

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 200/2025  
Data: 23/12/2025



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
NOVO TRECHO DO RODOANEL NORTE VAI BENEFICIAR O PORTO DE SANTOS; ENTENDA .....	4
PORTO DE SANTOS SE APROXIMA DE NOVO RECORDE AO ATINGIR 171 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS .....	5
PRIMEIRA SALA VIP PARA CRUZEIROS DO BRASIL COMEÇA A FUNCIONAR NO PORTO DE SANTOS PARA A TEMPORADA; CONHEÇA AS ATRAÇÕES .....	6
“A INFRAESTRUTURA NO BRASIL NÃO ACOMPANHOU O RITMO DOS TERMINAIS”, DIZ ROBERTO PAVECK.....	8
JUSTIÇA SUSPENDE LICITAÇÃO DE CONDOMÍNIO LOGÍSTICO EM SANTOS.....	10
PORTO DE SANTOS LIDERA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO SUDESTE; VEJA OS NÚMEROS.....	12
PORTOS DO SUDESTE CHEGAM A 575,5 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ OUTUBRO .....	12
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO .....</b>	<b>13</b>
TRANSNORDESTINA: SUDENE LIBERA MAIS R\$ 700 MILHÕES APÓS 1º TESTE DE CARGA .....	15
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF .....</b>	<b>16</b>
MPOR E MARINHA DO BRASIL REFORÇAM O ACESSO À SAÚDE PÚBLICA POR MEIO DAS HIDROVIAS NA AMAZÔNIA .....	16
OBRAS DE MODERNIZAÇÃO PERMITEM ENFRENTAR ASSOREAMENTO HISTÓRICO NA HIDROVIA DA LAGOA MIRIM (RS) .....	17
AVIAÇÃO BRASILEIRA BATE RECORDE COM 130 MILHÕES DE PASSAGEIROS; A MAIOR MOVIMENTAÇÃO DA HISTÓRIA DO PAÍS.....	18
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO VISITA OBRAS DO AEROPORTO DE CONGONHAS E DESTACA MODERNIZAÇÃO DO TERMINAL .....	19
PORTOS DO SUL ATINGEM 108,4 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS .....	20
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS ANUNCIA CAMPANHA NOS AEROPORTOS CONTRA O FEMINICÍDIO NO BRASIL .....	21
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF .....</b>	<b>23</b>
APROVAÇÃO DOS ESTUDOS TÉCNICOS DA FERROGRÃO (EF-170) MARCA AVANÇO NAS CONCESSÕES FERROVIÁRIAS DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES .....	23
RENAN FILHO ENTREGA EM TEMPO RECORDE PONTE QUE RECONECTA MARANHÃO E TOCANTINS .....	24
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>25</b>
EDITORIAL – A CAMPANHA CONTRA O FEMINICÍDIO CHEGA AOS AEROPORTOS .....	25
