS DE 50 MIL EMPREGOS
AO LONGO DE SEU CICLO DE VIDA E CERCA DE US\$ 10
BILHÕES EM ROYALTIES E PARTICIPAÇÕES
GOVERNAMENTAIS, COM IMPACTOS DIRETOS NA
ECONOMIA E NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Durante a cerimônia, o secretário nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do MME, Renato Dutra, afirmou que a entrada em operação do campo simboliza um avanço estratégico para o país. "Bacalhau é um exemplo de como o Brasil pode ampliar sua produção de petróleo de forma competitiva, segura e alinhada à agenda de eficiência e sustentabilidade. É um projeto que gera empregos, fortalece a arrecadação e contribui para a segurança energética nacional, ao mesmo tempo em que incorpora tecnologias de ponta para a redução de emissões", disse.

Além de ampliar a oferta nacional de petróleo, o projeto deve gerar mais de 50 mil empregos ao longo de seu ciclo de vida e cerca de US\$ 10 bilhões em royalties e participações governamentais, com impactos diretos na economia e no desenvolvimento regional. O campo é operado pela norueguesa Equinor, em parceria com a ExxonMobil Brasil e a Petrogal Brasil — joint venture entre a portuguesa Galp e a chinesa Sinopec —, além da Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA), estatal vinculada ao Ministério de Minas e Energia e responsável pela gestão do contrato de partilha de produção.

Em comunicado divulgado anteriormente, a Equinor informou que o início da produção ocorreu cerca de um ano depois do cronograma originalmente previsto, quando a decisão final de investimento foi tomada, em 2021. Em 2023, a companhia havia anunciado o adiamento do início das operações de 2024 para 2025 em razão de atrasos provocados pela pandemia da Covid-19, que impactaram o andamento dos trabalhos. Segundo a empresa, Bacalhau é o maior campo offshore internacional desenvolvido pela Equinor até o momento. "Com esse desenvolvimento, estamos fortalecendo a longevidade de nossa produção de petróleo e gás e garantindo a criação de valor para as próximas décadas", afirmou o CEO da companhia, Anders Opedal.

Descoberto em 2012, o campo está localizado a cerca de 185 quilômetros da costa do Estado de São Paulo, em águas ultraprofundas da Bacia de Santos. O projeto também se destaca por ser o primeiro do regime de partilha de produção no Brasil a contar com um FPSO operado por uma empresa estrangeira, consolidando o ambiente de cooperação entre empresas nacionais e internacionais e reforçando a atratividade do país para investimentos no setor de óleo e gás.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, também participou da cerimônia e destacou o significado do projeto. "O início das atividades no projeto Bacalhau é uma demonstração da confiança internacional no nosso país e na segurança jurídica que temos garantido no setor. O governo do presidente Lula trabalha para transformar o potencial energético do Brasil em desenvolvimento social, geração de empregos e oportunidades para brasileiras e brasileiros", afirmou.

A PPSA atua como parceira no campo, na condição de gestora do contrato de partilha, com a atribuição de assegurar que a parcela da produção e os recursos gerados retornem à União. Segundo o Ministério de Minas e Energia, o projeto integra o conjunto de investimentos estruturantes

que reforçam o papel do pré-sal na matriz energética brasileira e se soma às ações do programa Potencializa E&P, criado pela pasta para ampliar a atratividade e a eficiência dos projetos de exploração e produção no país, estimulando novos investimentos e fortalecendo a política de conteúdo local.

No consórcio de Bacalhau, a Equinor detém 40% de participação, a ExxonMobil Brasil outros 40% e a Petrogal Brasil os 20% restantes. Com a entrada em operação, o campo passa a contribuir para a produção nacional em um momento de ampliação dos investimentos no pré-sal e de incorporação de padrões tecnológicos voltados à eficiência energética e à redução das emissões na indústria de óleo e gás.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

ESTUDO APONTA AUMENTO DE 95% NA PRODUÇÃO DE GÁS NATURAL EM 10 ANOS

O ministro de Minas e Energia reforçou que os números refletem o planejamento energético e as políticas desenvolvidas pelo Governo

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



Segundo o levantamento, a oferta potencial nacional na malha integrada promete avançar cerca de 85% entre 2025 e 2035, garantindo balanço superavitário de gás natural no Brasil

O gás natural está em plena expansão no Brasil. É o que garante o Caderno de Gás Natural do Plano Decenal de Expansão de Energia 2035, que apontou o crescimento expressivo da produção nacional, especialmente associada ao pré-sal e aos novos projetos com processamento offshore.

O estudo do Ministério de Minas e Energia (MME) e da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) apontou que a produção líquida aumentará 95% no período de 10 anos. A oferta potencial nacional na malha integrada promete avançar cerca de 85% entre 2025 e 2035, garantindo balanço superavitário de gás natural no Brasil.

O ministro de Minas e Energia reforçou que os números refletem o planejamento energético e as políticas desenvolvidas pelo Governo Federal para que o gás natural seja um dos grandes indutores do crescimento econômico nacional.

Alexandre Silveira destacou, ainda, o caráter social da oferta de gás, seja por meio dos dutos, ou de botijões.

“O Brasil cumpre o compromisso do ODS 7 [Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 7] da ONU [Organização das Nações Unidas] e da OCDE [Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico], que é proteger as mulheres e crianças, principalmente, na questão da saúde pública. Há pessoas que ainda cozinham no fogão a lenha, cozinham utilizando álcool, ficando expostas a acidentes e a doenças respiratórias graves. Queremos levar 17 milhões de botijões de gás para as famílias, uma iniciativa fundamental para poder fazer justiça social no Brasil”, declarou o ministro de Minas e Energia.

O ODS 7 é a meta da ONU para “Energia Acessível e Limpa”, visando garantir o acesso universal, confiável, moderno e a preços acessíveis a serviços de energia até 2030, além de aumentar a participação de fontes renováveis na matriz energética global e a eficiência. A oferta nacional representa aproximadamente 70% da produção líquida, com forte concentração na região Sudeste, onde se localizam os principais hubs de processamento. Segundo o plano decenal de expansão de energia, a demanda total de gás natural poderá crescer, em média, 6,2% ao ano, impulsionada principalmente pelo setor industrial, que responde por cerca de 65% da demanda não termelétrica.

O caderno também apresenta estimativas de investimentos previstos e indicativos. Os projetos classificados como previstos somam cerca de R\$ 16 bilhões. Os projetos indicativos estão em torno de R\$ 34 bilhões, e se alinham ao planejamento setorial de longo prazo. Os projetos estudados nos planos indicativos, que ainda dependem de definição dos agentes, acrescentam outros R\$ 135 bilhões em potenciais investimentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

PETRÓLEO CAI AO MENOR NÍVEL EM MESES COM EXPECTATIVA DE ACORDO NO LESTE EUROPEU

Brent toca valor mais baixo desde maio e WTI recua ao menor patamar desde 2021, sob pressão geopolítica e de dados dos EUA

Do Estadão Conteúdo



O petróleo começou a sessão em queda modesta, mas aprofundou perdas e a cotação chegou a cair mais de 3% diante do conjunto de pressões geopolíticas e macroeconómicas

O petróleo fechou em queda nesta terça-feira, dia 16, com o Brent tocando menor valor desde maio deste ano (US\$ 54,89) e o WTI desde fevereiro de 2021 (US\$ 58,72), em meio a expectativa de um acordo em breve para o conflito entre Rússia e Ucrânia. Investidores também ponderaram dados divergentes de varejo, atividade e emprego dos Estados Unidos.

Nesta terça, o petróleo WTI para fevereiro, negociado na New York Mercantile Exchange (Nymex), fechou com queda de 2,72% (US\$ 1,54), a US\$ 55,13 o barril. Já o Brent para mesmo mês, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE), caiu 2,71% (US\$ 1,64), a US\$ 58,92 o barril.

O petróleo começou a sessão em queda modesta, mas aprofundou perdas e chegou a cair mais de 3% diante do conjunto de pressões geopolíticas e macroeconómicas. Nesta terça, o vice-ministro das Relações Exteriores da Rússia, Sergey Ryabkov, disse acreditar que as partes em conflito estão “à beira” de uma solução diplomática para pôr fim à guerra. Do lado ucraniano, autoridades europeias ressaltaram progresso nas garantias de segurança para Kiev, segundo a Axios.

Um potencial cessar-fogo na região pode levar à suspensão das sanções dos EUA sobre o petróleo russo de forma relativamente rápida, embora a remoção das sanções europeias provavelmente possa ser mais gradual, diz a Rystad Energy. No entanto, ainda é necessário cautela, pois no último ano “os mercados chegaram perto de precisar um acordo de paz várias vezes, apenas para as negociações estagnarem”, acrescenta.

Na América Latina, a estatal venezuelana PDVSA enfrenta cargas de petróleo paradas, descontos maiores nos preços e pressão de clientes para rever contratos à vista após os EUA apreenderem um navio que transportava óleo do país, segundo a agência de notícias Reuters.

A Spartan Capital chama atenção ainda para o excesso de oferta e um prêmio de risco geopolítico mais baixo em 2026, alegando que uma quebra do nível de suporte pode colocar a commodity a US\$ 50 à prova.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

APÓS APAGÃO, GOVERNO ARTICULA CADUCIDADE DA CONCESSÃO DA ENEL EM SÃO PAULO

Executivo federal, Palácio dos Bandeirantes e Prefeitura da capital pressionam a Aneel diante da repetição de falhas no fornecimento de energia

Do *Estado* Conteúdo



O governador Tarcísio de Freitas, o prefeito Ricardo Nunes e o ministro Alexandre Silveira falaram com a imprensa após a reunião realizada na sede do governo de São Paulo

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), e o prefeito da capital, Ricardo Nunes (MDB), disseram que vão acionar a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para iniciar o processo de caducidade — ou seja, de rompimento — do contrato com a Enel.

Na semana passada, um apagão deixou cerca de 2,3 milhões de imóveis na Grande São Paulo no escuro em decorrência de uma ventania recorde, e a região viu se repetirem episódios de blecaute que já haviam ocorrido em 2024 e 2025. A Enel diz que todos os casos causados pela ventania da semana passada já foram resolvidos, mas ainda há clientes que reclamam da falta do serviço.

A demora para restabelecer o serviço fez Tarcísio e Nunes pedirem intervenção federal na concessionária de energia, cujo contrato vale até 2028 e a renovação antecipada chegou a ser analisada pelo governo federal. A concessionária tem se defendido com a alegação de investimento recorde para modernizar a rede elétrica desde que assumiu a concessão, em 2018. Entre este ano e 2027, o plano prevê R\$ 10,4 bilhões. A empresa também diz ter intensificado manutenções preventivas e duplicado o número de podas de árvores em contato com a rede.

“Estamos completamente unidos — governo federal, do Estado e do município de São Paulo — para que a gente inicie um processo rigoroso regulatório. Esperamos que a Aneel possa dar a resposta o mais rápido possível ao povo de São Paulo”, disse Silveira, após reunião de quase três horas a portas fechadas com Tarcísio e Nunes.

O encontro ocorreu após o governador e o prefeito cobrarem o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) presencialmente em encontro na sexta-feira, 12. Antes, o ministro havia afirmado até que Tarcísio e Nunes faziam “disputa política” sobre um evento climático extremo.

“Não há outra alternativa a não ser a caducidade. O governo estadual, federal e municipal está na mesma página. Saímos com isso acordado para iniciar o processo de caducidade”, afirmou Tarcísio.

A Enel tem destacado que os ventos na semana passada atingiram quase 100 km/h, o que resultou em centenas de árvores caídas. A empresa diz ainda ter mobilizado até 1.800 equipes para os reparos.

Esse número é contestado pelo prefeito Ricardo Nunes (MDB), que diz ter identificado uma quantidade bem menor de veículos da empresa nas ruas por meio do sistema municipal de câmaras. Na última semana, moradores relataram diversos transtornos, desde a perda de estoque até dificuldades para trabalhar e interrupções no fornecimento de água, também prejudicado pelo blecaute.

Histórico



A nova crise de energia — após episódios semelhantes em 2023 e 2024 — fez a empresa voltar aos holofotes, com pedidos de intervenção federal pelas autoridades de São Paulo. Uma das preocupações é sobre a renovação antecipada da concessão com a empresa italiana, cujo contrato é válido até 2028.

Nove dias antes do blecaute, a área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) já havia recomendado que a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) avaliasse a possibilidade de intervenção federal na Enel.

A auditoria destacou que a concessionária não teria cumprido sete dos 11 Planos de Resultados firmados. Também disse que penalizações não têm sido eficazes, diante da judicialização das multas aplicadas pelo órgão regulador, que superam R\$ 260 milhões.

Nesta segunda, 15, Tarcísio já havia dito que a União não pode empurrar a renovação com a empresa “goela abaixo”. Na semana passada, o ministro do governo Lula chegou a dizer que Nunes e Tarcísio faziam “disputa política” com o evento climático extremo.

No sábado, 13, o Tribunal de Justiça de São Paulo determinou que a Enel restabelecesse imediatamente o fornecimento de energia a hospitais, serviços de saúde, eletrodependentes e outros serviços essenciais, sob pena de multa de R\$ 200 mil por hora. E deu até 12 horas para os demais imóveis afetados.

Na tarde de segunda-feira, após o fim do prazo, a Defensoria Pública do Estado e o Ministério Público Estadual afirmaram que vão oficiar a Enel e a Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado (Artesp), requisitando informações sobre a quantidade de imóveis sem energia desde quarta-feira. “A solicitação é necessária para apuração do eventual descumprimento e o cálculo de multa por hora.”

Reclamação

Proprietário de um restaurante em um sobrado na Rua Francisco Leitão, em Pinheiros, na zona oeste da capital, Hugo Delgado relata ainda estar sem energia nesta terça-feira, 16. Segundo ele, o estabelecimento já soma R\$ 40 mil de prejuízo com as perdas do apagão, e a Enel ainda não informa um prazo concreto para o restabelecimento da eletricidade. “Estamos desesperados.”

A luz no local acabou às 14h de quarta-feira, assim como no resto do bairro, e chegou a voltar às 11h30 de quinta-feira, 11. Mas a felicidade durou pouco: meia hora depois, uma árvore em frente ao restaurante caiu, derrubando a fiação elétrica. “O resto da rua está com energia. Só a gente e o sobrado vizinho, com duas casas geminadas, seguimos no escuro”, afirma Delgado.

Após a reportagem questionar a concessionária, a empresa enviou equipes ao endereço.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

PROJETO CONTRA DECRETO DAS CONCESSÕES DE ENERGIA AVANÇA NO SENADO

Texto questiona critérios adotados pelo Executivo para renovação dos contratos de distribuição
Da Agência Brasil

Anunciado na terça-feira, 16, no Senado, o projeto que suspende o decreto do Poder Executivo que regula a prorrogação de concessões de distribuição de energia elétrica. A matéria torna sem efeito alguns pontos do Decreto 12.068, de 2024, para que a prorrogação das concessões deva levar em conta os critérios de continuidade do fornecimento e gestão econômico-financeira.

O Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 319/2025 foi incluído na pauta da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado de terça-feira, a pedido do senador Jorge Seif (PL-SC), que

responsabilizou a empresa Enel pela demora no restabelecimento de energia no estado de São Paulo.



O PDL foi incluído na pauta da Comissão de Infraestrutura a pedido do senador Jorge Seif, que responsabilizou a Enel pela demora no restabelecimento de energia em São Paulo

“O que ocorreu no estado de São Paulo nos últimos dias foi devido exatamente à incompetência da Enel. Incompetência essa que foi convalidada pelos poderes do decreto 12068, de 20 de junho de 2024, que regulamentou a licitação e prorrogação de concessões de distribuição de energia elétrica, então, houve um amparo da lei.

Foi um decreto que ‘passou batido’”, analisou Seif.

Na semana passada um vendaval provocou quedas de árvores, cancelamentos de voos e desligamento de semáforos. Mais de 2 milhões de clientes paulistas ficaram sem luz.

“Setores de comércio e serviços contabilizaram perdas de R\$ 1,54 bilhão, mais de R\$ 1 bilhão de faturamento. Mais de 400 voos cancelados e atrasados, fora semáforos, congestionamento, risco de desabastecimento de água, perdas de produtos, medicamentos, alimentos e etc”, pontuou o senador.

O autor do PDL, o senador Rogério Marinho (PL-RN), explicou na redação da matéria que as Leis 9.074 e 8.987, de 1995, fixam condições mais rigorosas para a prorrogação de concessões. A legislação diz que a prestação do serviço deve comprovar, por exemplo, regularidade, eficiência, segurança, cortesia na prestação e modicidade de tarifa.

O presidente da comissão, senador Marcos Rogério (PL-RO) frisou que imagens de um sistema de monitoramento comprovaram a morosidade da Enel no restabelecimento do fornecimento de energia.

“O Brasil está acompanhando o que está acontecendo em São Paulo. Há uma cobrança muito forte em relação ao regulador, em relação ao governo, em relação ao papel das distribuidoras, quanto a garantir o fornecimento de energia. Me assustou o fato de as equipes da Enel terem ficado paralisadas no momento em que São Paulo estava sofrendo com o apagão. As equipes estavam

no pátio! Não se justifica a ausência de uma resposta efetiva, seja por falta de equipes ou de aparelhos suficientes para fazer o enfrentamento. Então, o que está acontecendo no estado de São Paulo, hoje, serve de alerta para o Brasil. O tempo da resposta da concessionária não pode ser o tempo da morosidade”, exclamou Marcos Rogério.

Após a aprovação do PDL na Comissão de Infraestrutura, a matéria seguiu para apreciação da Comissão de Constituição e Justiça do Senado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

AÇO BRASILEIRO REGISTRA QUEDA NA PRODUÇÃO E ALTA NAS EXPORTAÇÕES

Levantamento do Instituto Aço Brasil mostra retração no mercado interno e avanço dos embarques externos até novembro

Do Estadão Conteúdo

A produção de aço bruto no Brasil atingiu 30,788 milhões de toneladas entre janeiro e novembro de 2025, queda de 1,5% ante igual intervalo de 2024, segundo levantamento do Instituto Aço Brasil.

Já as vendas internas registraram um recuo de 0,6% na mesma base comparativa, somando 19,612 milhões de toneladas. Por outro lado, as exportações subiram 10,6% nos 11 meses do ano, atingindo 9,771 milhões.

As importações também tiveram alta, com crescimento de 6,9%, para 6,017 milhões. O resultado foi puxado pelas importações de laminados, que somaram 5,381 milhões de toneladas, 20,2% acima de 2024. O consumo aparente, por sua vez, cresceu 2,5% em comparação com o anterior ao alcançar 24,859 milhões de toneladas.

O Instituto Aço Brasil projeta uma queda de 2,2% na produção de aço bruto em 2026 ante 2025, para 32,4 milhões de toneladas.