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA EM 2026.....	26
ARRECADAÇÃO CRESCE EM 2025 E GOVERNO PREPARA NOVAS RECEITAS .....	27
NACIONAL - HUB – CURTAS - MPOR CONFIRMA NOVA ETAPA DE OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ .....	29
<i>Para fevereiro</i> .....	29
<i>Agenda paulista</i> .....	29
<i>‘Quando São Paulo vai bem ...’</i> .....	29
<i>Pena de morte</i> .....	29
<i>Penas mais severas</i> .....	29
ARRECADAÇÃO CRESCE EM 2025 E GOVERNO PREPARA NOVAS RECEITAS .....	30
EDUARDO BOLSONARO E RAMAGEM JÁ SABEM QUE PASSAPORTES FORAM CANCELADOS .....	31
MINISTÉRIO FORMALIZA PEDIDO DE EXTRADIÇÃO DE EX-DEPUTADO .....	32
IRMÃOS BOLSONARO VÃO PARTICIPAR DE EVENTO CONTRA ANTISSEMITISMO EM ISRAEL .....	33
LEWANDOWSKI AGORA APOIA RECRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA SEGURANÇA PÚBLICA .....	33
MINISTÉRIO DA AGRICULTURA APREENDE 21 T DE CAFÉ IRREGULAR EM CURITIBA.....	34
NOVO MINISTRO DO TURISMO ASSUME O CARGO NESTA TERÇA-FEIRA.....	35
SENADOR ANUNCIA COLETA DE ASSINATURAS PARA CPI SOBRE CONTRATO DO BANCO MASTER .....	35
MP DEFLAGRA OPERAÇÃO QUE ATINGE PREFEITO DE CIDADE DO MA.....	36
CAMPANHA CONTRA ASSÉDIO E FEMINICÍDIO CHEGA AOS AEROPORTOS .....	37
GOVERNO RESPONDE A PAES E LIBERA AUMENTO DE PASSAGEIROS NO SANTOS DUMONT .....	39
ANAC DIZ QUE DECISÕES SOBRE AEROPORTOS SEGUEM CRITÉRIOS TÉCNICOS E DO TCU .....	41
NOVA PONTE ENTRE MARANHÃO E TOCANTINS É ENTREGUE UM ANO APÓS TRAGÉDIA .....	42
RODOANEL NORTE TEM PRIMEIRO TRECHO LIBERADO APÓS RETOMADA DAS OBRAS.....	43
TARCÍSIO ATRIBUI ATRASOS À CORRUPÇÃO E À LAVA JATO.....	45
JUSTIÇA LIBERA AVANÇO DO TRECHO 2 DA DERROCAGEM DO PEDRAL DO LOURENÇO.....	45
ANTAQ REABRE CONSULTA SOBRE ARRENDAMENTO NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO .....	46
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ALTERAÇÕES DE CARGA EM ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS: O QUE REVELA O ACÓRDÃO 2658/2025-TCU.....	47
ANP AUTORIZA INÍCIO DE OPERAÇÕES DA PLATAFORMA P-78 NO PRÉ-SAL.....	48
PETRÓLEO SOBE PELA QUARTA SESSÃO SEGUIDA COM ESCALADA DE TENSÕES GEOPOLÍTICAS .....	50
EXCESSO DE OFERTA LEVA ONS A CONSIDERAR ACIONAMENTO DE PLANO EMERGENCIAL NO NATAL .....	51
PROJETO ENERGIA AZUL APOSTA NO OCEANO COMO FONTE DE ELETRICIDADE E HIDROGÊNIO.....	52



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 200/2025  
Página 3 de 84  
Data: 23/12/2025  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

FOGUETE EXPLODE APÓS DECOLAGEM EM BASE ESPACIAL NO MARANHÃO .....	53
DÓLAR FECHA A R\$ 5,58, MAIOR VALOR EM QUASE 5 MESES .....	55
GLEISI CULPA “JUROS ESTRATOSFÉRICOS” POR AUMENTO DA DÍVIDA PÚBLICA.....	56
NOVO MÍNIMO IMPACTARÁ EM R\$ 39,1 BI AS CONTAS DA PREVIDÊNCIA.....	58
MAIS DE 141 MIL AINDA NÃO SACARAM ABONO SALARIAL .....	58
CONCESSÕES DE CRÉDITO CAEM 6,2% EM NOVEMBRO, ESTIMA FEBRABAN .....	59
MORAES CONCEDE PRISÃO DOMICILIAR AO GENERAL HELENO .....	59
MINISTRO DETERMINA RETOMADA DE PROCESSO CONTRA RAMAGEM.....	60
PGR DEFENDE PROGRESSÃO DE REGIME DO HACKER WALTER DELGATTI .....	61
DINAMARCA E GROENLÂNDIA REAGEM À INVESTIDA DE TRUMP .....	61
UCRÂNIA ATACA TERMINAL DE PETRÓLEO, AVIÕES E NAVIOS NA RÚSSIA .....	63
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>63</b>
CGU VÊ FRAGILIDADES CONTÁBEIS E RECOMENDA AJUSTE NO BALANÇO DOS CORREIOS QUE PODE ELEVAR PREJUÍZO EM R\$ 1 BI.....	63
PAES AGENDA ENCONTRO COM SILVIO COSTA FILHO EM JANEIRO PARA TRATAR DOS AEROPORTOS DO RIO .....	66
MORAES E GALÍPOLO CONFIRMAM REUNIÕES E DIZEM QUE OBJETIVO ERA TRATAR DA LEI MAGNITSKY .....	66
APÓS TRUMP SUSPENDER LICENÇA DE EÓLICA OFFSHORE, EMPRESA AVALIA ENTRAR NA JUSTIÇA .....	68
BNDES APROVA FINANCIAMENTO DE R\$ 2 BI PARA NOVA FERROVIA DA RUMO EM MATO GROSSO. ENTENDA O PROJETO ...	69
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>70</b>
CORREIOS REDUZIRAM PASSIVO DE R\$ 1 BILHÃO PARA APENAS R\$ 18 EM BALANÇO DE MANEIRA IRREGULAR, DIZ CGU .....	70
RODOANEL NORTE ‘NASCE DEFASADO’, MAS DEVE TER IMPACTO POSITIVO, DIZ PROFESSOR DA USP .....	72
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>74</b>
PORTO IMETAME VENDE 50% DAS AÇÕES DE TERMINAL DE CONTÊINERES PARA HANSEATIC GLOBAL TERMINALS, DA HAPAG LLOYD.....	74
PREFEITURA DO RIO ACIONA TCU CONTRA AUMENTO DE VOOS NO SANTOS DUMONT .....	74
BNDES APROVA R\$ 2 BI PARA RUMO CONCLUIR 1ª ETAPA DA FERROVIA DO MATO GROSSO .....	76
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>77</b>
CMA CGM RECEBE PORTA-CONTÊINERES COM PROPULSÃO A METANOL E BICOMBUSTÍVEL .....	77
ANP AUTORIZA INÍCIO DAS OPERAÇÕES DO FPSO P-78 NO CAMPO DE BÚZIOS .....	77
TCP ALCANÇA MOVIMENTAÇÃO DE 1.6 MILHÃO DE TEUS EM 2025 .....	78
GOVERNO DO RIO DE JANEIRO CRIA PROGRAMA PARA REFORÇAR FISCALIZAÇÃO E AÇÕES DE SEGURANÇA NOS PORTOS .....	78
NORMA ATUALIZA CRITÉRIOS PARA LIBERAÇÃO DE RECURSOS DAS CONTAS VINCULADAS DAS EBNS .....	79
JURISTAS DEFENDEM ESPECIALIZAÇÃO EM DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO.....	80
PORTO DE SANTOS MOVIMENTOU 16,1 MILHÕES DE TONELADAS EM NOVEMBRO .....	83
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>84</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM .....	84





## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### NOVO TRECHO DO RODOANEL NORTE VAI BENEFICIAR O PORTO DE SANTOS; ENTENDA

Fase 1, inaugurada nesta terça (23), vai do km 129 ao km 153; expectativa é de ampliar o tráfego de caminhões rumo ao cais santista

**Por Bárbara Farias 23 de dezembro de 2025**



***Cerca de 40 mil veículos devem usar diariamente o novo trecho; mais da metade são caminhões e carretas, principalmente os que transportam produtos para o Porto de Santos (Divulgação/Governo do Estado)***

A fase 1 do trecho Norte do Rodoanel Mário Covas foi inaugurada nesta segunda-feira (22) e está aberta ao tráfego de veículos a partir desta terça-feira (23). A expectativa é de que cerca de 40 mil veículos utilizem diariamente a nova opção rodoviária, sendo mais da metade caminhões e carretas, principalmente os que

transportam produtos de exportação para o Porto de Santos. A conclusão do Rodoanel Norte está prevista para o segundo semestre de 2026.

O trecho entregue, do km 129 ao km 153, soma 24 quilômetros de pistas duplas com três faixas de rolamento, conectando a Rodovia Presidente Dutra à Rodovia Fernão Dias. A estrutura inclui quatro túneis que totalizam dois quilômetros, além de viadutos e acessos. A via faz conexão com o trecho Leste do Rodoanel, na altura da Rodovia Ayrton Senna.