A expectativa é de uma queda também de 2,2% na comparação de 2025 com 2024. Isso representa uma piora em relação à projeção anterior, que era de um recuo de 0,8%.

Já para as vendas internas, o Aço Brasil estima um recuo de 1,7% em 2026 ante 2025 e de 0,5% neste ano em relação a 2024. A projeção anterior era de queda de 0,6%.

Na linha de exportações, a estimativa é de uma queda de 0,6% para 2026. Por outro lado, a projeção para o final de 2025 subiu de crescimento de 1% para 6,9%.

O Aço Brasil projeta que as importações totais cresçam 3,9% no próximo ano, desacelerando em relação ao avanço de 7,5% esperado para 2025. A estimativa inicial era de uma alta de 19,1% para este ano.

As importações de laminados, por sua vez, devem registrar alta de 10% em 2026 e de 20,5% neste ano. A nova estimativa também representa um recuo em relação à anterior, que era de 32,2%.

Para o consumo aparente, o instituto espera uma alta de 1% em 2026 e 2,4% em 2025. A previsão inicial para este ano era de avanço de 5%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA PODE SER ASSINADO NO SÁBADO

Expectativa brasileira é de que o acordo seja fechado durante a 67ª Cúpula do Mercosul e Estados Associados

Da Agência Brasil



Lula disse que o presidente francês Emmanuel Macron (à dir.) está preocupado com os produtores rurais da França que protestam contra o acordo

O governo brasileiro trabalha com a expectativa de que o acordo de livre comércio entre Mercosul e União Europeia (UE) seja assinado no próximo dia 20, durante a 67ª Cúpula do Mercosul e Estados Associados. De acordo com o Itamaraty, há, no entanto, preocupações com relação às salvaguardas que deverão ser apresentadas pelo bloco europeu.

“Nossa expectativa é de assinar o acordo no sábado, mas, de fato, as salvaguardas são motivo de preocupação”, disse, na segunda-feira (15), a secretária de América Latina e Caribe, Gisela Padovan, do Ministério das Relações Exteriores (MRE).

A afirmação foi feita durante coletiva de imprensa para detalhar a participação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na cúpula de chefes de Estado, no dia 20 em Foz do Iguaçu (PR). O encontro deverá contar com a participação da presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen.

No dia 19, um dia antes do encontro de chefes de Estado, está prevista uma reunião prévia do bloco, entre ministros das áreas econômicas.

As reuniões de autoridades abordarão temas como a entrada de novos membros no bloco, além de questões de interesse comum, como os problemas causados por conta das mudanças climáticas.

Segundo Gisela Padovan, o Brasil trabalha para incluir a Bolívia como Estado Parte do Mercosul. "Diversas reuniões têm sido feitas com esse objetivo, para que [a Bolívia] entre rapidamente [no bloco]", disse a secretária, ao ponderar que, para isso, é necessário checar se alguns pré-requisitos já foram cumpridos por aquele país. Há também movimentos buscando aproximar o Mercosul de países da América Central e do Caribe. "As conversas com a República Dominicana estão avançando", antecipou a secretária.

Integração

Padovan reiterou que o Brasil sempre lutou para integrar os setores automotivo e açucareiro na Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul, saindo das atuais exceções e acordos bilaterais (como Brasil-Argentina), para criar uma política comum gradual.

A secretária lembrou que, nesta edição, o encontro contará também com uma cúpula social. "Será uma oportunidade para que entidades da sociedade civil manifestem suas questões diretamente com os chefes de Estado", disse Padovan.

Salvaguardas

As salvaguardas, citadas em tom de preocupação pela secretária, estão sendo criadas pelo parlamento europeu como forma de proteger o mercado europeu dos produtos agropecuários do Mercosul – em muitos casos com melhores condições de concorrência do que os produtos do velho continente.

Barreiras

A França, maior produtor de carne bovina da União Europeia, é o país que mais tem criado dificuldades para o acordo entre os dois blocos. Em algumas oportunidades, representantes franceses classificaram o acordo como "inaceitável", sob o argumento de que não leva em consideração exigências ambientais na produção agrícola e industrial.

Agricultores europeus já protestaram diversas vezes, dizendo que o acordo levaria a importações baratas de commodities sul-americanas, principalmente carne bovina, que não atendem aos padrões de segurança alimentar e ecológicos do bloco europeu.

"O que está acontecendo neste momento? A União Europeia está disposta a fazer o acordo, o Mercosul está disposto e surgiu um pequeno problema. O presidente Macron está muito preocupado com os produtores rurais da França, que acham que vão perder competitividade na disputa com o Brasil", disse, durante reunião

do Conselho de Participação Social, no Palácio do Planalto. "O Brasil não compete com os produtos agrícolas da França. São coisas diferentes, qualidades diferentes".

Da parte brasileira, há também preocupações com relação a práticas sustentáveis que podem ser usadas pelo bloco europeu como desculpa para aplicar medidas de proteção de seu mercado contra produtos de países de fora do bloco.

Mercosul e União Europeia negociam esse acordo de livre comércio há 26 anos. Durante o encontro com a imprensa, a secretária do Itamaraty lembrou que a União Europeia é um mercado de aproximadamente 720 milhões de pessoas, com um PIB de US\$ 22 trilhões.

Acordos

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

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

Aprovação

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

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

CRÉDITO DO TRABALHADOR VAI FECHAR O ANO COM R\$ 100 BI CONCEDIDOS

Segundo o secretário de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda, esse crédito é “o motor de todas as economias desenvolvidas”

Do Estadão Conteúdo



É preciso diferenciar os tipos de crédito, explica Marcos Pinto: os que levam ao endividamento e os que podem levar ao investimento, que é o objetivo do programa

O secretário de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda, Marcos Pinto, afirmou nesta terça-feira, 16, que o Crédito do Trabalhador vai fechar o ano de 2025 com R\$100 bilhões concedidos a empregados da iniciativa privada, em menos de um ano de programa. “O Brasil tem hoje uma proporção de crédito em relação ao PIB muito inferior aos países desenvolvidos”, disse ele em entrevista à CNN Money. “Segundo o próprio Banco Mundial, a gente teve espaço para aumentar em 40% o volume de crédito na economia”, completou.

Ele disse ser preciso diferenciar os tipos de crédito os que levam ao endividamento e os que podem levar ao investimento e ajudar as famílias a passarem por momentos de dificuldade. E defendeu que o crédito é “o motor de todas as economias desenvolvidas e não deveria ser diferente no Brasil”.

“Sobre a crítica que vem sendo feita ao governo de que a gente estaria expandindo crédito indevidamente ou estimulando as pessoas a se endividar, eu acredito que essa é uma crítica superficial, que não tem aderência com a realidade”, considerou.

“Na verdade, a gente está criando mecanismos para que a taxa de juros seja mais baixa. Isso faz com que o endividamento se torne mais saudável e os efeitos para as economias sejam melhores. Além disso, ele disse não estar “simplesmente dando crédito com dinheiro público para as pessoas gastarem”, mas criando condições para que o setor privado consiga expandir a oferta de crédito. “Reformas estruturais vão aumentar o PIB potencial no Brasil e permitir que a gente continue crescendo sem inflação”, completou.

Teto no consignado

Sobre uma limitação nos juros cobrados no crédito consignado privado, o secretário disse que o governo atua para reprimir situações abusivas, pois já são verificados casos desse tipo, “o que indica que os bancos não estão especificando o produto da forma perfeitamente competitiva, como seria de se esperar”. Por outro lado, ele indicou que um tabelamento de preços pode acabar excluindo pessoas do mercado de crédito. Ele disse que pode haver um teto aos juros, “isso está sendo estudado, precisa ser feito com muito cuidado, caso seja feito”.

“Se houver um teto, vai ser muito parecido com os tetos que tem em outras modalidades. Por exemplo, o Banco Central já impôs um teto no cheque especial, nas linhas de consignado do setor público e do INSS há teto”, afirmou.

Além do Crédito do Trabalhador, Marcos Pinto disse ter idealizado e ajudado a implementar alguns dos novos projetos mais bem avaliados do governo o Desenrola, o Pé-de-Meia e a ampliação da faixa de isenção do Imposto de Renda (IR)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

EMPRESAS TERÃO NOVO REGIME COM LEI QUE REVISA IMPOSTO DE RENDA

Alterações trazem nova tributação para lucros e dividendos e exigem atenção ao planejamento fiscal, alerta especialista

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

As novas regras do imposto de renda trarão impactos diretos para as empresas. Além de alterar a faixa de isenção para pessoas físicas, a legislação implantou novas normas para a tributação de lucros e dividendos e criou mecanismos de controle para rendas mais altas, medidas que exigem revisão de sociedades, planejamento tributário e atenção ao fluxo de caixa corporativo.

Segundo a CEO do Grupo Krys, Cristiane Silva, “as empresas precisam analisar suas estruturas societárias e mecanismos de distribuição de proventos, para estarem em conformidade e aproveitarem oportunidades, ao mesmo tempo em que evitam riscos de autuação e ônus indevidos”.

Entre as principais alterações, está previsto que lucros e dividendos distribuídos por pessoa jurídica a pessoa física residente no Brasil, acima de R\$ 50 mil por mês, passem a sofrer retenção na fonte à alíquota mínima de 10%.

Especialistas também apontam que o benefício tributário concedido às pessoas físicas deve intensificar o planejamento fiscal corporativo. Cristiane explica que, “para a empresa que atua com partilha frequente de lucros, essa regra representa uma mudança relevante na forma de remuneração dos sócios e pode alterar o fluxo de caixa. É preciso avaliar se o pagamento será fracionado ou se haverá emissão de pró-labore ou outros instrumentos. Além disso, quem tem operações internacionais ou participações no exterior deve observar se há impactos no câmbio, limites de remessa e eventuais bitributações”.

Outro ponto de atenção é o maior foco em transparência. Como a lei busca reduzir brechas que permitiam baixas cargas tributárias efetivas, organizações com regimes especiais ou estruturas mais complexas tendem a ser mais observadas.

“Empresas que historicamente aproveitaram regimes fiscais, lucros isentos ou retenções baixas devem se antecipar: revisar acordos de sócios, fluxos de dividendos, contratos de prestação de serviços e até a composição do conselho. A conformidade será um dos diferenciais competitivos”, reforça a executiva.

Embora a legislação não altere diretamente alíquotas, analistas avaliam que o ambiente regulatório se torna mais exigente. "O cenário exige que se entenda a cadeia de distribuição de valor. Se a empresa paga menos, mas o sócio recebe mais tributado, o equilíbrio muda. Por isso, há impacto indireto tanto na lucratividade como na organização societária", aponta Cristiane.

Com as novas regras entrando em vigor já em 2026, o período é curto para adaptação. "As organizações que atuarem agora, preparando controles internos, fluxo de dividendos, governança e compliance, terão vantagem na transição", conclui.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

IBOVESPA ENCERRA QUASE NA MÍNIMA DO DIA, EM QUEDA DE 2,4%

Índice voltou ao campo negativo e fechou a 158,5 mil pontos. Na semana, cai 1,36%, também oscilando para baixo no mês

Do Estadão Conteúdo



O Ibovespa não conseguiu sustentar no fechamento a linha de 160 mil pontos pela qual lutou em boa parte do dia

Após ter tocado os 163 mil pontos na máxima da sessão anterior, então em alta pelo quarto dia seguido, o Ibovespa voltou ao campo negativo nesta terça-feira, 16, de cautela também no exterior.

E não conseguiu sustentar no fechamento a linha de 160 mil pontos pela qual lutou em boa parte do dia, tampouco o degrau seguinte, de 159 mil, perdido ao fim, quase na mínima a 158.577,88 pontos no encerramento, em queda de 2,40%. Pouco antes, no ajuste final, o Ibovespa tocou mínima da sessão a 158.557,57, em baixa então de 2,42%.

Reforçado, o giro foi a R\$ 31,6 bilhões nesta véspera de vencimento de opções sobre o índice. Na semana, o Ibovespa cai 1,36%, também oscilando para baixo (-0,31%) no mês. No ano, sobe 31,84%.

Em Nova York, os principais índices de ações mostraram variações contidas, mas também aprofundaram a tendência de baixa ao longo da tarde, em grau, contudo, mais discreto do que o do Ibovespa, entre -0,62% (Dow Jones) e +0,23% (Nasdaq) no fechamento. As bolsas de Nova York e da Europa foram pressionadas, em especial, pelo setor de energia, com a queda de quase 3% do petróleo. Na commodity, investidores ponderaram sinais de avanço nas negociações de cessar-fogo entre Rússia e Ucrânia e leituras divergentes sobre atividade, emprego e varejo nos EUA.

Na B3, o dia foi de fortes perdas no setor financeiro, com as ações dos maiores bancos em baixa até 5,22% (BTG Unit, na mínima do dia) no fechamento, e também em Petrobras, em torno de 3% na ON (-2,74%) e PN (-3,03%). Na ponta negativa do Ibovespa, Rumo (-6,94%), Cosan (-6,78%) e Smart Fit (-6,56%). Do lado ganhador, Brava (+2,47%), Gerdau (+1,53%) e Metalúrgica Gerdau (+1,37%) apenas nove de 82 papéis da carteira Ibovespa fecharam em alta. O índice operou em baixa desde a manhã, com máxima do dia correspondente à abertura, aos 162.481,74 pontos.

Além de BTG, outras ações do setor financeiro, o segmento de maior peso no Ibovespa, fecharam o dia nas respectivas mínimas da sessão, como Santander (Unit -3,58%), Itaú (PN -2,58%) e Bradesco (ON -2,78%). Exceção entre as blue chips, Vale ON conservou ganho de 0,38% no fechamento, embora bem aquém do ganho superior a 1% visto mais cedo no principal papel do Ibovespa.



Da agenda desta terça, Marcelo Boragini, especialista em renda variável da Davos Investimentos, destaca dois pontos, ambos acompanhados muito de perto nos mercados: nos Estados Unidos, o relatório de emprego, o payroll, e, no Brasil, a ata da reunião do Copom realizada na semana passada. Do payroll, ele ressalta a criação de 64 mil vagas em novembro, número acima das expectativas, mas, ao mesmo tempo, com a taxa de desemprego em alta, a 4,6% um movimento que, segundo ele, chamou a atenção dos agentes do mercado.

"De forma geral, os dados reforçam a leitura de que o mercado de trabalho dos Estados Unidos passa por uma desaceleração gradual, sem sinais de deterioração mais acentuada", diz Boragini, para quem a leitura mantém o Federal Reserve em abordagem "cautelosa, avaliando com mais cuidado o momento apropriado para eventuais ajustes adicionais na política monetária".

"Nos Estados Unidos, o ambiente também é de correção. Falta, neste momento, um conjunto de dados que realmente anime os investidores. O payroll divulgado hoje veio praticamente em linha com o esperado, levemente acima das projeções, porém bem abaixo do dado anterior", diz Leonardo Santana, especialista em investimentos e sócio da casa de análise Top Gain.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

DÓLAR VAI A R\$ 5,46 COM REMESSAS E CENÁRIO ELEITORAL NO RADAR

Parte do mercado atribuiu a arrancada do dólar aqui ao movimento do xadrez eleitoral no Brasil

Do Estadão Conteúdo

O dólar apresentou alta firme no mercado local nesta terça-feira 16, na contramão da tendência predominante da moeda americana no exterior. Operadores atribuíram a depreciação do real ao aumento de remessas de lucros e dividendos ao exterior e às expectativas para a corrida presidencial de 2026, em dia de divulgação de pesquisa de intenção de voto.

Com máxima de R\$5,4759, no início da tarde, o dólar à vista encerrou a sessão em alta de 0,76%, a R\$ 5,4630, passando a acumular valorização de 0,96% nos dois primeiros pregões da semana e de 2,40% em dezembro, após baixa de 0,85% em novembro. No ano, a moeda americana recua 11,60%.

O real amargou o pior desempenho entre as principais emergentes e de países exportadores de commodities mais relevantes, em sessão negativa para divisas ligadas ao petróleo, como o peso colombiano e a coroa norueguesa. A commodity recuou quase 3%, para os menores níveis de 2021.

Parte do mercado atribuiu a arrancada do dólar aqui ao movimento do xadrez eleitoral. Rumores pela manhã de que Pesquisa Genial/Quaest traria uma melhora da avaliação de governo Lula e um favoritismo expressivo do petista na corrida presidencial teriam levado a uma piora mais forte dos ativos domésticos. Ala relevante dos investidores teme uma degringolada das contas públicas em caso de reeleição de Lula.

Divulgado no início da tarde, o levantamento revelou alteração mínima na aprovação do governo. Já as estimativas de intenção de voto mostraram vitória do petista em segundo turno contra todos os candidatos da oposição, incluindo o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), cujo nome foi incluído pela primeira vez em simulações, e o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA -ANTES DO BLUETOOTH VIRAR TECNOLOGIA, FOI LIDERANÇA



CÂNDICE LA TERZA

Jornalista e consultora
em Comunicação Corporativa

opiniao@portalbenews.com.br

Liderar é estar presente. De forma recorrente. E aqui entra um ponto incômodo para muita gente em posição de poder: líder que só aparece em reunião grande, comitê estratégico ou evento institucional não lidera pessoas. Lidera agenda

No século X, enquanto a Europa ainda era um mosaico de povos em conflito, um rei escandinavo fez algo que poucos líderes conseguem até hoje: conectar o que não se falava.

Harald “Bluetooth” Gormsson não entrou para a história apenas por conquistas territoriais ou batalhas vencidas. Seu maior feito foi outro. Ele unificou povos, territórios, crenças, interesses e linguagens distintas sob uma mesma liderança.

Bluetooth não apagou diferenças. Ele criou uma linguagem comum.

Séculos depois, o nome dele batiza uma tecnologia cuja função é simples e poderosa: permitir que sistemas diferentes se reconheçam, se conectem e funcionem juntos. Não é coincidência. É símbolo.

E é exatamente aqui que a liderança contemporânea tropeça. O erro moderno: confundir liderança com cargo.

No mundo corporativo atual, líderes são promovidos por performance técnica, senioridade ou entrega de resultados. Tudo legítimo. O problema começa quando acreditam que isso basta. Não basta.

Liderança nunca foi sobre saber mais. Sempre foi sobre conectar melhor.

Conectar estratégia com execução.

Conectar discurso com decisão.

Conectar áreas que não conversam.

Conectar pessoas que disputam território.

Líder que não conecta vira chefe de feudos.

Líder que conecta cria sistema.

Harald Bluetooth governava um cenário de tensões culturais, religiosas e políticas profundas. Havia ruídos. Havia resistência. Havia conflito. A diferença é que ele entendeu algo essencial: liderança não é impor uma narrativa única, mas traduzir realidades distintas para um propósito comum.