***Foram entregues 24 quilômetros de pistas duplas, quatro túneis de dois quilômetros, além de viadutos (Divulgação/Governo do Estado)***

Ao todo, o Rodoanel Norte tem 44 quilômetros de malha rodoviária e as obras foram licitadas por meio de concessão patrocinada, na modalidade de parceria público-privada (PPP).

A concessionária Via SP Serra, empresa do Grupo Via Appia, assinou um contrato com o

Governo Paulista válido por 31 anos que engloba a construção, a operação e a manutenção da rodovia.

Paralisada por seis anos, a construção do trecho norte foi retomada em abril de 2024, com investimento previsto de aproximadamente R\$ 3,4 bilhões, sendo R\$ 1,35 bilhão de aporte público do Estado e pouco mais de R\$ 2 bilhões da concessionária.

Em seu discurso, na cerimônia realizada em Guarulhos, o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) destacou que o trecho Norte está sendo entregue seis meses antes do previsto e que o Rodoanel “é fundamental para a mobilidade por causa de suas conexões com rodovias importantes como a Bandeirantes, Anhanguera, Castelo Branco, Raposo Tavares, Anchieta, Imigrantes e, a partir de agora, com a Presidente Dutra e a Fernão Dias”.

Segundo ele, “todos os dias serão 10, 20 mil caminhões a menos na marginal (da Capital paulista)”. A extensão passará a operar com uma Base do Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU) no km 135, equipada com estacionamento, banheiros, água potável e área de descanso. Também contará com um Centro de Controle de Operações (CCO) no km 156 e uma base da Polícia Militar Rodoviária (PMR).

### Entrega

O secretário estadual de Parcerias em Investimentos em exercício, Diego Domingues, afirmou que o projeto demonstra a preocupação em garantir que as pessoas trafeguem com segurança e agilidade, chegando ao destino conforme o planejado.

“Esse é o papel da Secretaria de Parcerias: assegurar a entrega de projetos com base técnica, segurança e previsibilidade”.

Presente ao evento, o presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, disse que um terço do investimento foi feito pelo banco público, ressaltando que as obras foram uma oportunidade de emprego aos operários que estavam sem trabalho.

### Pedágio

O trecho inaugurado contará com dois pórticos eletrônicos do sistema free flow, um em cada sentido, para cobrança de pedágio. Os pórticos estão localizados em Guarulhos, no km 135+120 (sentido externo/Fernão Dias) e no km 135+140 (sentido interno/Dutra).

Os valores variam de acordo com a categoria do veículo. A tarifa cheia mais alta será de R\$ 27,74, para caminhões e ônibus de grande porte. Para veículos leves, a tarifa cheia será de R\$ 4,62. Usuários que utilizam tags de pagamento automático terão desconto de 5% e pagarão R\$ 4,38.

### Fase 2

Segundo o Governo do Estado, a fase 2 contemplará pistas da região da Rodovia Fernão Dias até a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, na Capital paulista. A entrega está prevista para o segundo semestre de 2026, quando o Rodoanel Norte passará a operar integralmente.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 23/12/2025*

## PORTO DE SANTOS SE APROXIMA DE NOVO RECORDE AO ATINGIR 171 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS

Apenas em novembro, o cais santista movimentou 16,1 milhões de toneladas; veja os números ao longo do ano

**Por *ATribuna.com.br* 23 de dezembro de 2025**



***Carga com maior participação no ano foi soja em grãos, com 33,83 milhões de toneladas movimentadas (Divulgação/APS)***

O Porto de Santos manteve, em novembro, o ritmo de crescimento consolidado ao longo de 2025 e voltou a registrar recorde de movimentação de cargas. Foram 16,13 milhões de toneladas, a maior marca para um mês de novembro, enquanto o acumulado do ano atingiu 171,62 milhões de toneladas, também a marca mais expressiva para o período.

Com esse desempenho, faltam apenas 7,4 milhões de toneladas para que o cais santista supere o recorde anual de 2024, quando foram movimentadas 179,8 milhões de toneladas, reforçando a expectativa de novo marco histórico até o final do ano.