O Bluetooth de hoje não é tecnologia. É metáfora. Empresas fracassam menos por falta de talento e mais por desalinhamento. Times não erram por incompetência, erram por mensagens truncadas. Estratégias não morrem no papel, morrem na tradução.

Quando áreas não se entendem, o problema raramente é técnico. É comunicacional. Quando decisões não se sustentam, o problema raramente é falta de dados. É narrativa mal construída.

Quando a cultura se fragiliza, o problema não é o slogan na parede. É o silêncio da liderança no dia a dia. Cultura não se escreve, se comunica. Todos os dias.

Liderar é estar presente. De forma recorrente. E aqui entra um ponto incômodo para muita gente em posição de poder: líder que só aparece em reunião grande, comitê estratégico ou evento institucional não lidera pessoas. Lidera agenda.

Presença não é microgerenciamento.

Presença é contexto.

É explicar critérios.

É traduzir decisões.

É alinhar expectativas.

É escutar antes que o ruído vire crise.

O Rei Bluetooth não governava à distância emocional. Ele circulava, observava, negociava, traduzia. Ele entendia que liderança não se sustenta apenas no topo. Se sustenta no campo.

Reunião geral não é diálogo. É palco, e palco não substitui conversa real. Reunião geral é ferramenta de comunicação institucional, diálogo é ferramenta de liderança. Confundir os dois é erro estratégico, e o time percebe rápido.

Comunicação falha não gera ruído. Gera decisão errada. Esse é um dos pontos mais negligenciados pela alta liderança. Comunicação costuma ser tratada como algo “soft”, quase cosmético. Um erro estratégico.

O custo da má comunicação não é apenas clima organizacional. É dinheiro, risco e retrabalho.

Quando uma decisão chega truncada à operação, ela vira outra coisa. Quando uma diretriz não é contextualizada, ela vira resistência, e quando o líder evita conversas difíceis, ele não elimina o problema. Ele cria crises silenciosas.

Conflito evitado não some. Ele vira passivo organizacional.

Bluetooth não evitou conflitos. Ele os administrou por meio de alinhamento, negociação e narrativa clara. Ele sabia que unificar não é silenciar diferenças, é organizar sentidos.

Falar bem não salva líder incoerente.

Outro alerta necessário: comunicação não é performance. Oratória sem intenção, critério e coerência só maquia problema. Líder que fala bonito, mas decide mal, perde credibilidade. Líder que comunica valores, mas tolera incoerências, destrói cultura. Líder que terceiriza a comunicação, terceiriza a liderança.

Se Harald Bluetooth liderasse uma empresa hoje, ele não seria o mais técnico da sala. Seria o que melhor conecta áreas, interesses, narrativas e decisões. Porque liderança não se prova no discurso. Se prova na coerência entre fala, escolha e comportamento.

O aprendizado atravessa séculos. A tecnologia mudou. Os mercados mudaram. As organizações ficaram mais complexas. Mas o princípio é o mesmo: liderança sempre foi sobre conexão.

O nome mudou, o contexto evoluiu, mas o fundamento permanece.

O Rei Bluetooth unificou reinos. O líder moderno precisa, no mínimo, unificar discurso, decisão e comportamento. Afinal, quem não conecta, não lidera, só ocupa espaço.

E a história, como sempre, cobra essa conta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

FLÁVIO DIZ QUE DEMORA DE MORAES PARA AUTORIZAR CIRURGIA PODE ‘MATAR’ BOLSONARO

Senador reclamou da desconfiança do ministro sobre a palavra dos médicos. Nesta quarta, ex-presidente passará por perícia

Do Estadão Conteúdo



Alexandre de Moraes disse a deliberação sobre a realização da cirurgia ou mudança no regime da pena depende da perícia médica

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) acusou nesta terça-feira, 16, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes de colocar em risco a vida do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) e cobrou rapidez na autorização da cirurgia indicada por médicos.

“Peço que volte o bom senso ao relator desse processo, para que não fique transparecendo que quer matar o Bolsonaro. É um risco de saúde muito grave, e eu peço que ele pare de usar essa jurisprudência”, disse Flávio, após a visita ao ex-presidente na Superintendência da Polícia Federal, em Brasília.

O senador também afirmou que nunca viu um juiz questionar a palavra de um médico. “Há uma desconfiança até de médicos. Um juiz desconfiado da palavra de um médico, nunca vi isso na vida. Pede uma perícia para ser confirmado.”

Segundo Flávio, a falta de celeridade na autorização da cirurgia levou à descoberta de duas hérnias nas pernas do ex-presidente.

“Ao fazer o exame de imagem, ele acaba descobrindo que tem, além da hérnia na perna direita, uma também na perna esquerda. Como é uma hérnia, ou seja, um espaço entre os músculos, se o intestino começa a pressionar a parede muscular e sai por esse espaço, pode ocorrer um estrangulamento da alça intestinal, obrigando a uma nova cirurgia, muito mais agressiva”, disse.

Flávio afirmou, porém, que durante a visita desta terça-feira, Bolsonaro “estava mais animado” e sem soluções.

O Supremo Tribunal Federal marcou para esta quarta-feira uma perícia médica destinada a avaliar o estado de saúde do ex-presidente. O exame ficará a cargo de peritos da Polícia Federal e será realizado no Instituto Nacional de Criminalística. Concluída a perícia, o caso deverá ser imediatamente encaminhado para nova análise do relator.

Na segunda-feira, 15, a defesa de Bolsonaro voltou a ação para pedir autorização para a cirurgia e a conversão da prisão em domiciliar. Os advogados alegam agravamento do quadro clínico e afirmam que exames recentes apontam a necessidade de intervenção cirúrgica, além da impossibilidade de tratamento adequado no regime fechado.

Ultrassom

O pedido aconteceu após Jair Bolsonaro passar por exames de ultrassom, no domingo, 14, na Superintendência da Polícia Federal, em Brasília, onde ele está preso. Segundo o advogado João Henrique Nascimento de Freitas, que faz parte do corpo jurídico que acompanha o ex-presidente, a ultrassonografia indicou duas hérnias inguinais quando há um deslocamento de perto do intestino por algum problema na parede abdominal na região da virilha.

"Os exames identificaram duas hérnias inguinais, e os médicos recomendaram que ele seja submetido a um procedimento cirúrgico, a única forma de tratamento definitivo para o quadro", disse, nas redes sociais.

Em decisão recente, porém, o relator destacou que ainda não há laudo médico oficial que sustente a adoção de medidas excepcionais. Segundo ele, qualquer deliberação sobre a realização da cirurgia ou eventual mudança no regime de cumprimento da pena ficará condicionada ao resultado da perícia médica oficial, que será feita nesta quarta-feira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

PF CONSULTA MINISTRO SOBRE DESTINO DE CARTAS E ENCOMENDAS AO EX-PRESIDENTE

Não há regra interna sobre como tratar correspondências em casos de cumprimento de pena nas dependências da sede

Do Estadão Conteúdo

A Polícia Federal (PF) enviou um ofício ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes nesta terça-feira, 16 pedindo orientações sobre como proceder com cartas e encomendas destinadas ao ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), preso há três semanas na superintendência da corporação, em Brasília.

No documento, a PF não informa quantas correspondências já chegaram ao local. O delegado responsável pela comunicação, Marcos Paulo Pimentel, apenas solicita uma definição do Supremo e apresenta quatro possibilidades de encaminhamento: recebimento da correspondência; inspeção preliminar de segurança; entrega direta ao custodiado exceto em caso de itens proibidos ou repasse a familiar, ou a terceiro previamente autorizado para guarda.

O pedido é feito porque não há regra interna da PF sobre como tratar correspondências em casos de cumprimento de pena nas dependências da sede por longos períodos. Por isso, a corporação pede ao Supremo uma definição sobre qual procedimento deve ser adotado.

No mesmo ofício, a Polícia Federal também pergunta se Bolsonaro pode escrever cartas para serem entregues a familiares ou a pessoas por ele indicadas, como forma de estabelecer um protocolo sobre o tema.

Bolsonaro cumpre pena em regime fechado em uma cela especial nas dependências da superintendência da PF no Distrito Federal, há quase um mês.

Primeiro, ele foi enviado ao local para uma prisão preventiva decretada após violação da tornozeleira eletrônica e risco de fuga. Três dias depois, o processo no qual foi condenado por tentativa de golpe de Estado foi encerrado e ele começou a cumprir a pena de 27 anos e 3 meses de prisão por tentativa de golpe de Estado.

Ainda não há prazo para a resposta de Alexandre de Moraes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

STF TEM PLACAR DE 4 VOTOS A 0 CONTRA MARCO TEMPORAL

O último a votar sobre a questão foi o ministro Luiz Fux. Relator Gilmar Mendes defende demarcação de todos os territórios em até dez anos

Da Agência Brasil

O Supremo Tribunal Federal (STF) registrou nesta terça-feira (16) o quarto voto pela inconstitucionalidade do marco temporal para demarcação de terras indígenas. O caso é julgado em sessão do plenário virtual da Corte desde segunda-feira (15).

O último a votar sobre a questão foi o ministro Luiz Fux, que formou placar de 4 votos a 0 contra a restrição. Na segunda, Gilmar Mendes, relator, Flávio Dino e Cristiano também proferiram voto no mesmo sentido. A votação ficará aberta até quinta-feira (18), às 23h59. Faltam sete votos.

Até o momento, prevalece o entendimento do relator. Para Mendes, o marco temporal é inconstitucional. Contudo, o ministro apontou uma série de medidas, entre elas, a determinação para que todas as demarcações de terras indígenas sejam concluídas no prazo de dez anos.

Dois anos após a Corte declarar o marco inconstitucional, os ministros voltaram a analisar o tema. Em 2023, o STF considerou que o marco temporal é inconstitucional. Além disso, o marco também foi barrado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que vetou parte da Lei 14.701/2023, na qual o Congresso validou a regra. Contudo, os parlamentares derrubaram o veto de Lula.

Dessa forma, voltou a prevalecer o entendimento de que os indígenas somente têm direito às terras que estavam em sua posse no dia 5 de outubro de 1988, data da promulgação da Constituição Federal, ou que estavam em disputa judicial na época.

Após a votação do veto presidencial, o PL, o PP e o Republicanos protocolaram no STF ações para manter a validade do projeto de lei que reconheceu a tese do marco temporal.

Por outro lado, entidades que representam os indígenas e partidos governistas também recorreram ao Supremo para contestar novamente a constitucionalidade da tese.

Em paralelo ao julgamento do Supremo, o Senado aprovou na semana passada a proposta de Emenda à Constituição (PEC) 48/23 que insere a tese do marco temporal na Carta Magna.

Manifestação

“O nosso marco é ancestral”. Movidos por esse princípio, povos indígenas realizaram nesta terça-feira (16) uma mobilização em diferentes regiões do país contra o marco temporal. Durante o dia, ocorreram protestos em Brasília, rodovias, territórios indígenas e redes sociais.

A Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (Apib) promoveu atos em frente aos prédios do Congresso Nacional e do STF e também se reuniu com a bancada do PSOL para tratar das decisões recentes sobre os direitos indígenas.

A Apib enfatiza que a Proposta de Emenda Constitucional 48/2023, que estabelece o marco temporal, não é apenas um ataque aos povos originários, mas uma perda para todo o Brasil. A aprovação da tese, segundo a organização, representa retrocesso ambiental, perda de credibilidade internacional e ameaça ao compromisso constitucional com a dignidade humana.

“Estamos seguindo mobilizados e vigilantes para que não se aprove mais esse ataque contra os direitos dos povos indígenas”, disse o coordenador executivo da Apib, Dinamam Tuxá.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025



CHEFE DE GABINETE DE BACELLAR É EXONERADO APÓS OPERAÇÃO DA PF

Rui Carvalho Bulhões Júnior foi um dos alvos da segunda fase da Operação Unha e Carne
Do Estadão Conteúdo

Chefe de gabinete da Presidência da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj), Rui Carvalho Bulhões Júnior foi exonerado do cargo. A decisão foi publicada em edição extraordinária do Diário Oficial desta terça-feira, 16, pelo presidente em exercício da Casa, o deputado estadual Guilherme Delaroli (PL-RJ).

Bulhões foi um dos alvos da segunda fase da Operação Unha e Carne, deflagrada nesta terça pela Polícia Federal (PF). Ele integrava a administração da Alerj durante a gestão de Rodrigo Bacellar, que pediu licença de 10 dias da Casa um dia após deixar a prisão. O mandado contra Bacellar havia sido expedido na primeira fase da operação.

O agora ex-chefe de gabinete é sócio de Bacellar em uma empresa de eventos. A exoneração foi determinada por Delaroli, que assumiu interinamente a presidência da Assembleia durante o afastamento de Bacellar.

Rui Carvalho Bulhões Júnior aparece no site do União Brasil como segundo vice-presidente do diretório estadual do partido no Rio de Janeiro. O União Brasil não respondeu à reportagem.

Outros dois nomes ligados a Bacellar também foram exonerados nesta terça-feira: Marcos André Riscado de Brito, diretor-geral da Alerj, e Robson Tadeu de Castro Maciel Junior, procurador-geral da Casa. A PF, entretanto, não menciona nenhum dos dois como alvos da operação.

Ao Estadão, a Alerj informou que as exonerações seguem o curso natural da transição na presidência da Casa.

Operação da PF

A Polícia Federal deflagrou nesta terça a segunda fase da operação Unha e Carne, por ordem do Supremo Tribunal Federal (STF). Mais cedo, o desembargador Macário Judice Neto foi preso por suspeitas de irregularidades envolvendo a condução do processo do ex-deputado estadual Thiego Raimundo dos Santos, conhecido como TH Joias.

Em nota, a defesa do desembargador afirmou que o ministro do STF Alexandre de Moraes, responsável por decretar a prisão, foi “induzido a erro” na tomada da decisão.

Esta segunda fase é um desdobramento da ação que havia prendido Bacellar, por suspeitas de vazamento do caso. Ele foi alvo de busca e apreensão nesta terça.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

TRUMP CERCA VENEZUELA E ORDENA BLOQUEIO DE PETROLEIROS SANCIONADOS

Presidente americano diz que regime de Maduro usa petróleo de campos roubados para se financiar e fazer terrorismo de drogas e tráfico humano.

Do Estadão Conteúdo

O presidente dos EUA, Donald Trump, afirmou nesta terça-feira, 16, que ordenou o bloqueio total de todos os petroleiros sancionados entrando e saindo da Venezuela, além de designar o regime de Nicolás Maduro como uma organização terrorista estrangeira.

“A Venezuela está completamente cercada pela maior Armada já reunida na História da América do Sul. Ela só vai crescer, e o choque para eles será como nada que já tenham visto antes. Até que

devolvam aos Estados Unidos da América todo o Petróleo, Terras e outros Ativos que anteriormente nos roubaram", escreveu Trump na Truth Social.



Segundo Trump, a Venezuela está completamente cercada pela maior Armada já reunida na História da América do Sul

Segundo ele, o regime de Maduro está usando petróleo de campos roubados para se financiar, além de terrorismo de drogas, tráfico humano, assassinato e sequestro.

"A América não permitirá que Criminosos, Terroristas ou outros Países roubem, ameacem ou prejudiquem nossa Nação e, da mesma forma, não permitirá que um Regime Hostil tome nosso Petróleo, Terras ou quaisquer outros Ativos, todos os quais devem ser devolvidos IMEDIATAMENTE", acrescentou.

O republicano ainda disse que os imigrantes ilegais venezuelanos nos EUA estão sendo "devolvidos rapidamente".

Vídeo

O Secretário de Defesa dos EUA, Pete Hegseth, disse que o Pentágono não divulgará publicamente o vídeo não editado de uma ação militar que matou dois sobreviventes de um ataque inicial a um barco supostamente carregando cocaína no Caribe.

Hegseth disse que os membros do Comitê de Serviços Armados na Câmara e no Senado teriam a oportunidade de revisar o vídeo esta semana, mas não comentou se todos os membros do Congresso teriam permissão para vê-lo também.

"Claro que não vamos liberar um vídeo top secret, completo e não editado disso para o público em geral", afirmou Hegseth a repórteres ao sair de uma reunião a portas fechadas com senadores.

Os membros do gabinete do presidente americano, Donald Trump, responsáveis pela segurança nacional estavam no Capitólio hoje para defender uma campanha que matou pelo menos 95 pessoas em 25 ataques conhecidos a embarcações em águas internacionais no Caribe e no Pacífico oriental. No geral, eles defenderam a campanha como um sucesso, dizendo que impediu que drogas chegassem às costas americanas, e rebateram as preocupações de que está esticando os limites da guerra legal.

Discurso

A secretária de Imprensa da Casa Branca, Karoline Leavitt, afirmou que o presidente dos EUA, Donald Trump, falará sobre as conquistas do seu governo em 2025, em discurso para a nação nesta quarta-feira. "O melhor está por vir, como ele sempre fala. Talvez ele também possa dar algumas pistas das políticas que virão no próximo ano", disse Leavitt, em entrevista para a Fox News na tarde desta terça-feira, 16, sem dar outros detalhes.

Entre as conquistas deste ano, Leavitt destacou a redução nos preços da gasolina e afirmou ver a possibilidade de que continuem em queda até atingirem nível abaixo de US\$ 2 por galão. A porta-voz da Casa Branca ainda apontou a expansão do avanço salarial médio nos EUA durante o governo Trump, alegando que as políticas do republicano visam "colocar a América para trabalhar de novo" e com uma força de trabalho mais composta por americanos.

Sobre as prioridades do governo, Leavitt disse que Trump visa “não apenas fortalecer as fronteiras” e endurecer políticas de imigração, mas também ampliar investimentos nos EUA para revitalizar a indústria local.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025

DITADOR DA BELARUS OFERECE ASILO A NICOLÁS MADURO BRANCA

Aleksandr Lukashenko abriu as portas do seu país para o presidente da Venezuela, caso ele deixe o cargo

Do Estadão Conteúdo

O ditador de Belarus, Aleksandr Lukashenko, disse que o presidente da Venezuela, Nicolás Maduro, poderia ir para seu país caso deixasse o cargo. Lukashenko, porém, afirmou que os dois nunca conversaram sobre essa possibilidade.

As declarações foram feitas em entrevista à emissora americana Newsmax. Ao ser questionado se estaria disposto a receber Maduro caso ele deixasse a Venezuela, o presidente bielorrusso respondeu que sim.

“Maduro nunca foi nosso inimigo ou adversário. Nunca. Se ele quisesse vir para Belarus, nossas portas estariam sempre abertas para ele”, disse.

No entanto, Lukashenko afirmou que Maduro “não é o tipo de homem que abandona tudo e foge”. “Ele é uma pessoa forte, do tipo de Hugo Chávez. É um homem forte, uma pessoa decente e sensata com quem se pode conversar e chegar a um acordo”, acrescentou.

A possibilidade foi levantada em meio ao aumento da tensão entre Venezuela e Estados Unidos, com o crescimento da presença militar americana no Caribe. Washington realiza uma operação na região desde agosto, que já deixou pelo menos 95 mortos.

O governo americano afirma que a ação é contra o tráfico de drogas, enquanto Maduro diz que a intenção é retirá-lo do poder para acessar as riquezas naturais de Caracas.

Lukashenko também disse estar ciente de rumores na imprensa sobre um possível acordo para que Maduro se mudasse para Belarus mas que os dois nunca chegaram a conversar sobre o assunto.

“Para ser sincero, conversamos mais com os americanos sobre a Venezuela do que com Maduro sobre sua aposentadoria e algumas de suas ações. Ele é um herói”, disse.

O presidente bielorrusso afirmou ainda que esperava discutir o assunto com o presidente dos EUA, Donald Trump, em breve. “Tenho muitas coisas interessantes para lhe dizer”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/12/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

PETRÓLEO SOBE MAIS DE 2% E OURO SE APROXIMA DO RECORDE, COM BLOQUEIO DE TRUMP A NAVIOS DA VENEZUELA

Barril do tipo Brent, referência no mercado internacional, volta ao patamar de US\$ 60.

Por Bloomberg — Nova York e Londres



Uma bomba de extração de petróleo no Lago Maracaibo, em Cabimas, estado de Zulia, Venezuela
— Foto: Bloomberg

Com a proibição do presidente americano Donald Trump à entrada e saída de petroleiros sancionados na Venezuela, o barril do petróleo sobe 2% e o ouro se aproxima do recorde. O barril do tipo Brent, referência no mercado internacional, era cotado a US\$ 60,25, alta de 2,26% por volta de 8h30. O WTI, o petróleo leve americano, era negociado a US\$ 56,61 o barril, avanço de 2,37%.

O ouro é cotado acima de US\$ 4.330 a onça, aproximando-o do recorde de US\$ 4.381 estabelecido em outubro.

Outros metais preciosos também registraram ganhos, com a prata subindo para um recorde acima de US\$ 66 a onça e a platina atingindo o maior nível desde 2008.

A medida em relação à Venezuela representa uma grande escalada e ocorre após a apreensão de um petroleiro na semana passada por forças dos Estados Unidos ao largo da costa do país.

Segundo pessoas familiarizadas com o assunto, os EUA também estão se preparando para uma nova rodada de sanções ao setor de energia da Rússia caso o presidente Vladimir Putin rejeite um acordo de paz com a Ucrânia, o que pode aumentar ainda mais as tensões geopolíticas e pressionar o preço do petróleo e das commodities metálicas.

Bolsas globais

Na Europa, as ações do Reino Unido registraram a maior alta desde abril, depois que o dado de inflação mais fraco em oito meses derrubou a libra em 0,7%. Isso aumentou a atratividade do FTSE 100, principal índice da Bolsa de Londres, cujas maiores empresas obtêm a maior parte de suas receitas no exterior. Já as bolsas de Paris e Frankfurt registravam queda. Na Ásia, a maioria das bolsas fecharam em alta.

Europa

- Bolsa de Londres: +1,52%
- Bolsa de Paris: - 0,18%
- Bolsa de Frankfurt: - 0,06%

Ásia

- Bolsa de Tóquio: +0,26%
- Bolsa de Hong Kong: +0,92%
- Bolsa de China: + 1,83%

No mercado futuro dos EUA, por volta das 9h (hora de Brasília), o S&P apresentava alta de 0,35%; enquanto o Nasdaq estava em + 0,41% e o Dow Jones em + 0,21% .

Dólar e títulos do Tesouro

Após a divulgação dos dados mais recentes sobre empregos nos EUA, o dólar teve a maior alta em quase um mês, enquanto os títulos do Tesouro caíram, elevando o rendimento do título de 10 anos em dois pontos-base, para 4,16%.

Os dados sinalizaram um mercado de trabalho em desaceleração — mas não em rápido enfraquecimento — levando os traders a adiar o aumento das apostas em cortes de juros no curto prazo. Agora, a atenção se volta para os números de inflação de quinta-feira, em busca de sinais de que a narrativa possa mudar na última semana cheia de negociações do ano.

— Os dados de empregos dos EUA de novembro divulgados ontem servem mais como confirmação da trajetória de juros já esperada do que como um novo catalisador — disse Andrea Gabellone, chefe de ações globais da KBC Global Services. — Os dados ainda são voláteis, mas, no geral, não vejo o Fed correndo para cortar os juros mais cedo ou de forma mais agressiva.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/12/2025

GOVERNO FARÁ APORTE DE R\$ 6 BILHÕES PARA BNDES CRIAR LINHA DE CRÉDITO PARA COMPRA DE CAMINHÕES

Banco também vai usar recursos próprios para financiar empréstimos

Por Bernardo Lima — Brasília



Caminhões na Avenida Brasil, no Rio — Foto: Fabiano Rocha / Agência O Globo/10-04-2024

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva vai fazer um aporte de R\$ 6 bilhões no BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico) para financiar uma nova linha de crédito destinada para compra de caminhões novos e seminovos.

Além dos recursos do Tesouro Nacional, o próprio banco também vai usar seu caixa para totalizar o valor das operações. A ação consta em Medida Provisória (MP) publicada na noite desta terça-feira, que tem vigência imediata.

As taxas de juros ainda devem ser definidas pelo Conselho Monetário Nacional (CMN). Após a publicação da MP, o governo terá que aprovar terá que aprovar a medida no Congresso Nacional para garantir a continuidade da linha de crédito.

Segundo o texto, a linha de crédito deve beneficiar:

- caminhoneiros autônomos
- caminhoneiros associados a cooperativas de transporte rodoviário
- empresários individuais e pessoa jurídica do setor de transporte rodoviário

Os financiamentos de caminhões novos serão restritos a veículos de fabricação nacional, enquanto os empréstimos para seminovos ficarão limitados a caminhoneiros autônomos e associados a cooperativas.

O objetivo da medida é estimular a compra de caminhões diante da desaceleração do setor, apontada por representantes do transporte rodoviário.

A operação do Tesouro Nacional é considerada uma despesa financeira, e dessa forma, não conta para cumprimento da meta fiscal, mas impacta na dívida pública do país.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/12/2025

ACORDO MERCOSUL-UE: AUMENTA O RISCO DE ADIAMENTO DA ASSINATURA

Por Luciana Casemiro



Bandeiras da União Europeia diante da sede da Comissão Europeia, em Bruxelas — Foto: Nicolas TUCAT / AFP

A probabilidade de adiamento da assinatura do acordo entre a União Europeia e o Mercosul, prevista para este sábado, em Foz do Iguaçu, aumentou após declarações da primeira-ministra italiana, Giorgia Meloni, de que seria prematuro concluir a negociação nos próximos dias. Juntas, Itália e França concentram cerca de 28% da população do bloco europeu; para bloquear formalmente o acordo, é necessário o apoio

de países que representem 35% da população da União Europeia. Ou seja, falta pouco. A expectativa é de que esse cabo de guerra — que tem a Alemanha na outra ponta, defendendo a assinatura — seja disputado palmo a palmo na reunião de cúpula da Comissão Europeia, marcada para esta quarta-feira, em Bruxelas.

Entre os países favoráveis à assinatura imediata do acordo, o entendimento é de que há muito mais do que questões comerciais em jogo. Trata-se de uma estratégia geopolítica, em meio à perda de relevância global da União Europeia diante da ascensão da China e da Rússia e da tradicional preponderância dos Estados Unidos. O acordo com o Mercosul seria uma forma de ampliar a influência europeia na América do Sul, região que tem sido alvo de investidas frequentes — inclusive militares — dos EUA.

— Quando falamos em jogo global, quem aparece hoje são Estados Unidos, China e Rússia. A Europa vem perdendo protagonismo. O acordo com o Mercosul é uma forma de a União Europeia manter influência na região — explica Leandro Gilio, professor do Insper Agro Global.

Carlos Frederico de Souza Coelho, professor de Relações Internacionais da PUC-Rio e da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, avalia que o objetivo da articulação liderada por França e Itália é adiar a votação do acordo:

— A manifestação italiana, somada à francesa, tem como objetivo evitar a votação do acordo e, assim, impedir uma rejeição formal, ainda que temporária. A própria Meloni afirmou que, com ajustes nos termos, a assinatura poderia ocorrer no início do próximo ano.

Os ajustes mencionados pela primeira-ministra italiana referem-se às novas salvaguardas aprovadas pelo Parlamento Europeu, que reduziram de 10% para 5% os gatilhos de variação de preços e de crescimento das exportações do Mercosul que acionariam mecanismos de proteção ao mercado europeu. Gilio ressalta que as condições originalmente negociadas já ofereciam forte proteção aos produtores agrícolas da União Europeia, principal foco de resistência ao acordo. Prova disso, afirma, é que as projeções indicavam um aumento modesto das exportações brasileiras, entre 2% e 7%, mesmo com os critérios anteriores acordados entre os dois blocos.

— Já havia muita proteção, com cotas bastante restritivas. Não há risco de inundação de produtos brasileiros, como alegam alguns setores, especialmente na França. Se os europeus quiserem mudar os termos, será preciso voltar à mesa de negociação, pois não pode haver mudanças unilaterais. Isso deixaria a assinatura novamente sem data, em um acordo que já é negociado há 26 anos — afirma Gilio.

O presidente Lula, que está à frente da presidência do Mercosul, como mostra reportagem de Janaína Figueiredo, no GLOBO, que estaria disposto a aceitar as novas condições. A avaliação é que houve um grande investimento político para o fechamento do acordo e que, diante disso, seria mais prudente assinar agora, mesmo que novos ajustes venham a ser discutidos adiante.

Resta saber quem vencerá o cabo de guerra na cúpula europeia desta semana. Dela depende se o acordo terá, enfim, um capítulo final neste sábado, na reunião do Mercosul, em Foz do Iguaçu, ou se haverá mais um adiamento no desfecho de uma novela que já dura mais de duas décadas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/12/2025

STF DECIDE HOJE SE IMPÕE LIMITE À COBRANÇA DE ICMS SOBRE ENERGIA E COMUNICAÇÕES NO RIO. ENTENDA POR QUÊ

Quatro ministros votaram para estabelecer alíquota máxima de 20%, já que tributação pode superar 30% em alguns casos

Por Daniel Gullino — Brasília



Linhos de transmissão de energia no Rio —
Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O Supremo Tribunal Federal (STF) analisa nesta quarta-feira o estabelecimento de um limite para a cobrança de ICMS sobre contas de energia elétrica e serviços de comunicações no Rio de Janeiro.

Quatro ministros já votaram para estabelecer um limite de 20%. Eles julgam uma ação apresentada em 2022 pela Procuradoria-Geral da República (PGR) questionando o imposto cobrado dos consumidores desses serviços no estado, que pode passar de 30% em determinadas situações.

O julgamento começou em agosto, no plenário virtual. O relator, ministro Flávio Dino, votou para estabelecer em 20% o patamar máximo do ICMS sobre esses dois setores. Dino foi acompanhado por três ministros: Alexandre de Moraes, Cristiano Zanin e Cármem Lúcia.

Na época, no entanto, Luiz Fux pediu destaque, o que levou o processo para o plenário físico. Os ministros que já haviam votado podem manter seu posicionamento ou alterá-lo.

A PGR questionou uma lei de 2016 que aumentou o ICMS que incide em operações de energia elétrica para 27%, quando o consumo estiver acima de 300 quilowatts-hora (kWh) mensais, e para 28%, quando acima de 450 kWh mensais. A alíquota para serviços de comunicação também passou para 28%.

A mesma lei prevê um percentual geral de 20%. Para Dino, esse deve ser o teto. "A alíquota geral consubstancia o patamar máximo a ser observado, reconhecidas a essencialidade e a indispensabilidade dos bens e serviços em debate", argumentou o ministro.

A PGR também havia contestado outra lei, de 2019, que instituiu um adicional de 2% na cobrança do ICMS nesses dois setores, destinados ao Fundo de Combate à Pobreza e às Desigualdades Sociais.

Dino ressaltou, no entanto, que uma lei federal de 2022 determinou que a energia elétrica e as comunicações devem ser consideradas como bens essenciais. Isso impediria a arrecadação para o fundo de combate à pobreza, que pode ser ocorrer a partir dos serviços supérfluos. Por isso, votou pela suspensão desse adicional.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/12/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

LULA DIZ QUE UE NÃO DEVE CONSEGUIR APROVAR ACORDO COM MERCOSUL E QUE DESISTIRÁ SE HOUVER ADIAMENTO

Presidente afirma que irá a Foz do Iguaçu na expectativa de que europeus 'digam sim': 'Se disserem não, vamos ser duros daqui para frente com eles'

Por Gabriel Hirabahasi (Broadcast), Mateus Maia (Broadcast) e Gabriel de Sousa (Broadcast)

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nesta quarta-feira, 17, que teve informações de que a União Europeia não conseguirá aprovar o acordo com o Mercosul a tempo da assinatura no próximo sábado, 20. Em tom duro, Lula afirmou que se o acordo não for assinado agora, "o Brasil não fará mais acordo" enquanto ele for presidente.

A declaração ocorreu durante reunião ministerial na Granja do Torto nesta quarta. Lula reclamou do fato de a reunião do Mercosul ter sido adiada de 2 para 20 de dezembro a pedido da União Europeia, justamente para que fosse possível a assinatura.

"É importante lembrar que nessa reunião do Mercosul, que era para ser dia 2 de dezembro, mudei para 20 de dezembro porque a União Europeia pediu, porque só conseguia aprovar o acordo no dia 19. Agora estou sabendo que eles não vão conseguir aprovar. Está difícil, porque Itália e França não querem fazer por problemas políticos internos", afirmou o presidente.



O presidente Lula, durante evento em Brasília Foto: Wilton Junior/Estadão

"Eu já avisei para eles que se a gente não fizer agora, o Brasil não fará mais acordo enquanto eu for presidente. Faz 26 anos que a gente espera esse acordo. Esse acordo é mais favorável para eles do que para nós. O Macron não quer fazer por causa dos agricultores deles, a Itália não quer fazer não sei por quê", completou.

Lula afirmou que o acordo é mais benéfico aos europeus do que aos sul-americanos. Disse que se não houver a assinatura agora, o governo "será duro daqui para frente com eles".

"Nós do Brasil trabalhamos muito para aceitar esse acordo e passar uma ideia, em um momento em que o presidente dos Estados Unidos quer fragilizar o multilateralismo e fortalecer o unilateralismo. Mostrar ao mundo que um PIB de US\$ 22 trilhões estava fazendo um acordo para defender o multilateralismo", afirmou.

"Vou para Foz do Iguaçu na expectativa de que eles (europeus) digam 'sim'. Mas também, se disserem 'não', vamos ser duros daqui para frente com eles. Nós cedemos a tudo o que era possível a diplomacia ceder", declarou.

Lula adiantou que viajará à Índia no início do ano que vem e que sua última viagem internacional de 2026 será à Coreia do Sul. Disse que não pretende ir à reunião do G7 porque está em "franca campanha".

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/12/2025

GRUPO BRASILEIRO PLANEJA CONSTRUIR DATA CENTERS NOS EUA E NA ARGENTINA

Sócio da EBM diz que mercado americano é gigantesco e há espaço para novas empresas
Por Circe Bonatelli (Broadcast)



Data center da Ascenty construído pela EBM Engenharia em Vinhedo, no interior de São Paulo Foto: Divulgação/EBM

A EBM Engenharia, construtora brasileira especializada em data centers, com sede em Barueri (SP), está se preparando para entrar nos mercados de Estados Unidos e Argentina.

Os EUA se tornaram o maior polo de data centers do mundo, com centenas de bilhões de dólares em investimentos contratados pelas big techs. Por

outro lado, os fornecedores locais estão sobrecarregados para atender a essa demanda, o que abre espaço para novos entrantes, diz o sócio fundador da EBM, Eduardo Menossi.

"Eles têm necessidade de tudo, de obras a equipamentos, chega a ser desesperador", diz Menossi. "Por isso, queremos dar um passo a mais e chegar aos EUA até 2027. É um mercado gigantesco, e nós acreditamos que podemos ficar com uma fatia", vislumbra.

Já a Argentina corre por fora. O país acredita que pode se tornar um polo do setor devido à boa disponibilidade de terras e energia a um preço competitivo, combinado com benefícios fiscais. Neste momento, a EBM negocia para participar dos próximos investimentos por lá.

Empresa construiu 32 projetos em seis países

A EBM Engenharia já atua em seis países da América Latina - Brasil, México, Chile, Colômbia, Peru e Panamá - tendo construído 32 projetos ao longo de sua história. O negócio nasceu em 2010 como uma revendedora de sistemas de refrigeração e automatização para data centers, fruto da experiência do fundador após anos de trabalho em uma grande fornecedora japonesa do ramo, a Mitsubishi Electric.

Em 2012, veio o 'clique' de atuar também na parte das obras, pois faltavam construtoras especializadas por aqui na época. Então, Menossi se juntou aos outros dois sócios para configurar a EBM: Bruno Sereno e Sérgio Ribeiro. Hoje a empresa presta serviço de prospecção de terrenos, obra, infraestrutura e revenda de itens de refrigeração. Na metade de 2025, veio a primeira aquisição. A EBM comprou a Trusted Data, que faz implementação e a manutenção de soluções de Tecnologia da Informação (TI) para data centers. A lógica da transação foi diversificar as receitas.

Em todos os mercados, o prazo para entrega das obras está mais exíguo, por causa da corrida das big techs para atender o processamento de inteligência artificial (IA). "Hoje, o tempo de execução das obras caiu pela metade. O aumento da demanda criou uma pressão absurda", diz Ribeiro.

À espera do Redata

Já no Brasil, o mercado pouco andou no último ano. A razão para isso foi a espera para a chegada do Redata, programa do governo federal que desonera as importações de equipamentos para data centers. A Medida Provisória foi publicada em setembro e agora precisa ser regulamentada. "O Redata será muito positivo, mas, por enquanto, gerou um efeito rebote: enquanto o texto final não sai, os investidores ficam em compasso de espera", aponta Ribeiro. "Por aqui o mercado congelou. Se vai ser bom ou ruim, o mais importante agora é que o Redata saia".