Os dados foram publicados na última sexta-feira pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

A movimentação de contêineres também apresentou crescimento expressivo. O acumulado de 2025 já alcança 5,4 milhões de TEU (unidade de medida padrão equivalente a um contêiner de 20 pés), avanço de 8% em relação a 2024.

“É um resultado esperado, mas extremamente significativo. Ele confirma a urgência da ampliação da Poligonal do Porto de Santos, além do reforço contínuo nas infraestruturas de acesso, como o aprofundamento do canal e as obras das avenidas perimetrais”, afirma o presidente da APS, Anderson Pomini.

### Desempenho mensal

Na comparação com novembro de 2024, o crescimento total foi de 13,9%. Os embarques passaram de 10,01 milhões para 11,57 milhões de toneladas (+15,6%). Já os desembarques cresceram 11,1%, de 4,10 milhões para 4,56 milhões de toneladas.

Entre as cargas embarcadas, açúcar, milho e soja ultrapassaram 2 milhões de toneladas cada, liderando o desempenho do mês passado. Nos desembarques, o destaque foi o adubo, com volume superior a 1 milhão de toneladas.

Em contêineres, novembro também foi o melhor da história do Porto, com 489,15 mil TEU, crescimento de 5,3% em relação ao mesmo mês de 2024 (464,7 mil TEU).

### Acumulado

Entre janeiro e novembro o complexo portuário de Santos movimentou mais de 171,2 milhões de toneladas, alta de 2,7% na comparação com o mesmo período de 2024. No segmento de contêineres, o volume acumulado chegou a 5,4 milhões de TEU, consolidando crescimento de 8% e novo recorde histórico. Mais uma vez, o agronegócio teve papel central no desempenho do Porto, segundo dados da APS.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 23/12/2025**

## PRIMEIRA SALA VIP PARA CRUZEIROS DO BRASIL COMEÇA A FUNCIONAR NO PORTO DE SANTOS PARA A TEMPORADA; CONHEÇA AS ATRAÇÕES

Até o final deste ano, a sala atenderá convidados; a inauguração oficial para o público ocorrerá em janeiro

**Por Nicollas Felix 23 de dezembro de 2025**



**Com 330 metros quadrados, a sala VIP tem capacidade para até 80 pessoas e área com vista para os navios do Porto de Santos (Divulgação)**

A primeira sala VIP do Brasil destinada a passageiros de navios de cruzeiros começou a funcionar no domingo (21), no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, no Porto de Santos. Por enquanto, a sala está aberta todos os dias apenas para convidados, em fase experimental (soft opening). A inauguração oficial para o público é programada para janeiro de 2026, ou seja, ainda durante a atual

temporada de cruzeiros. O dia exato não foi informado.



O espaço – chamado de Krooze VIP lounge, semelhante às salas existentes em aeroportos – é administrado pela empresa de tecnologia Krooze. Trata-se de uma plataforma de vendas de cruzeiros que funciona como um ecossistema do setor, conectando companhias marítimas a operadoras e agências de viagem no Brasil e na América Latina.

De acordo com a empresa Krooze, que fechou contrato de cinco anos com o Concais para explorar a área, “o espaço foi desenvolvido para oferecer mais conforto, atendimento personalizado e uma experiência diferenciada aos passageiros de cruzeiros”.

### Como é o local

Com 330 metros quadrados (m<sup>2</sup>), a sala VIP tem capacidade para receber entre 50 e 80 pessoas ao mesmo tempo.

O local possui bufê gourmet, bebidas premium, área de descanso com vista para os navios atracados, internet Wi-Fi de alta velocidade, recepção exclusiva, bar, banheiros modernos e tecnologia de acesso personalizado.

Segundo a empresa, o projeto arquitetônico une “elegância natural, uso de madeira, texturas orgânicas e uma iluminação acolhedora, criando um ambiente leve e exclusivo”.