Também por essa razão, a EBM busca diversificar seus mercados de atuação, vislumbrando a entrada nos EUA e na Argentina. Já as notícias sobre uma possível bolha não são uma barreira para

isso, segundo os sócios da construtora. A visão é que, a despeito de possíveis correções de exageros do mercado, a demanda por data centers para atender processamento e armazenamento de dados é grande, está crescendo, e ainda não foi totalmente atendida, o que irá exigir a continuidade dos investimentos no longo prazo.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 17/12/2025

UE-MERCOSUL: EM BRUXELAS, O TEMPO VIROU, DANDO LUGAR A UM SENTIMENTO PESSIMISTA SOBRE O ACORDO

Falas da primeira-ministra da Itália, em contraste com as do presidente brasileiro, deixam em suspense a aprovação final do tratado pelo Conselho Europeu e a concretização do tratado comercial

Por Célia Froufe (Broadcast)

BRASÍLIA - O sentimento em Bruxelas, cidade das negociações na Europa, está muito negativo em relação ao fechamento do acordo comercial entre a União Europeia e o Mercosul, conforme relataram ao Estadão/Broadcast pessoas que acompanham o assunto de perto no continente. Até a terça-feira, 16, era grande a expectativa de que na reunião do Conselho Europeu, na quinta-feira, os chefes de Estado e de governo votassem majoritariamente a favor do tratado. O sinal vermelho até então havia sido dado apenas por França e Polônia, que, mesmo juntas, não têm o condão de barrar o pacto.

A França é a antagonista principal do texto que vem sendo costurado há mais de 20 anos. Mais recentemente, mudou de tática e, em vez de pedir pela obstrução do acordo, começou a defender o adiamento da votação pelos líderes da União Europeia.



A primeira-ministra da Itália, Giorgia Meloni pode desempatar a disputa entre os favoráveis e os contrários a assinar o acordo definido entre a União Europeia e o Mercosul Foto: Tiziana Fabi/AFP

Para aprovar o tratado, é preciso ter o aval de 15 dos 27 países-membros e de membros que representem 65% da população. A postura do Palácio de Élysée se dá mesmo após o país ter conseguido esta semana do Parlamento Europeu salvaguardas que blindam a UE, principalmente em relação a produtos agrícolas.

Ocorre que, na manhã desta quarta-feira, a primeira-ministra da Itália, Giorgia Meloni, reforçou o coro no Parlamento, dizendo que assinar o pacto agora sem garantias suficientes para agricultores seria prematuro. Segundo ela, seu governo só dará aval quando houver “adequadas garantias de reciprocidade para o setor agrícola italiano”.

As pessoas a par das negociações na Europa ouvidas pelo Estadão/Broadcast informaram que ainda não há posição oficial sobre a retirada da pauta da reunião amanhã no Conselho Europeu. Uma delas disse que estava à espera de notícias sobre isso a qualquer momento.

Se a Itália for contra o acordo, atinge-se a representatividade da população, já que a França detém 15,2%; Polônia, 8,1%; e Itália, 13,1% — um total de 36,4%. Se a votação sair de pauta, não há, portanto, assinatura.

A previsão era a de que o acordo fosse fechado no sábado, 20, em Foz do Iguaçu, com a vinda de autoridades europeias para se juntar aos governantes dos países do Mercosul.

Nesta quarta-feira, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva falou sobre o assunto e prometeu que, se o acordo não for assinado agora, "o Brasil não fará mais acordo" enquanto ele for presidente.

"É importante lembrar que, nessa reunião do Mercosul, que era para ser dia 2 de dezembro, mudei para 20 de dezembro porque a União Europeia pediu, porque só conseguiria aprovar o acordo no dia 19. Agora estou sabendo que eles não vão conseguir aprovar. Está difícil, porque Itália e França não querem fazer por problemas políticos internos", afirmou o presidente, acrescentando que, em sua avaliação, o texto é mais favorável para os europeus do que para o Cone Sul.

A fala de Lula sobre o tema tem sido acompanhada por embaixadores europeus que trabalham no Brasil. Um deles resumiu ao Estadão/Broadcast que o acordo ficou nas mãos de Meloni.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/12/2025

ORIZON COMPRA VITAL E PASSA A DETER 18% NO MERCADO DE GESTÃO DE RESÍDUOS

Transação anunciada nesta quarta-feira, 17, foi feita totalmente em troca de ações, sem desembolso em dinheiro

Por Wilian Miron (Broadcast)

A incorporação da Vital pela Orizon Valorização de Resíduos tem efeito "transformacional" para a companhia, disse à Estadão/Broadcast o diretor-presidente da empresa, Milton Pilão. Segundo ele, o grupo consolidará a liderança do segmento e poderá se beneficiar de ganhos de escala.

A transação anunciada na manhã desta quarta-feira, 17, foi feita totalmente em troca de ações, sem desembolso em dinheiro, e tem enterprise value, que inclui dívidas, de R\$ 3 bilhões da Vital. O múltiplo da transação ficou em 5,75 vezes o Ebitda.

Na nova configuração, os controladores da Orizon, acionistas de referência e a gestora EbCapital, ficam com 30,4% da empresa, enquanto os controladores da Vital terão 30%. Já as ações restantes ficam no free float.



Aterro operado pela empresa de tratamento de lixo Orizon Foto: Orizon/Divulgação

Avaliada hoje em R\$ 6 bilhões, a Orizon registrou R\$ 281 milhões em receita e um lucro líquido de R\$ 27,3 milhões no terceiro trimestre. A combinação das companhias cria um grupo com R\$ 9 bilhões em valor de mercado.

Segundo Pilão, a união das companhias ampliará em 62% a capacidade de gestão de resíduos da Orizon, e adicionará 12 ecoparques (aterros com usina de biogás e tratamento dos resíduos) à companhia, abrindo também espaço em locais onde a empresa ainda não atua, como Belo Horizonte, São Luís do Maranhão e São Paulo, a maior concessão da América Latina.

A integração desses ativos fará com que, após a combinação de negócios, o grupo alcance 34 ecoparques, incluindo quatro em licenciamento. "Isso resulta num poder de fogo gigantesco para compra de insumos como manta para tratamento de chorume", explica o executivo, ao mencionar também a possibilidade de ganhos com a escala da operação.

Além disso, segundo Pilão, essa experiência será utilizada para criar e agregar serviços de gestão integrada nas unidades que hoje são operadas pela companhia.

Com isso, a empresa verá sua participação de mercado saltar dos atuais 11% para 18%, chegando a 14 milhões de toneladas sob gestão, o que representa o lixo gerado por cerca de 40% da população do País.

Além disso, a Orizon amplia sua atuação em gestão integrada, incluindo coleta e concessões municipais, o que multiplica receitas e cria oportunidades de crescimento orgânico, explicou o executivo. "Esse lado traz escala, eficiência, e estrutura de capital que possibilita a empresa crescer", destaca.

Já o responsável pelo portfólio de investimentos da família Queiroz Galvão, André Câncio, avalia que a combinação dos negócios permitirá a obtenção de sinergias com foco em crescimento sustentável no segmento de biometano.

"Participar desse novo ciclo, com atuação ativa na governança, reforça o compromisso com a estratégia de longo prazo", disse ele. A fusão ainda depende de aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e dos municípios onde as duas empresas têm concessões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/12/2025

PETROBRAS TRABALHA EM PLANO DE GESTÃO PARA BRASKEM ENQUANTO AGUARDA MUDANÇA DE CONTROLE

Plano prevê possibilidade de novos investimentos; estatal deverá nomear diretores e eleger quatro membros para o Conselho de Administração da empresa

Por Monica Ciarelli (Broadcast) e Cynthia Decloedt (Broadcast)

RIO E SÃO PAULO - A Petrobras trabalha em um plano de gestão da Braskem, que está em processo de transferência de seu controle para um fundo de participações (FIP) sob gestão da IG4 Capital, apurou o Estadão/Broadcast. Com o novo acordo de acionistas já pronto, segundo pessoas a par do assunto, o plano de gestão para a Braskem prevê possibilidade de novos investimentos e traça perspectivas de crescimento.

Procurada, a Petrobras reiterou o comunicado divulgado na terça-feira, 16, no qual afirma avaliar seus direitos previstos no acordo de acionistas da Braskem (leia mais abaixo).

No final de novembro, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, afirmou que investimentos na petroquímica não constavam no plano de negócio para 2026 a 2030, entretanto, o assunto seria avaliado com um novo sócio da Braskem se fosse necessário.



O acordo de transferência das ações entre a Novonor, detentora de 50,1% das ações ordinárias da Braskem, e os bancos credores da ex-Odebrecht foi selado no final de semana. As ações da Braskem foram dadas em garantias a empréstimos feitos antes de a então Odebrecht entrar em recuperação judicial, no final de 2019.

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard Foto: Pedro Kirilos/Estadão

Todo o movimento dos bancos e da IG4, contratado por eles em agosto, na condução da transferência das ações foi feito em conversas também com a Petrobras, que é dona de 47% das ações ordinárias e 36,1% do capital total.

O Estadão/Broadcast apurou com pessoas ligadas à companhia, que a estatal deverá nomear diretores para as áreas operacionais e industriais e ainda eleger quatro membros para o Conselho de Administração.

Apesar disso, a Petrobras já se posicionou na direção de, por enquanto, cumprir seus deveres de companhia aberta junto à sua base de acionistas. Na terça-feira, 16, pela manhã, informou que vai avaliar seus direitos de preferência e de venda conjunta (tag-along) previstos no acordo de acionistas da Braskem, que valem em determinadas hipóteses de transferência das ações detidas pela Novonor.

Pelo acordo de acionistas, a Petrobras tem o direito de preferência na aquisição da participação da Novonor nos mesmos termos propostos por um terceiro ou, alternativamente, exercer o direito de venda conjunta de suas próprias ações para a adquirente, sob as mesmas condições.

A Petrobras informou ainda que está acompanhando os desdobramentos do processo e os termos e condições da potencial transação serão analisados para que, no momento oportuno, seja avaliada a eventual decisão de exercer ou não esses direitos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/12/2025

OPINIÃO - FERROVIAS, POLÍTICA PÚBLICA E FINANÇAS

O que se coloca agora é um ponto de inflexão: pela primeira vez temos legislação, planejamento, governança e instrumentos financeiros apontando para a mesma direção

Por José Serra - O economista José Serra escreve quinzenalmente na seção Espaço Aberto

O Brasil vive uma oportunidade rara de reorganizar sua infraestrutura logística, com base numa visão de Estado e em instrumentos inovadores de financiamento. A recente Política Nacional de Outorgas Ferroviárias, primeira da história, representa diretrizes que vão além do setor de transportes: trata-se de uma peça-chave para uma reconfiguração estratégica do modelo de desenvolvimento econômico nacional.

Ao reduzir custos logísticos, integrar regiões produtivas e ampliar a competitividade do País nas cadeias globais do comércio, as ferrovias operam como vetores de produtividade e ordenamento territorial. Em países continentais, a ferrovia não é apenas um modal de transporte: é um instrumento de política econômica, capaz de orientar investimentos, estimular setores inteiros e sustentar um ciclo duradouro de crescimento.

Como senador, tive a oportunidade de apresentar ao Congresso o projeto de lei que deu origem ao Marco Legal das Ferrovias (Lei 14.273/2021), uma mudança decisiva para modernizar o setor e ampliar a participação do investimento privado na malha nacional. Hoje, é motivo de satisfação ver que um dos meus então assessores econômicos (Leonardo Ribeiro), atual Secretário Nacional de Ferrovias, lança, ao lado do bem-sucedido ministro dos Transportes, Renan Filho, a primeira Política Nacional de Outorgas Ferroviárias.

Trata-se da consolidação de uma agenda que começamos há anos no Parlamento e que agora se projeta numa política pública abrangente, com capacidade real de transformar a infraestrutura ferroviária do País, dando consequência real ao consenso de que nosso país precisa das ferrovias para seu desenvolvimento, gerando renda e emprego de forma ambientalmente responsável.

Depois de décadas de fragmentação regulatória, indefinições contratuais e investimentos insuficientes, o País finalmente estabelece um modelo nacional coerente para expansão, modernização e integração ferroviária. Não se trata apenas de planejar novas linhas, mas de criar as condições econômicas e jurídicas para que elas, de fato, sejam implantadas.

A nova política ferroviária inaugura um mecanismo estratégico e fiscalmente responsável: o Estado volta a ter participação direta na viabilização dos corredores estruturantes, não pela via tradicional da

obra pública, mas por meio de instrumentos financeiros capazes de atrair capital privado e reduzir riscos. Entre esses instrumentos estão investimentos cruzados, contas vinculadas, ativos imobiliários, incentivos fiscais, participação orçamentária da União, novas estruturas de garantias, entre outros. São mecanismos que aproximam o Brasil das práticas internacionais mais sofisticadas em infraestrutura.

Esse arranjo resolve um dos principais gargalos das últimas décadas: a dificuldade de financiar projetos ferroviários que exigem investimentos pesados no início e retornos de longo prazo. A combinação de segurança jurídica, engenharia moderna e arquitetura financeira inovadora permite transformar projetos antes inviáveis em empreendimentos financeiramente viáveis. O objetivo — simples e ambicioso — pode iniciar um ciclo real de implantação de novas ferrovias, algo que o País não vivencia em escala significativa há mais de meio século.

Ao mesmo tempo, a política abre espaço para modelos complementares, como autorizações ferroviárias e chamamentos públicos, proporcionando alternativas para trechos ociosos ou subutilizados. É uma agenda que combina eficiência econômica com racionalidade territorial: recuperar o que existe, concluir o que está incompleto e expandir onde o potencial de carga e desenvolvimento regional justifica.

A experiência internacional mostra que países que desejam se industrializar de forma competitiva, ou reinserir suas economias nas cadeias globais, tratam as ferrovias como ativos estratégicos, não acessórios. A combinação de menor custo logístico, maior produtividade e integração territorial amplia o dinamismo econômico e reforça a competitividade do setor privado. O Brasil, cuja geografia favorece corredores longitudinais e transversais de grande escala, não pode prescindir desse salto.

O que se coloca agora é um ponto de inflexão: pela primeira vez temos legislação, planejamento, governança e instrumentos financeiros apontando para a mesma direção. É um alinhamento institucional raro e que precisa ser preservado.

Se bem implementada, a nova Política Nacional de Outorgas Ferroviárias poderá inaugurar um ciclo contínuo de expansão da malha ferroviária sem afetar o arcabouço fiscal. É uma oportunidade para que o Brasil avance, com pragmatismo e visão estratégica, rumo a uma logística mais eficiente, uma economia mais produtiva e um futuro mais sustentável.

O País não precisa escolher entre ferrovia pública ou privada. Precisa escolher um caminho no qual o Estado organize incentivos, dê segurança jurídica e reduza riscos para que o setor privado realize os investimentos com eficiência e capacidade de inovar.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 17/12/2025



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

EUA MONITORAM AO MENOS 18 PETROLEIROS ESTACIONADOS NA VENEZUELA, DIZ SITE

Embarcações estão sujeitas a sanções e serão apreendidas se entrarem em águas internacionais, afirma o site Axios

Por Valor — São Paulo

O governo dos Estados Unidos está monitorando ao menos 18 navios carregados com petróleo da Venezuela, segundo informações publicadas nesta quarta-feira (17) pelo site americano Axios. As embarcações estão sujeitas a sanções e seguem estacionadas na costa venezuelana.

Cerca de oito dessas embarcações são navios de grande porte, similares ao petroleiro "Skipper", apreendido na semana passada pelas forças dos EUA sob acusação de transporte de petróleo sancionado da Venezuela e do Irã.



Imagen divulgada no perfil da secretaria de Justiça, Pam Bondi, mostra o navio petroleiro sendo apreendido por forças dos EUA na costa da Venezuela — Foto: Pentágono/X via AP

Das 712 embarcações ao redor do mundo que constam na lista de sanções do governo americano, pelo menos 40, incluindo os 18 petroleiros, estão em águas venezuelanas, cita o Axios, ao mencionar dados da plataforma Tanker Trackers, responsável pelo monitoramento em tempo real do transporte marítimo global.

Segundo o Axios, a intenção do governo Trump é apreender essas embarcações assim que elas entrarem em águas internacionais. Washington também almeja expandir a lista de navios designados na lista de sanções do Escritório de Controle de Ativos do Departamento do Tesouro americano (Ofac, na sigla em inglês).

Nesta terça-feira, o presidente americano, Donald Trump, determinou o bloqueio de todas os navios petroleiros sancionados que entram e saem de portos venezuelanos, ao anunciar também a designação do governo do país como uma "organização terrorista internacional".

O governo de Caracas, por sua vez, acusou Washington de cometer "pirataria" e um "roubo flagrante" dos recursos naturais venezuelanos após a apreensão do navio Skipper, na última semana.

Ontem, a vice-presidente venezuelana, Delcy Rodríguez, afirmou, por meio de comunicado no aplicativo Telegram, que "A Venezuela, em unidade nacional, condena a ameaça militar de Donald Trump e defenderá seus direitos ao livre comércio, à naveabilidade, ao livre desenvolvimento, à soberania e à independência nacional", conforme relatado pelo Axios.

Ela também cita uma declaração dada pelo partido do presidente venezuelano, Nicolás Maduro, de que Trump "presume que o petróleo, as terras e as riquezas minerais da Venezuela são propriedade dele."

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/12/2025

ESCASSEZ DE NAVIOS LIMITA AVANÇO DA MSC NO BRASIL

Com a chegada de mais duas embarcações nos próximos dois anos, país tende a receber mais cruzeiros do grupo, diz CEO

Por Cristian Favaro — De São Paulo

A MSC Cruzeiros quer expandir seu negócio no Brasil, mas a falta de navios e a lenta produção das embarcações têm sido barreiras aos negócios, contou Gianni Onorato, CEO da MSC Cruzeiros, em conversa com o Valor. A aposta no viajante brasileiro levou o grupo a ser neste ano, pela primeira vez, o patrocinador principal do Grande Prêmio de Fórmula 1 de São Paulo.

Recentemente, a MSC decidiu reduzir a oferta de navios nas próximas temporadas no Brasil, movimento que, segundo o executivo, veio porque o grupo quer investir mais nos cruzeiros nos Estados Unidos - região mais rentável. Nos próximos dois anos, com a chegada de mais navios à frota, Onorato disse que o Brasil tende a ser um dos mercados a receber mais cruzeiros.



Gianni Onorato: "Nossa demanda é maior que a oferta porque o aumento da capacidade é controlado" — Foto: Divulgação

O setor de turismo ligou um alerta com a queda na oferta de navios para cruzeiros na costa brasileira nas temporadas 2025/26 e 2026/27 - elas se iniciam em novembro e vão até abril do ano seguinte. O número caiu de nove para sete. O tamanho das embarcações também foi reduzido, o que levou a uma redução na oferta de leitos de 26,5%.

Em outubro, entretanto, a MSC anunciou a decisão de trazer um navio adicional à costa brasileira, o MSC Virtuosa, para a temporada 2026/2027. Com o passo, o setor espera compensar cerca de 50% da queda de oferta prevista.

O executivo contou que a decisão de reduzir a oferta de navios no Brasil foi estratégica para aumentar a participação dos Estados Unidos. "Mas, agora, como temos novos navios chegando, podemos voltar ao que a gente tinha antes no Brasil e até crescer".

Em abril deste ano, o grupo inaugurou o MSC World America, alcançando a marca de 23 navios em operação em todo o mundo. Em 2026, está prevista a inauguração do MSC World Asia e em 2027, do MSC World Atlantic.

Em meados de novembro, a MSC anunciou um pedido de dois novos navios com a Chantiers de l'Atlantique, que serão entregues, respectivamente, em 2030 e 2031. O novo pedido foi avaliado em € 3,5 bilhões.

"Diferentemente de outras indústrias, a nossa demanda é maior do que a oferta. Porque o crescimento de capacidade é muito controlado. Há apenas três estaleiros no mundo capazes de construir os navios [Chantiers de l'Atlantique, na França; Fincantieri, na Itália; e Meyer Werft, na Alemanha/Finlândia]. E eles não conseguem construir mais do que um ou dois navios por ano. Por isso, o crescimento é sempre controlado", disse.

Segundo dados da Clia, associação do setor de cruzeiros, a taxa de penetração do setor nos Estados Unidos é de 5,5%. Na Austrália, é de 5%. Enquanto isso, no Brasil, é de apenas 0,35%, com 760 mil cruzeiristas. Ao se elevar esse percentual para 1%, o Brasil atingiria o número de 2,13 milhões de viajantes.

Foi esse potencial que levou o grupo a elevar seus investimentos em publicidade e marca no Brasil. Pela primeira vez, neste ano, a MSC foi a patrocinadora principal da corrida da Fórmula 1 em São Paulo - investimento que também já foi confirmado para a edição do ano que vem.

"Temos muitas expectativas com o Brasil. É um dos nossos mercados centrais", disse o executivo. Onorato apontou ainda que o brasileiro tem uma ligação forte com a F1, o que incentivou o patrocínio. Mas há desafios por aqui para que o setor possa crescer. Entre eles estaria uma legislação mais complexa, que tem feito o país perder espaço na disputa por embarcações com outras regiões.

O executivo contou ainda que o mercado brasileiro tem algumas limitações de perfil de cruzeiro, sobretudo por causa da geografia do país e do gosto do consumidor. "As pessoas, ao chegar pela primeira vez em um cruzeiro, não estão prontas para isso. Você precisa começar com cruzeiros menores, de três ou quatro noites. Sete noites é o ideal. Mas com sete noites, você não consegue ir muito longe. No máximo Argentina ou Norte do Brasil", disse.

Para além do mercado doméstico, o executivo apontou que tem crescido o volume de brasileiros viajando para fora com o intuito de fazer um cruzeiro internacional. Entre os destinos centrais estão o

Caribe e a Europa. "A gente vê esse número crescer a cada ano", disse. Segundo a MSC, entre 2015 e 2024, o número de brasileiros que realizaram cruzeiros internacionais com a empresa cresceu 162%, sendo mais de 70 mil hóspedes no ano passado.

Apesar de levar mais navios para os Estados Unidos, o executivo demonstrou preocupação com o mercado naquele país, ante o enfraquecimento da economia e níveis baixos de confiança do consumidor. "Todas essas coisas, o 'shutdown' [que durou 43 dias], a política de tarifas, trouxeram confusão aos consumidores americanos", disse. Com o americano mais receoso, a empresa tem apostado mais no cruzeirista de fora que viaja para os Estados Unidos para embarcar em um navio.

Os vistos mais burocráticos e caros, entretanto, têm dificultado o negócio. Como estratégia, a empresa tem apostado em cruzeiros nas áreas do Caribe que não precisam de visto. "Temos um navio posicionado, por exemplo, na Martinica, em Guadalupe, sem escala em portos dos EUA. Já temos um navio posicionado em La Romana, na República Dominicana, também sem escala nos EUA", disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/12/2025

TRT-SP: PORTO DE SANTOS É CONDENADO A PAGAR R\$ 2 MILHÕES POR DANO MORAL COLETIVO

Terminal portuário deverá comprovar a participação dos funcionários nos treinamentos e eventos de segurança, sob pena de multa de R\$ 500 mil por evento descumprido

Por Valor — São Paulo



Fila de navios no Porto de Santos — Foto: Alphamar

O Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-SP) manteve sentença que condenou terminal portuário de Santos (SP) ao pagamento de R\$ 2 milhões por dano moral coletivo em razão da degradação do meio ambiente do trabalho. A decisão também determina a manutenção de uma programação sistemática de campanhas de prevenção de acidentes, planos de emergência e simulados de resgate. O montante será revertido para o Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).

A decisão foi tomada pela 12ª Turma do TRT em sede de ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho (MPT) após a morte de um trabalhador em decorrência de soterramento por farelo de soja. A empresa deverá comprovar a participação dos funcionários nos treinamentos e eventos de segurança, sob pena de multa de R\$ 500 mil por evento descumprido.

A companhia recorreu, sob a justificativa de que o acidente fatal teria sido um episódio isolado, que não caracterizaria a degradação estrutural e generalizada do ambiente de trabalho. O MPT, por sua vez, pediu em grau de recurso o afastamento total da empresa das atividades e a majoração da indenização para R\$ 4 milhões.

No entanto, a juíza-relatora, Soraya Galassi Lambert, manteve integralmente a sentença. Segundo a magistrada, o acidente teve elevada gravidade e os autos demonstram que o réu descumpriu normas de saúde e segurança de forma contínua. Mas também ponderou que a suspensão completa das atividades, como solicitada pelo autor, afetaria negativamente os demais empregados (processo nº 1000066-79.2024.5.02.0441).

De acordo com a julgadora, “a implementação de uma programação sistemática de campanhas para divulgar procedimentos necessários à prevenção de acidentes, planos de emergência para eventuais sinistros e simulados de operações de resgate em casos de soterramento, a par das outras medidas adotadas pelo réu, [...] tem o condão de aperfeiçoar a segurança no ambiente de trabalho, minorando os riscos de acidente fatal”. Acrescentou que a solução adotada pelo juízo de origem é adequada “pois contempla a proteção à saúde e segurança dos trabalhadores sem impedir o desenvolvimento da atividade econômica” (com informações do TRT-SP).

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 17/12/2025

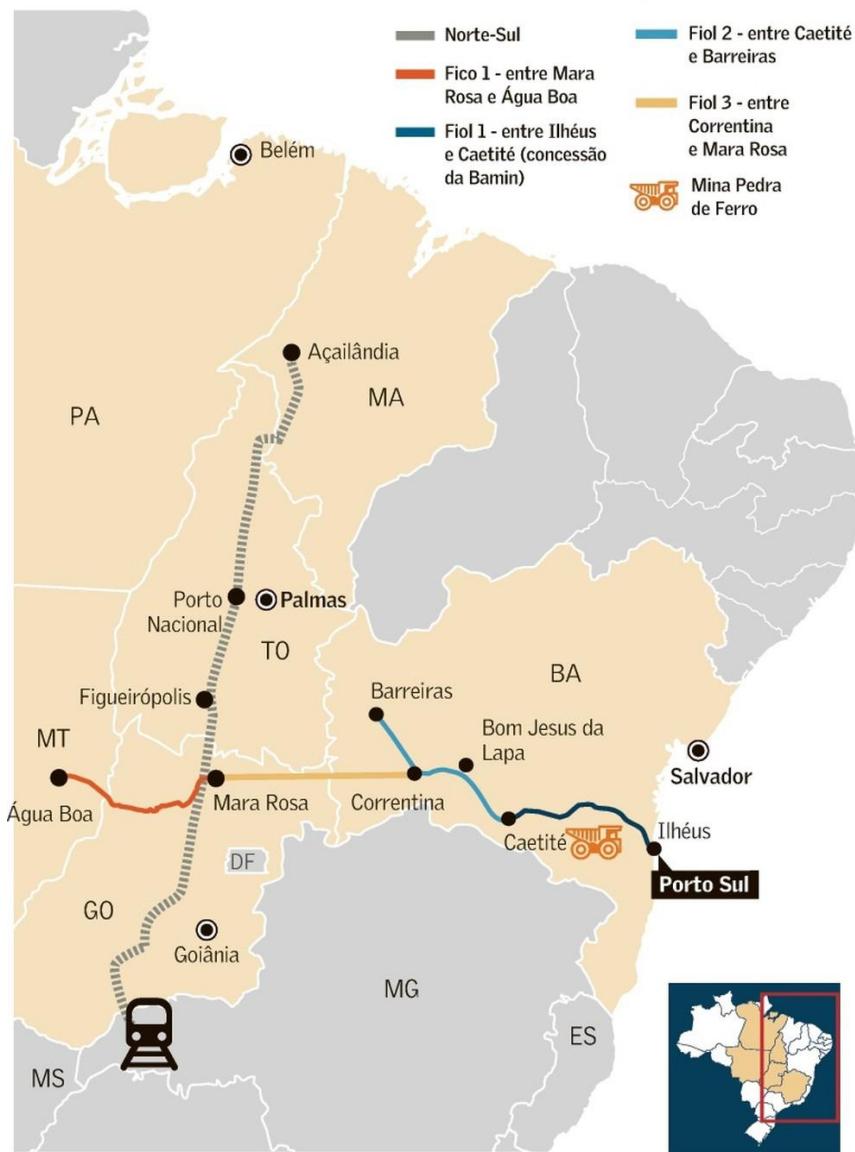
PORTUGUESA MOTA-ENGIL NEGOCIA COMPRA DA BAMIN

Com chinesa CCCC como sócia, grupo avalia aquisição da empresa, cujo projeto inclui trecho da Fiol, porto e mina na Bahia

Por Taís Hirata — De São Paulo

Corredor Oeste-Leste

Governo tenta resolver Fiol 1 e destravar demais etapas da ferrovia



Fonte: ANTT

A Mota-Engil, empresa portuguesa que tem como uma das principais sócias a China Communications Construction Company (CCCC), está negociando a aquisição da Bamin, segundo

fontes. A empresa detém a concessão de um trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) na Bahia, além de uma operação de mineração no Estado, e planos de construir um porto em Ilhéus.

Uma pessoa a par do tema afirma que a operação estaria avançada junto à controladora da companhia, a Eurasian Resources Group (ERG), sediada no Cazaquistão. Procuradas, as companhias não comentaram.

Ainda segundo fontes, a Bamin chegou a ter memorandos de entendimento com outras três empresas. Conforme o Valor já informou, a Vale chegou a analisar a compra do ativo, sob pressão do governo, em parceria com a BNDESPar (braço de participações do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e a Cedro Participações. A Brazil Iron chegou a apresentar uma proposta à ERG pela Bamin.

Além delas, a Rumo, da Cosan, teve um memorando firmado para estudar o projeto, porém a ideia não foi adiante e não há interesse da empresa, disseram pessoas a par do tema.

A Bamin conquistou a concessão do trecho 1 da Fiol em abril de 2021 - a empresa foi a única interessada no leilão do governo federal. Porém, as obras do empreendimento, que conectaria Caetité (BA) a Ilhéus (BA), não saíram do papel até o momento.

A venda da Bamin deverá incluir também uma repactuação do contrato junto ao poder público. Fontes dizem que a empresa chegou a tentar uma renegociação com o governo, mas só haverá disposição em caso de troca de controle.

Todo o projeto da Bamin - ferrovia, porto e a Mina Pedra de Ferro, em Caetité (BA) - deverá demandar mais de R\$ 30 bilhões de investimentos, avaliam fontes.

Troca de controle deverá incluir repactuação de contrato da ferrovia, cujas obras não saíram do papel

Nos últimos meses, representantes da Bamin têm dado declarações atribuindo os descumprimentos contratuais aos efeitos econômicos da guerra da Ucrânia sobre a ERG. Porém, desde a licitação do ativo há dúvidas no mercado sobre a viabilidade do empreendimento e a capacidade do grupo de financiar o projeto. Na ocasião do leilão, em 2021, havia expectativa de que a empresa se juntasse a parceiros chineses - inclusive a CCCC, sócia da Mota-Engil -, o que não se concretizou.

A Mota-Engil tem analisado uma série de investimentos no Brasil. O grupo conquistou, neste ano, a Parceria Público-Privada (PPP) do túnel Santos-Guarujá, com previsão de R\$ 6,8 bilhões em investimentos. A empresa também participou da licitação do Lote 4 de rodovias no Paraná, que demandará R\$ 11 bilhões de obras, mas acabou perdendo a disputa.

Para uma pessoa a par do tema, hoje existe uma facilidade maior para o investimento chinês no Brasil, principalmente após a assinatura de um memorando de entendimento entre os governos, neste ano, em que foram listados projetos de infraestrutura considerados estratégicos para os países - entre eles, a Fiol. Isso facilitaria uma tomada de decisão da CCCC desta vez, avalia a fonte.

Ao longo de 2025, o governo federal vem tentando encontrar uma saída para o trecho 1 da Fiol. A resolução do imbróglio é vista como estratégica pelo governo, que também depende disso para destravar toda a continuação do corredor ferroviário. A Fiol tem outros dois trechos: o segundo, entre Caetité (BA) e Barreiras (BA), que já captaria cargas do agronegócio; e o terceiro, até Mara Rosa (GO), onde haveria conexão com a Ferrovia Norte-Sul.

O governo planeja fazer uma concessão com os trechos 2 e 3 da Fiol, juntamente com a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT). No entanto, sem o trecho da Bamin, que faz a conexão de todo o corredor com o litoral, a rota perde o sentido.

Além da ferrovia, o empreendimento da Bamin inclui construir, do zero, um porto em Ilhéus, considerado essencial para viabilizar o escoamento. Trata-se de um empreendimento privado, que tampouco avançou nos últimos anos. Analistas do setor veem a obra como complexa e ambientalmente sensível.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/12/2025

portosenavios

PORAL PORTOS E NAVIOS

CANAL E BERÇOS DE SANTOS PASSARÃO POR DRAGAGEM PROGRAMADA ATÉ FINAL DE FEVEREIRO

Da Redação Portos e logística 17/12/2025 - 20:55



A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou que iniciará, no próximo domingo (21), até o dia 28 de fevereiro de 2026, a dragagem programada no canal de navegação e berços de atracação do Porto de Santos. De acordo com a APS, o serviço é feito costumeiramente nos períodos de maior deposição de sedimentos, no verão por causa das chuvas e no inverno, devido às ressacas.

A APS informou que o objetivo do trabalho é manter em 15 metros a profundidade. O presidente da autoridade portuária, Anderson Pomini, explicou que a dragagem é

essencial para manter a competitividade do complexo portuário e as condições ideais de navegação e atracação e que já estão sendo feitas obras de derrocamento, com retirada de rochas do fundo do canal, para a profundidade para 16 metros.

De acordo com a APS, a dragagem mais recente foi feita em julho, com a retirada de cerca de 400.000 metros cúbicos (m^3) de sedimentos, que foram depositados no Polígono de Disposição Oceânica (PDO), a aproximadamente 12 quilômetros da entrada do porto. Segundo a entidade, a área é licenciada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) para receber o material.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/12/2025

LICITAÇÕES DE CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS NO PORTO DE SANTOS RECEBEM PROPOSTAS ÚNICAS

Da Redação Portos e logística 17/12/2025 - 20:43



A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou, nesta quarta-feira (17), que foram apresentadas duas propostas únicas para as licitações de dois condomínios logísticos na área do complexo portuário paulista, um na própria cidade e outro em Guarujá. A empresa explicou que as áreas oferecidas são para a instalação de estacionamentos de caminhões com galpões e áreas de serviço anexas.

Para a área de Santos, o Consórcio Portlog ofereceu R\$ 289 mil de contraprestação fixa mensal pelo espaço, enquanto para a de Guarujá Consórcio Marlog-

Petrasalis Logística se comprometeu a pagar R\$ 165 mil mensais. A área de Santos tem 242 mil metros quadrados na margem direita do Porto de Santos, com previsão de 530 vagas, e a do Guarujá de 186 mil metros quadrados em Conceiçãozinha, para 417 vagas.

A APS informou ainda que duas outras propostas foram rejeitadas por não atenderem às exigências e que, como não houve concorrentes, as ofertas validadas foram aceitas. Agora, explicou a autoridade portuária, os proponentes terão seus documentos de habilitação verificados e, caso estejam regulares, serão feitas as convocações para assinatura dos contratos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/12/2025

WÄRTSILÄ FORNECERÁ MOTORES BICOMBUSTÍVEL PARA REBOCADORES DA AMAGGI

Da Redação Indústria naval 17/12/2025 - 20:30



A Wärtsilä informou, nesta quarta-feira (17), que fechou contrato para fornecer motores principais bicompostíveis, com opção de diesel ou biodiesel, para dois rebocadores da Amaggi que estão sendo construídos no estaleiro Beconal, em Manaus, no Amazonas. A Amaggi opera uma frota fluvial com 212 barcaças e rebocadores e é parceira da empresa finlandesa há mais de 30 anos.

A diretora de logística e operações da Amaggi, Claudinei Zenatti, explicou que os motores Wärtsilä permitirão que as duas novas embarcações usem bicompostíveis ambientalmente sustentáveis. Segundo a fabricante dos equipamentos, cada embarcação vai operar com dois motores Wärtsilä 20, equipados com uma Unidade de Coleta de Dados Wärtsilä (WDCU) e que podem funcionar com diesel ou biodiesel, com potência total de 2.100 kW.

Essa tecnologia permitirá que cada navio empurre até 20 barcaças, transportando até 32.000 toneladas de grãos no sistema hidroviário da Amazônia. A entrega dos equipamentos Wärtsilä ao estaleiro está prevista para começar em agosto de 2026.

Segundo o gerente de vendas de novas construções da Wärtsilä Marine para a América Latina, Genil Mazza, a Amaggi é a primeira operadora de rebocadores a operar inteiramente com biodiesel. Ele destacou que a WDCU permitirá o monitoramento preciso dos motores, o que promove a confiabilidade do desempenho e o benefício de intervalos de revisão mais longos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/12/2025

FROTA DE APOIO EM AJB VOLTA A CRESCER E TOTALIZA 472 EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira Offshore 17/12/2025 - 19:14



Entre outubro e novembro, foram incorporadas 8 unidades de bandeira estrangeira, que agora representam 19% do total de embarcações. No período, número de AHTS aumentou em 5 unidades, segundo relatório elaborado pelo Syndarma/Abeam

Após um período de maior estabilidade, a frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) voltou a crescer em novembro e totalizou 472 embarcações — 9 unidades a mais do que em outubro

e 19 unidades a mais do que em novembro de 2024. De acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), 382 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 90 de bandeira estrangeira, na posição de novembro de 2025. No mesmo mês do ano passado, a frota era composta por 382 embarcações de bandeira nacional e 71 estrangeiras.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 214 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 118 de bandeira brasileira. Cerca de 99 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

Em novembro, as embarcações com bandeira nacional representam 81% da frota de apoio offshore, enquanto 19% correspondem a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Nos meses anteriores, os percentuais de participação da bandeira nacional na atividade oscilaram entre 82% e 84%. Em outubro eram 82% nacionais e 18% estrangeiras.