### ***O local possui bufê gourmet e bebidas premium (Divulgação)***

#### ***Como acessar***

O acesso ao espaço privativo deverá ser vendido aos passageiros no terminal a partir de janeiro. A Krooze não informou valores nem como será o funcionamento. Por exemplo, por quanto tempo cada visitante pode ficar na sala.

Agentes de viagens e operadores parceiros da Krooze terão prioridade na compra dos ingressos. Por enquanto, não estão previstas parcerias com operadoras de cartões de

crédito para acesso livre.

Primeira sala VIP para cruzeiros do Brasil já funciona no Concais. Até o final deste ano, a sala atenderá convidados; a inauguração oficial para o público ocorrerá em janeiro.



### ***Projeto arquitetônico utiliza madeira e texturas (Divulgação)***

#### ***Experiência***

A ideia da Krooze é que a experiência dos viajantes de cruzeiros ganhe um novo patamar enquanto esperam o embarque no terminal santista. O objetivo é que as agências de turismo e as próprias companhias de cruzeiros ofereçam a sala VIP junto com a venda de pacotes. Como a capacidade é para receber até 80 pessoas ao mesmo tempo, haverá restrições de tempo e, provavelmente, fila de espera, a depender do interesse dos milhares de

passageiros que usam o Concais. O local tem 330 metros quadrados (m<sup>2</sup>), possui bufê gourmet, bebidas premium, internet Wi-Fi de alta velocidade, recepção exclusiva, área de descanso com vista para o cais de atracação dos navios, bar, banheiros modernos e tecnologia de acesso personalizado. O acesso ao espaço privativo deverá ser vendido aos passageiros no terminal a partir de janeiro, quando a sala VIP inaugura oficialmente ao público.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/12/2025

## **“A INFRAESTRUTURA NO BRASIL NÃO ACOMPANHOU O RITMO DOS TERMINAIS”, DIZ ROBERTO PAVECK**

A Tribuna entrevista Roberto Paveck, economista e especialista portuário

**Por Ted Sartori 21 de dezembro de 2025**

O economista e especialista portuário Roberto Paveck, de 42 anos, analisa com profundidade cada assunto que trata, em razão da experiência de 13 anos nas áreas de logística, inovação e gestão do setor. Na entrevista a seguir, ele, que também é colunista de A Tribuna, aborda vários aspectos ligados aos portos brasileiros.



**Roberto Paveck: “Os principais obstáculos continuam sendo o alto custo de investimento e a qualificação da mão de obra” (Alexsander Ferraz/AT)**

**Como o senhor avalia os portos brasileiros em termos de infraestrutura e eficiência logística?**

Os portos brasileiros vivem um cenário de avanços importantes, mas ainda marcado por contrastes. Nos últimos anos, vimos uma melhora consistente em infraestrutura portuária,

puxada principalmente pela iniciativa privada, que investiu em expansão de capacidade, modernização de equipamentos e aumento de produtividade operacional. Em muitos terminais, o nível de eficiência já se aproxima dos melhores padrões internacionais. Por outro lado, a infraestrutura pública que sustenta essa operação, como acessos terrestres, digitalização e coordenação logística, ainda avança em ritmo desigual. Essa diferença cria gargalos que afetam o fluxo de cargas e limitam o potencial competitivo do País.

O Brasil já mostrou que domina as operações dentro do porto; o desafio agora é fazer com que tudo o que acontece antes de a carga chegar e depois que ela sai tenha o mesmo padrão de eficiência. Apesar disso, vejo um ambiente cada vez mais favorável para evolução. Há uma agenda de inovação mais madura, um setor privado disposto a investir e uma percepção crescente de que eficiência logística não depende apenas de obras, mas também de integração, planejamento e uso inteligente de dados.



**Roberto Paveck: “O desafio agora é fazer com que tudo o que acontece antes de a carga chegar e depois que ela sai tenha o mesmo padrão de eficiência” (Alexsander Ferraz/AT)**

**Em que grau a automação já avançou nos terminais no Brasil?**

Grande parte desses terminais pertence a grupos econômicos que operam em diversos países e seguem padrões internacionais de produtividade e tecnologia. Esse contexto gera

pressão natural para modernizar, mantendo os terminais brasileiros alinhados ao desempenho das outras unidades do mesmo grupo no exterior. Como resultado, observamos uma evolução contínua: sistemas operacionais integrados, gates mais eficientes, planejamento digital de pátio e equipamentos com maior assistência tecnológica. Os principais obstáculos continuam sendo o alto custo de investimento e a qualificação da mão de obra. A presença de profissionais capacitados permanece indispensável.