A frota de apoio em outubro tinha 381 unidades de bandeira nacional e 82 estrangeiras. Em setembro, eram 386 unidades de bandeira brasileira e 77 de bandeiras estrangeiras. Em agosto, 387 de bandeira brasileira e 74 de bandeiras de outros países. Em julho, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 463 embarcações, das quais 386 de bandeira brasileira e 77 de bandeiras estrangeiras.

Em junho, foram 385 de bandeira brasileira e 79 de bandeiras estrangeiras. Em maio, havia 385 de bandeira brasileira e 79 de bandeiras estrangeiras, totalizando 464 unidades. Em abril, havia 386 de bandeira brasileira e 76 de bandeira estrangeira. Em março, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 459 embarcações, das quais 386 de bandeira brasileira e 73 de bandeiras estrangeiras. Em janeiro e em fevereiro, também eram 459 embarcações, das quais 382 de bandeira brasileira e 77 de bandeiras estrangeiras.

De acordo com a publicação, a frota em novembro era composta por 43% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 203, mesma quantidade de barcos do mês anterior. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 69 unidades no período (14%), cinco unidades a mais do que em outubro.

Outros 13% eram LHS (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que correspondem a 63 barcos, enquanto 34 eram RSVs (embarcações equipadas com robôs), 22 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 16 MPSVs (multipropósito) e CSVs (apoio a construção offshore), além de 22 PLSVs (lançamento de linhas).

Em edições anteriores, o Syndarma/Abeam promoveu reclassificações do tipo de algumas embarcações em virtude da incorporação de equipamentos que ensejaram alteração da atividade principal desenvolvida pela embarcação, ou por novos agrupamentos por tipos de embarcação. "Estas reclassificações e agrupamentos não resultaram na adição ou subtração de embarcações, portanto sem impacto no total de embarcações em relação ao relatório anterior", ressaltou a entidade.

A Bram Offshore/Alfanave, do grupo norte-americano Edison Chouest, permanece como a empresa de navegação com mais embarcações em operação, ou aguardando contratação, com 78 unidades (11 estrangeiras), seguida pela CBO, que opera 45 barcos de apoio com bandeira brasileira. A OceanPact e a DOF/Norskan aparecem na sequência, respectivamente, com 28 (duas estrangeiras) e 27 (18 de bandeira brasileira e 9 estrangeiras), seguidas pela Starnav com 25 de bandeira brasileira e duas estrangeiras.

Segundo o relatório, a Tranship aparece com 27 barcos de apoio, sendo apenas um de bandeira brasileira. A Wilson Sons Ultratug (WSUT), com 23 embarcações (22 de bandeira brasileira), vêm

logo em seguida. A Camorim vêm com 18 unidades, das quais 17 unidades de bandeira brasileira e uma de bandeira estrangeira.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 49 PSVs/OSRVs, 12 AHTS, 9 RSVs, 4 WSV(estimulação de poços) e 3 CSV/MPSVs (multi-função), entre outras embarcações. A CBO e a DOF/Norskan é a empresa de apoio offshore que, em novembro, tinha mais AHTS: 13 embarcações desse tipo. A Tranship permanece como a empresa com mais embarcações LH/SV: 23 unidades, seguida pela Camorim, que tem 15 unidades com essas especificações.

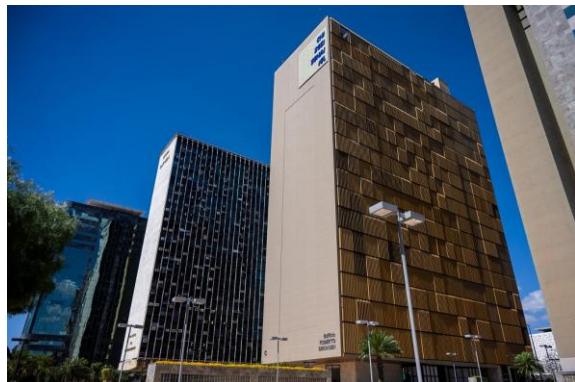
Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/12/2025

CNI QUER CONTRIBUIR EM PROCESSO QUE PEDE PROIBIÇÃO DA EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA MARGEM EQUATORIAL

Da Redação Offshore 17/12/2025 - 18:35



Entidade alega que bloqueio da atividade impediria a região diretamente interessada e todo o país de acessar recursos essenciais

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) apresentou, na última terça-feira (16), à Justiça Federal do Pará pedido para ser incluída como parte interessada na ação civil pública movida pelo Ministério Público Federal (MPF) contra o leilão que demarcou blocos para extração de petróleo na Margem Equatorial, faixa litorânea que engloba os estados do Amapá, do Pará, do Maranhão, do Piauí, do Ceará e do

Rio Grande do Norte. A entidade argumentou que decisões administrativas, com fundamentos técnicos e respaldo jurídico-legal, devem prevalecer sobre opiniões generalistas em questões especializadas.

O diretor jurídico da CNI, Alexandre Vitorino, explicou que entende que, para garantir a segurança jurídica, é preciso que o Judiciário atue nos limites institucionais e acolha decisões técnicas da administração pública. Segundo Vitorino, a revisão de atos administrativos só deve ocorrer se for comprovada falta de razoabilidade ou “flagrante ilegalidade do que foi objeto de decisão”.

No pedido, a confederação ressaltou que a exploração de petróleo na Margem Equatorial não deve ser analisada apenas como atividade econômica, mas como “imperativo de desenvolvimento nacional e de justiça social”. Segundo a entidade, o bloqueio da exploração impediria não apenas a região diretamente interessada, mas todo o país de acessar recursos essenciais.

Ainda segundo a CNI, os recursos provenientes da produção de petróleo na região são fundamentais para superar déficits históricos de direitos sociais que afetam milhares de brasileiros. Além disso, argumenta a entidade em seu pedido, a não exploração das riquezas pode comprometer o financiamento da transição energética e a busca por soluções para enfrentar problemas que as alterações climáticas causam à sociedade.

Também na petição, a CNI alega que não há comunidades indígenas diretamente afetadas nas áreas leiloadas. Por isso, diz que é “imperioso refutar a tese de que a exploração de petróleo na

Margem Equatorial seria antagônica aos compromissos climáticos do Brasil". E argumenta que "a doutrina econômica moderna e o planejamento estratégico estatal indicam que não há tecnologia acessível e escalável para uma transição energética imediata" e que o "setor de petróleo e gás faz parte das possíveis soluções".

No pedido que fez à 9ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Justiça Federal do Pará, a CNI apresentou números que, segundo a entidade, demonstram a importância da Margem Equatorial para o desenvolvimento da região. "De acordo com os dados, a cada R\$ 1 produzido na indústria são gerados R\$ 2,44 na economia, de forma que a indústria contribui com R\$ 2,41 trilhões na economia brasileira", exemplifica.

De acordo com a confederação, estudos técnicos estimam a existência de reservas recuperáveis de 10 bilhões de barris de óleo equivalente na região e que no principal bloco na Bacia da Foz do Amazonas podem ser produzidos até 5,6 bilhões de barris recuperáveis, volume comparável às descobertas recentes na Guiana e no Suriname, de 11 bilhões e 4 bilhões de barris, respectivamente.

A entidade argumenta ainda que "não há dúvidas de que a produção de petróleo na região viabilizará recursos que poderão melhorar a segurança energética do Brasil, abrir caminhos de transição para a economia verde e a descarbonização e promover avanços sociais e na infraestrutura dos estados que compõem a Margem Equatorial".

A CNI cita estudo do Observatório Nacional da Indústria sobre os impactos econômicos e sociais da produção de petróleo na Margem Equatorial que indicou que ela pode ser responsável pela criação de 326.049 novos empregos formais. Além disso, de acordo com o levantamento, a extração pode adicionar R\$ 65 bilhões ao Produto Interno Bruto (PIB) e R\$ 3,87 bilhões em tributos indiretos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/12/2025

PRIMEIROS LEILÕES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DE 2026 SERÃO EM FEVEREIRO

Da Redação Portos e logística 17/12/2025 - 17:12



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou que serão realizados no dia 26 de fevereiro, na Bolsa de Valores do Brasil, a B3, leilões de terminais portuários em Macapá (AP), em Natal (RN), em Porto Alegre (RS), e em Recife (PE). Serão leiloados, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), terminais especializados em movimentação de cereais, granéis, minerais e passageiros, que, juntos, receberão investimentos de R\$ 229 milhões.

Para o terminal de passageiros do Recife, cuja concessão será de 25 anos, a previsão é de que sejam investidos R\$ 2,3 milhões. O objetivo anunciado pelo MPor é de que o terminal de Recife se junte aos de Fortaleza (CE), Maceió (AL), e de Salvador (BA), num circuito integrado para atrair cruzeiros marítimos.

No caso do Porto de Santana, em Macapá (AP) também com concessão de 25 anos, a estimativa de investimentos é de R\$ 150,2 milhões para melhorar o escoamento da produção de grãos da região de cavaco de madeira. Já para o terminal localizado na poligonal do porto organizado de Porto Alegre são esperados aportes de R\$ 21,13 milhões pelo arrendamento por 10 anos da área destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos. O quarto da lista, em Natal e destinado ao escoamento de granéis minerais, especialmente minério de ferro, prevê concessão de 15 anos e investimentos de R\$ 55,17 milhões.

O secretário nacional de portos, Alex Ávila, destacou a diversidade dos terminais incluídos no primeiro bloco de leilões de 2026. Ele informou ainda que a pasta já está trabalhando para a viabilização de outros certames, entre os quais o Terminal de Contêineres de Santos, o Tecon Santos 10. A previsão é de que o leilão do terminal no complexo portuário paulista seja no mês de março.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 17/12/2025

ARTIGO - NATUREZAS DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS E DAS MULTAS CONTRATUAIS

Por *Guilherme Schmidt, Theo de Miranda e Bernardo Abreu* Opinião 17/12/2025 - 16:30



O regime jurídico-administrativo constitui o conjunto de normas que orientam a atuação da Administração Pública, conferindo-lhe posição privilegiada nas relações jurídico-administrativas com os particulares. Este regime é caracterizado por um plexo de prerrogativas e sujeições que estruturam o Direito Administrativo.

No âmbito dessa atuação, a infração administrativa configura-se como qualquer comportamento ou omissão que viole normas de natureza administrativa, podendo ou não gerar prejuízos à Administração Pública.

Em decorrência de tais infrações, a Administração poderá aplicar sanções administrativas, entendidas como penalidades previstas em lei, edital ou contrato, decorrentes de fatos típicos administrativos, sempre observando os princípios constitucionais do contraditório e da ampla defesa, assegurados pelo devido processo legal.

A rescisão contratual representa a ruptura da relação estabelecida entre a Administração Pública e o contratado, podendo ocorrer de forma unilateral, por acordo entre as partes ou judicialmente.

As sanções administrativas possuem finalidade preventiva, educativa e repressiva. O caráter educativo visa ensinar ao infrator e aos demais agentes que condutas ilícitas não são toleradas, promovendo a observância da legislação. Já a função repressiva busca proteger a Administração e a sociedade, impedindo que prejuízos decorrentes do descumprimento de obrigações contratuais ocorram.

A imposição de sanções não se caracteriza como ato discricionário, mas como dever do gestor, decorrente do poder-dever da Administração Pública de zelar pela legalidade, eficiência e integridade das contratações. Nesse contexto, a sanção possui natureza repressiva, responsabilizando o particular pela conduta infracional, e pedagógica, desestimulando práticas lesivas ao sistema de contratações públicas.

Identificada a infração aos dispositivos contratuais ou editalícios, surge ao agente público, representante da Administração, o poder-dever de aplicar as sanções previstas em lei, edital, ata de registro de preços ou contrato, em respeito aos princípios da indisponibilidade do interesse público e da legalidade. Em caso de omissão, deve ser apresentada justificativa fundamentada.

De acordo com o artigo 156 da Lei nº 14.133/2021, as sanções administrativas incluem: advertência, multa, impedimento de licitar e contratar e declaração de inidoneidade. Ressalta-se que, em atenção ao art. 5º, inciso XXXIX, da Constituição Federal, seria desejável maior precisão legislativa quanto à correspondência entre infrações e sanções, embora tenha havido avanços em relação à Lei nº 8.666/93.

De acordo com os parágrafos desse mesmo artigo 156:

- A advertência destina-se à inexecução parcial sem causar prejuízo à Administração.
- A multa pode ser aplicada a qualquer infração prevista no art. 155 da lei, variando entre 0,5% e 30% do valor do contrato, embora se considere adequado um limite máximo de 20%, permitindo, em infrações graves, cumulação com outras sanções. O cálculo da multa deve seguir parâmetros proporcionais previstos no edital ou contrato, sendo ilegal a fixação de percentual uniforme para condutas de gravidade distinta.
- O impedimento de licitar e contratar por até três anos corresponde a uma consolidação de mecanismos previstos em legislações anteriores, restringindo a participação apenas no âmbito do ente federativo que aplicou a sanção.
- A declaração de inidoneidade aplica-se a infrações graves, como fraude ou apresentação de documento falso, impedindo a participação em licitações de todos os entes federativos pelo prazo mínimo de três e máximo de seis anos.

As sanções administrativas têm caráter preventivo, repressivo e pedagógico, devendo ser aplicadas com razoabilidade e proporcionalidade, observando-se os princípios constitucionais do contraditório e ampla defesa, garantindo a legalidade e a integridade das contratações públicas.

A Petrobras, por ser uma sociedade de economia mista, na qualidade de ente da Administração Pública Indireta, possui a prerrogativa de aplicar sanções administrativas às empresas ou profissionais que com ela mantenham relações negociais ou contratuais, caso pratiquem atos ilícitos ou atos que possam causar prejuízos à companhia, sempre respeitando o devido processo legal. Essas sanções têm natureza distinta das sanções contratuais (multas) e só podem ser aplicadas após a instauração de procedimento administrativo regular, garantindo aos envolvidos o direito ao contraditório e à ampla defesa. As sanções administrativas podem ser impostas independentemente das sanções contratuais eventualmente aplicáveis.

Sanções administrativas e sanções contratuais (multas) possuem natureza completamente distintas. A multa contratual possui natureza privada e advém de uma relação contratual, sendo sempre prevista no contrato, surgindo da violação de cláusulas previamente pactuadas entre as partes. Seu objetivo principal é compensar prejuízos decorrentes do descumprimento contratual ou desestimular comportamentos contrários aos termos acordados, visando sempre a manutenção do status quo ante. Normalmente, a aplicação da multa está prevista previamente no contrato, podendo ser cobrada diretamente, sem necessidade de processo administrativo formal, salvo estipulação em contrário. Um exemplo clássico é o atraso na entrega de serviços ou fornecimento de produtos com defeito, gerando uma multa de um percentual do valor do contrato.

Por outro lado, a sanção administrativa tem caráter público e é aplicada por órgãos da Administração Pública Direta ou Indireta - como a Petrobras - , diante de atos ilícitos, irregularidades ou condutas que causem ou possam causar prejuízo ao interesse público. Seu objetivo é proteger o patrimônio público (coisa pública) e garantir a observância da lei, podendo gerar consequências mais amplas, como a impossibilidade de contratar com a Administração Pública. A aplicação de sanções administrativas exige a instauração de procedimento administrativo regular, assegurando aos envolvidos o direito ao contraditório e à ampla defesa. Um exemplo inclui fraude em licitação, fornecimento de informações falsas ou descumprimento grave de normas legais ou regulamentos da Administração.

A multa contratual é vinculada ao contrato em si, enquanto a sanção administrativa está relacionada à proteção do interesse público e à legalidade. Uma entidade pode sofrer ambas as penalidades simultaneamente, sendo multada pelo contrato e, ao mesmo tempo, penalizada administrativamente pelo ente da administração pública competente.



Guilherme Schmidt é sócio de energia e recursos naturais do Campos Mello Advogados

Theo de Miranda é associado de energia e recursos naturais do Campos Mello Advogados

Bernardo Abreu é assistente jurídico de energia e recursos naturais do Campos Mello Advogados

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/12/2025

NORMA ESTABELECE REGRAS PARA EMPRESA BRASILEIRA DE INVESTIMENTO NA NAVEGAÇÃO

Por Danilo Oliveira Navegação 16/12/2025 - 22:39



Ebin que desejar afretar embarcações estrangeiras por tempo, em substituição a embarcação brasileira em construção, ou ceder direito de tonelagem à EBN, deverá cadastrar-se previamente na Antaq

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a resolução 133/2025, que disciplina o cadastro da Ebin — empresa brasileira de investimento na navegação. A norma estabelece uma série de critérios e procedimentos para outorga de autorização nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso. A resolução, publicada na

última sexta-feira (12), considera Ebin a empresa que tem por objeto afretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação.

Já a empresa brasileira de navegação (EBN) é definida na norma como a pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no país, que tem por objeto o transporte aquaviário ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário, autorizada a operar pela Antaq com embarcações próprias ou afretadas.

A Ebin que desejar afretar embarcações estrangeiras por tempo, em substituição a embarcação brasileira em construção, ou ceder, a título oneroso, o direito de tonelagem à EBN, deverá cadastrar-se previamente na Antaq. A Ebin deverá encaminhar à agência reguladora a documentação de todas as embarcações em construção em estaleiro brasileiro, bem como aquelas de sua propriedade ou afretadas, que tenham por objeto o afretamento.

A empresa requerente deverá comprovar boa situação econômico financeira por meio da apresentação de patrimônio líquido mínimo de, respectivamente: R\$ 2,5 milhões, para a navegação de apoio marítimo; R\$ 1.25 milhão, para a navegação de apoio portuário; R\$ 6 milhões, para a cabotagem; ou R\$ 8 milhões, para a navegação de longo curso.

O requerente deverá ser proprietária de, pelo menos, uma embarcação de bandeira brasileira, não afretada a casco nu a terceiros, adequada à navegação pretendida e em condição de operação

comercial e/ou apresentar contrato de afretamento de embarcação de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no país ou de pessoa jurídica brasileira, a casco nu, adequada à navegação pretendida e em condição de operação comercial, por prazo igual ou superior a um ano, celebrado com o proprietário da embarcação.

Para a navegação de cabotagem, a empresa requerente poderá apresentar contrato de afretamento de embarcação estrangeira com suspensão de bandeira, a casco nu, adequada à navegação pretendida e em condição de operação comercial, por prazo igual ou superior a um ano, celebrado com o proprietário da embarcação.