### **Qual sua avaliação sobre o Projeto de Lei (PL) 733/2025, a nova Lei dos Portos?**

Considero muito positivo o esforço de facilitar a instalação de Terminais de Uso Privado (TUPs) e ampliar a participação do capital privado na gestão portuária. Esse movimento tende a atrair novos investimentos, aumentar a concorrência e acelerar a modernização do setor. Também vejo com bons olhos a criação de uma entidade voltada à autorregulação e à mediação de conflitos, o que pode reduzir a judicialização e tornar o ambiente portuário mais previsível, ágil e eficiente. Por outro lado, há pontos que merecem atenção. A proposta de definir o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) como certificador preferencial para a qualificação dos trabalhadores portuários concentra uma responsabilidade que hoje é distribuída entre várias instituições. Atualmente, diversas organizações têm acesso aos recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo para desenvolver programas de formação, o que garante pluralidade, competição saudável e diferentes abordagens pedagógicas. Ao permitir que apenas o Senat tenha acesso a esse fundo, mesmo reconhecendo sua competência, corremos o risco de restringir a oferta de possibilidades e limitar a diversidade necessária.

### **Como o senhor vê o papel dos portos como hubs de industrialização?**

Quando falamos em aumentar o valor agregado das exportações, os portos entram naturalmente nesse debate. Eles podem funcionar como polos de produção e transformação, e isso faz sentido por diversos motivos. Primeiro, logística: produzir próximo ao porto reduz custos, economiza tempo e aumenta a competitividade. Em segundo lugar, o encadeamento produtivo: quando instalamos indústrias e serviços de maior valor agregado na retroárea portuária, ativamos um efeito multiplicador real. Cada nova planta industrial puxa uma cadeia inteira junto, fornecedores, tecnologia, logística especializada, empregos qualificados e demanda crescente por engenheiros e técnicos. Isso não só diversifica a economia local, mas faz com que uma parcela muito maior do valor gerado permaneça no país, em vez de ser capturada no exterior. Mas é necessário construir um ambiente favorável: políticas, incentivos, infraestrutura e planejamento estratégico.

### **As Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) têm se mostrado promissoras. Qual sua opinião sobre o papel das ZPEs no País, e no Porto de Santos?**

A ideia central de uma ZPE é criar um ambiente competitivo para que empresas produzam no Brasil e exportem com menor custo, menos burocracia e mais previsibilidade. No papel, esse modelo é extremamente interessante porque combina incentivos fiscais, simplificação administrativa e uma lógica de cluster produtivo voltado ao mercado externo. É uma forma de agregar valor antes que a carga deixe o País. No caso do Porto de Santos, existe uma vocação muito clara para transformar produtos ligados às cadeias agroexportadoras, química e petroquímica. Mas, antes mesmo de pensar em um modelo formal de ZPE, poderíamos dar um passo anterior que já seria um avanço significativo: viabilizar áreas para a instalação de condomínios industriais integrados ao Porto. Esse tipo de arranjo eu tive a oportunidade de conhecer em Joinville, em um modelo que me impressionou justamente pela integração. Não era apenas um conjunto de empresas dividindo infraestrutura. No mesmo espaço conviviam indústria, universidade e um hub de inovação, formando um ecossistema real, onde conhecimento, tecnologia e produção se retroalimentavam. A proximidade física acelerava soluções, reduzia custos, criava mão de obra qualificada e fortalecia toda a cadeia produtiva local. Se algo semelhante fosse estruturado em Santos, já teríamos um avanço importante.