A requerente que não se enquadrar nas hipóteses poderá obter a autorização com base em construção ou reforma de embarcação de sua propriedade, de bandeira brasileira e adequada à navegação pretendida, em estaleiro brasileiro. A comprovação da construção ou reforma será realizada por meio de contrato em eficácia, com cronograma físico e financeiro, cujo início será dado pelo primeiro evento financeiro.

A Antaq poderá ainda autorizar, em caráter especial, a empresa de navegação a operar nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, desde que configurados interesse público e situação de emergência. A norma prevê que a autorização em caráter de emergência terá vigência máxima e improrrogável de cento e oitenta dias, e não gera direitos para continuidade da referida autorização.

A resolução publicada pela Antaq ressalta que não é objeto de outorga de autorização de navegação, nem é tipificada como parte da frota operacional de uma EBN a embarcação adaptada para operação de regaseificação do tipo FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) fundeada ou atracada em águas jurisdicionais brasileiras, quando utilizada exclusivamente como instalação de apoio, sem exercer atividade de transporte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2025

EXPORTAÇÕES DE ROCHAS BRASILEIRAS ULTRAPASSAM US\$ 1,3 BILHÃO EM 11 MESES

Da Redação Portos e logística 16/12/2025 - 20:09



Mesmo com imposição de tarifas de importação de até 50% pelos EUA, mercado norte-americano se manteve como maior comprador de granitos e mármores, segundo Centrorochas

A Associação Brasileira de Rochas Naturais (Centrorochas) divulgou, na última semana, que as exportações de granitos e mármores acumuladas de janeiro a novembro chegaram a 1,35 bilhão de dólares, o maior volume vendido ao mercado exterior em período de 11 meses e com alta de 18,7% em comparação com o mesmo período do ano passado.

Antes, o maior volume atingido para o intervalo tinha sido alcançado em 2021, com 1,34 bilhão, informou a entidade.

Segundo a associação, mesmo com a imposição de tarifas de importação de até 50% pelos Estados Unidos, o mercado americano se manteve como maior comprador das rochas brasileiras, com 735,4 milhões de dólares, correspondentes a 54,4% do que o Brasil exportou no período. O segmento dominante nas compras dos americanos foi o de materiais para bancadas de cozinha e de banheiro.

A Centrorochas avaliou, no entanto, que as tarifas americanas afetaram o desempenho das exportações de rochas brasileiras. Segundo a entidade, até novembro, houve queda de 17,35% e

16,5%, respectivamente, nos segmentos de granitos e de mármores. A entidade explicou que os produtos do setor que ficaram fora da lista das sobretaxas registraram aumento nas vendas para os Estados Unidos nos 11 primeiros meses de 2025, com destaque para os quartzitos, que tiveram crescimento de 39% no período.

Segundo a associação, a China, com 16,6% de participação nas exportações brasileiras do setor, 224,8 milhões de dólares em compras e alta de 13,6% em relação ao período de 2024, e a Itália, com 7,8%, 106 milhões de dólares e incremento de 46,3%, reforçaram o desempenho do setor no mercado externo. Esses dois países, informou a Centrorochas, importaram principalmente blocos brutos para beneficiamento e distribuição a outros mercados.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 16/12/2025

PONTOS DO SUDESTE MOVIMENTAM 575,5 MILHÕES DE TONELADAS EM 10 MESES

Da Redação Portos e logística 16/12/2025 - 20:09



A movimentação de cargas nos portos da região Sudeste foi de 575,5 milhões de toneladas de janeiro a outubro de 2025, informou nesta terça-feira (16) o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com base em dados levantados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O volume representou alta de 4,97% na comparação com o mesmo período de 2024.

O resultado deveu-se principalmente aos granéis sólidos, cuja movimentação nos dez primeiros meses do ano chegou a 299,7 milhões de toneladas, com alta de 4,20% frente a 2024. Os granéis líquidos alcançaram 187,3 milhões de toneladas, com crescimento de 7,74%, influenciados pela movimentação de petróleo e derivados. O movimento de cargas em contêineres foi de 60 milhões de toneladas, 2,17% acima do mesmo período do ano anterior, enquanto o de carga geral, com 28,6 milhões, cresceu 1,6%.

O Porto de Santos (SP) registrou movimentação de 119,4 milhões de toneladas e alta de 1,05% em relação a 2024, respondendo por 20,8% de toda a carga movimentada na região até outubro. Em segundo, ficou o Terminal de Tubarão (ES) com 70,4 milhões de toneladas e alta de 9,12%, seguido pelo Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), que movimentou 57,9 milhões de toneladas e teve crescimento de 8,26%.

Já no Porto de Itaguaí, também no Rio de Janeiro, foram movimentadas 51,7 milhões de toneladas, principalmente de minério de ferro, enquanto pelo Terminal de Petróleo TPE/TOIL, em São Paulo, passaram 49,6 milhões de toneladas, o que representou incremento de 15,43% na comparação com o mesmo período de 2024.

O levantamento da Antaq mostrou que o minério de ferro foi a principal mercadoria movimentada na região, com 194,2 milhões de toneladas, 33,97% do total e alta de 7,46%. Em seguida, apareceram petróleo e derivados, com 152,2 milhões de toneladas e alta de 10,35%, cargas em contêineres, com 60 milhões de toneladas e mais 2,17%, e soja, com 37,3 milhões de toneladas e elevação de 16,47%. Já os derivados de petróleo, sem óleo bruto, totalizaram 27,2 milhões de toneladas.

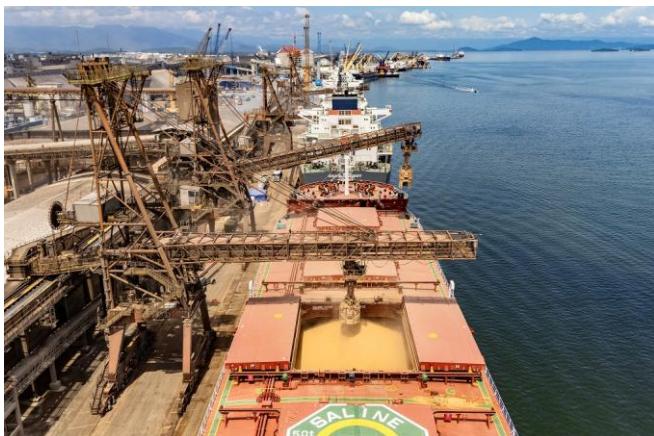
Do total movimentado pelos portos do Sudeste de janeiro a outubro, 435,6 milhões de toneladas foram na navegação de longo curso, que registrou crescimento de 5,23% em relação a 2024. Já na cabotagem, a movimentação chegou a 114,1 milhões de toneladas, com alta de 5,25%. Os dados da Antaq revelaram ainda que as exportações cresceram 6,63%, e as importações recuaram 2,41%.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 16/12/2025

PONTOS PARANAENSES ULTRAPASSAM 70 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM 2025

Da Redação Portos e logística 16/12/2025 - 20:09



A Portos do Paraná, empresa que administra terminais portuários paranaenses, anunciou, nesta terça-feira (16), que movimentou 70 milhões de toneladas desde janeiro de 2025, o maior volume de sua história e 5% a mais do que o total do ano passado, mesmo a 15 dias do fim do ano. Segundo a autoridade portuária, há expectativa de que a movimentação total fique entre 72 e 73 milhões de toneladas até 31 de dezembro, acima da previsão inicial, de 70 milhões de toneladas somente a partir de 2035.

A empresa informou que, com os resultados deste ano, o aumento da movimentação desde 2018 chega a 32%. Esses resultados foram impulsionados pela exportação pelo Porto de Paranaguá, com destaque para grãos e farelos, além de carne de frango congelada, com movimentação de mais de 48% de toda a produção nacional destinada ao mercado externo.

Quando somada a carne suína à de frango, a participação do terminal paranaense respondeu em 2025 por 40% de tudo o que o Brasil exportou. Paranaguá é também, segundo a Portos do Paraná, o principal polo de embarque de óleo de soja e registra o segundo maior fluxo de carregamento de soja e de farelo de soja do país. No caso dos fertilizantes, foram exportadas desde janeiro, por Paranaguá e Antonina, mais de 11 milhões de toneladas.

A Portos do Paraná credita os bons resultados e o aumento da movimentação à ampliação, em setembro, do calado operacional nos berços de granéis sólidos, de 13,1 metros para 13,3 metros, o que permitiu carregar, em média, mais 1,5 mil toneladas por navio. A empresa ressaltou ainda o aumento, de 12,8 metros para 13,3 metros, do calado operacional do terminal de contêineres. "Com o aumento de 50 centímetros, houve crescimento de aproximadamente 400 TEUs por navio", explicou o diretor de operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2025

ESCOAMENTO POR HIDROVIAS PODE SER 50% MAIS BARATO QUE OUTROS MODAIS, APONTA ESTUDO

Da Redação Navegação 16/12/2025 - 17:49



Levantamento feito pela Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN) do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e divulgado, nesta terça-feira (16), indica que a eficiência energética das barcaças usadas no transporte hidroviário é 78% superior à do rodoviário e mais de 30% maior que a do ferroviário, quando considerado o consumo de combustível por tonelada transportada. Além disso, o estudo mostra que, em grandes distâncias, o escoamento por hidrovias pode ser até 50% mais barato.

O uso de comboios formados por dezenas de barcaças permite movimentar grandes volumes de carga com menos consumo de combustível e redução na emissão de gases de efeito estufa (CO_2). Segundo o ministro de portos e aeroportos,

Silvio Costa Filho, a integração dos rios em rotas para transporte de carga reduz custos para o produtor e equilibra a matriz de transportes. "Isso permite que cada modal atue onde é mais eficiente, gerando desenvolvimento com sustentabilidade", disse.

O secretário nacional de hidrovias e navegação, Otto Burlier, acrescentou que o governo federal tem incentivado a renovação e ampliação da frota para transporte hidroviário com recursos meio do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e que na região Norte os projetos para construção de barcaças e empurreadores somam R\$ 2,7 bilhões, sendo R\$ 2,17 bilhões destinados ao Pará e R\$ 510,9 milhões ao Amazonas. De acordo com Burlier, grande parte dessas embarcações está sendo construída em estaleiros da região, gerando empregos e fortalecendo a indústria naval local.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2025

SANTOS BRASIL PODE OPERAR COM CAPACIDADE MÁXIMA NOS TERMINAIS DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM ITAQUI

Da Redação Portos e logística 16/12/2025 - 17:06



A Santos Brasil informou, nesta terça-feira (16), que recebeu da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) autorização para operar com a oferta da capacidade total de seus terminais de granéis líquidos no Porto do Itaqui, no Maranhão, após obras de expansão. A companhia explicou que investiu mais de R\$ 850 milhões, desde 2021, e que conta agora com capacidade para cerca de 200.000 metros cúbicos (m³).

Segundo a empresa, a ANP autorizou também a entrada em operação de três novas linhas de píer, cada uma com 14 polegadas de diâmetro, o que permitirá o carregamento e descarregamento de navios com alta vazão. Isso, explicou, reduzirá o tempo de operação e os gastos de clientes com sobre-estadia.

A operadora informou ainda que, em julho, foi credenciada pela Receita Federal para operar como entreposto aduaneiro na importação e exportação de granéis líquidos no porto maranhense. A habilitação, explicou a Santos Brasil, dispensa o pagamento imediato de tributos sobre o volume total importado e permite a nacionalização em quantidades fracionadas. Além disso, a reexportação poderá ocorrer sem necessidade de nacionalização, com mais flexibilidade para clientes e otimização de fluxo de caixa das operações.

A empresa opera no segmento de granéis líquidos desde 2022, após vencer em 2021 o leilão de três terminais no Porto do Itaqui, sendo dois brownfield, que foram ampliados, e um greenfield, cuja obra de construção foi concluída no mês passado. De acordo com a companhia, as operações começaram com capacidade para 54.000 m³.

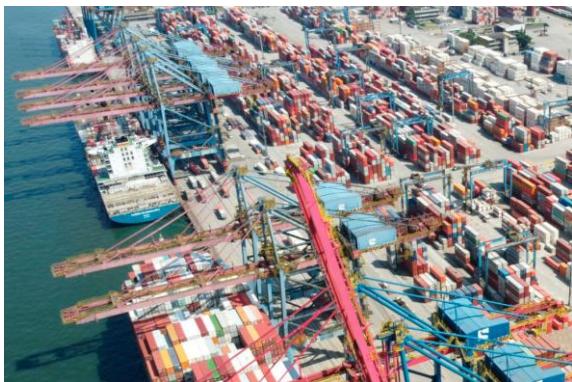
A Santos Brasil destacou que o Porto do Itaqui pode receber navios de até 155.000 toneladas e é hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste, com potencial de crescimento ligado ao agronegócio, já que está conectado a ferrovias que permitem a ligação com o Centro-Oeste, o Norte e o Nordeste. Além disso, os terminais de granéis líquidos são alfandegados e têm conexões com os modais rodoviário, ferroviário, dutoviário e marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2025

MPOR ENCAMINHA PROJETO DO EDITAL DO TECON 10 COM RECOMENDAÇÕES DO TCU

Da Redação Portos e logística 16/12/2025 - 16:53



A Secretaria Nacional de Portos do Ministério de Portos e Aeroportos (SNP/MPor) informou, nesta terça-feira (16), que encaminhou à Infra S.A. o projeto refeito do edital de arrendamento do Terminal de Contêineres de Santos (Tecon Santos 10) com a inclusão das recomendações feitas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) na sessão realizada no último dia 8 de dezembro. A principal delas é a restrição à participação de armadores na primeira das duas fases do certame. Foi mantida a proibição de que operadores de terminais no complexo portuário de Santos concorram na primeira etapa.

O MPor afirmou que acolheu todas as recomendações e determinações definidas pelo TCU. Assim, a proposta será de realização do leilão em duas fases, com participação de armadores e operadores apenas na segunda, se não houver vencedor na primeira. O futuro terminal de contêineres de Santos exigirá investimentos de R\$ 6,4 bilhões e vai ampliar em 50% a capacidade de movimentação de contêineres do Porto de Santos.

A modelagem deverá incluir, como recomendou o TCU, um valor mínimo de outorga, cujo montante será definido em conjunto pelo MPor e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O TCU determinou ainda, como investimento obrigatório, a construção de pátio ferroviário interno com capacidade mínima de escoamento de 900 TEUs por dia, obra citada como essencial para a conectividade logística não somente do Tecon Santos 10, mas para a integração multimodal futura do Porto de Santos.

De acordo com o ministério, foi pedido à Infra S.A que priorize a adequação do edital para que seja possível realizar o leilão em março de 2026. A expectativa é que o edital do Tecon Santos 10 seja publicado até o fim de janeiro, após apresentação de detalhes sobre o empreendimento a possíveis interessados.

O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou que o Tecon Santos 10 é o maior projeto da carteira de arrendamentos do MPor, que o terminal elevará a capacidade dos portos brasileiros, impactando positivamente toda a economia nacional, e que as regras aprovadas pelo Tribunal de Contas evitarão a concentração das operações. "As recomendações do TCU reforçam a segurança jurídica do processo, reduzindo os riscos de concentração de mercado", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2025

FRETE DE CAPESIZES IMPULSIONA BÔNUS DE FIM DE ANO PARA CARGA SECA A GRANEL

Da Redação Portos e logística 16/12/2025 - 16:47



O relatório Horizon Dry Bulk (Horizontes do Granel Seco) de dezembro da MSI, divulgado nesta segunda-feira (15), informa que o mercado de frete de cargas secas a granel tem apresentado, nas últimas semanas, cotações acima das expectativas, em forte contraste com o primeiro semestre do ano. Segundo o estudo, os resultados estão sendo impulsionados pelo desempenho do mercado de navios Capesize, beneficiado pelo aumento das exportações de bauxita da Guiné, que registrou alta de 35% em relação ao ano anterior, de janeiro a agosto.

Além disso, a maior demanda chinesa por minério de ferro desempenhou papel importante, com os volumes de importação se recuperando de um primeiro semestre fraco. Isso, segundo a publicação, sustentou as sólidas exportações brasileiras e australianas, que devem permanecer altas à medida que a China entra em fase de reabastecimento.

O primeiro carregamento de minério extraído de Simandou, na Guiné, neste mês gerou interesse significativo, embora a MSI esteja cautelosa quanto a seu impacto a curto prazo e uma interrupção significativa nos fluxos comerciais seja improvável até o fim do próximo ano. Por enquanto, o acúmulo de minério de ferro e bauxita pela China continua sendo a principal força que sustenta a demanda por navios Capesize até o fim do ano.

Short Term Outlook – Earnings



James Benali, analista da MSI, explicou que, apesar de os fundamentos de curto prazo serem positivos, grande parte da força atual está sendo impulsionada por fatores temporários, principalmente o acúmulo de minério de ferro, bauxita e soja pela China. “Esse suporte diminuirá no início do próximo ano, quando a desaceleração sazonal da demanda por importações devido ao Ano Novo Lunar poderá ser prolongada pelos elevados estoques da China”.

Ao mesmo tempo, informa o relatório, a frota continuará a crescer, com 35 milhões de toneladas de porte bruto (TPB) com entrega prevista para 2025 e mais 42 milhões de TPB

programados para 2026. Ele avalia que há preocupação particular no fato de essa carteira de encomendas representar risco significativo para o segmento Panamax, com cerca de 16 milhões de TPB previstos para entrega.

De acordo com a MSI, considerando os fundamentos frágeis do comércio de carvão, o segmento enfrenta risco de excesso de oferta e pressão de baixa sobre os lucros. O segmento Handymax também enfrenta riscos de excesso de oferta, embora em menor escala, com carteira de encomendas de 12 milhões de toneladas de porte bruto (TPB).

O crescimento mais forte da frota, combinado com volumes de carga mais baixos após a redução dos estoques, exercerá pressão significativa sobre os lucros e os preços dos ativos, avalia o estudo. Como resultado, é esperado que as taxas sofram pressão de baixa sustentada a partir do primeiro e segundo trimestres de 2026.

Isso ajuda a explicar a perspectiva cautelosa de lucros da MSI, apesar da recente melhora no sentimento observado no mercado de contratos de proteção de volatilidade de fretes, particularmente para navios Capesize. Segundo Benali, o custo desses contratos para o segundo trimestre de 2026 subiu de forma constante, de cerca de 19.200 dólares por dia em julho para 23.700 dólares diários em novembro, com aumento de 23%. “Isso reflete uma melhora notável no sentimento futuro que não é totalmente justificada pelos desenvolvimentos na análise da MSI sobre os fundamentos subjacentes do mercado”, explicou o analista.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/12/2025





INFORMS

INFORMATIVO - MERCO SHIPPING

Edição: 197/2025
Página 99 de 99
Data: 17/12/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

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

Fonte : InforMS

Data: 17/12/2025