### **Quais são os gargalos que mais atrasam a competitividade dos portos brasileiros?**

Os acessos terrestres. Quando falamos em acessos, estamos tratando do trecho final que conecta o porto às cidades, aos polos industriais e às redes de distribuição. É nesse ponto que surgem os maiores conflitos: trânsito urbano, vias saturadas, limitações físicas, disputas pelo uso do solo e custos operacionais maiores por causa da imprevisibilidade. E essa realidade não é uma particularidade brasileira. Portos como Los Angeles, Roterdã, Hamburgo e Singapura enfrentam o mesmo tipo de pressão quando crescem ao lado de áreas urbanas densas. Ou seja, é um fenômeno típico de grandes hubs logísticos inseridos em regiões metropolitanas. O desafio é que a infraestrutura externa no Brasil simplesmente não acompanhou o ritmo de modernização dos terminais. A maior parte das cargas chega por rodovias que já operam no limite, acumulando congestionamentos, filas, custos extras e perda de previsibilidade. Mesmo na ferrovia, onde houve avanços relevantes, a malha ainda é restrita, saturada em alguns trechos ou compartilhada com

outros usos, reduzindo a eficiência para o transporte portuário. Por isso, hoje a dificuldade não está mais em operar a carga dentro do terminal, mas em garantir que ela consiga chegar até ele com fluidez, regularidade e custo competitivo. É nesse último trecho, onde porto e cidade se encontram, que está o gargalo que determina o ritmo de toda a cadeia logística.

### **Como o senhor avalia o papel da iniciativa privada e dos terminais privados na modernização portuária no Brasil?**

O que falta para que esse setor seja mais competitivo? A iniciativa privada é o grande motor da modernização portuária no Brasil. Foram os terminais privados que impulsionaram investimentos em tecnologia, ampliação de capacidade, automação e modelos de gestão mais eficientes, elevando a produtividade e reduzindo tempos de operação. Esse movimento mudou o patamar dos portos brasileiros e mostrou que, quando o ambiente permite, o setor responde rapidamente com inovação. Ainda assim, para que essa competitividade avance de forma sustentável, alguns pontos precisam evoluir. O primeiro é a simplificação e a previsibilidade regulatória. O segundo é a infraestrutura de acesso. O terceiro é a integração digital. A iniciativa privada já fez sua parte ao demonstrar capacidade de transformar operações e criar eficiência. O próximo passo é alinhar governança, infraestrutura e digitalização para que os avanços deixem de ser iniciativas isoladas e se convertam em competitividade real para o país.

### **Se o senhor tivesse que escolher uma prioridade para o setor portuário brasileiro nos próximos três anos, qual seria e por quê?**

A implantação de um Port Community System (PCS) deveria estar no centro das prioridades dos próximos três anos. Um PCS, de forma simples, é uma plataforma digital que integra toda a comunidade portuária, terminais, armadores, agentes de carga, transportadores, despachantes, alfândega e órgãos públicos, criando um fluxo único de informações. Nos portos onde esse modelo foi adotado, os resultados são muito claros: menos burocracia, mais previsibilidade, redução de tempo e custos, e operações muito mais fluídas. Não é discurso, é evidência. Além disso, o processo de implantação de um PCS traz um benefício adicional quase tão importante quanto o sistema em si: ele obriga a comunidade portuária a conversar. Hoje, o maior desafio não é tecnológico. É a fragmentação. Cada ator opera com seu próprio sistema, sua lógica, seu ritmo. Essa multiplicidade cria atritos, gera filas, aumenta custos e reduz previsibilidade. O PCS resolve justamente isso ao transformar a informação em um fluxo contínuo, transparente e confiável. Mesmo que em três anos o sistema ainda não esteja totalmente consolidado, esse período seria suficiente para organizar a governança, integrar processos-chave e estabelecer um novo padrão de colaboração. E só isso já representaria um salto significativo para o setor portuário brasileiro.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 21/12/2025**

## **JUSTIÇA SUSPENDE LICITAÇÃO DE CONDOMÍNIO LOGÍSTICO EM SANTOS**

Decisão provisória (liminar) atende ao pedido feito pela Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres

**Por Maurício Martins 20 de dezembro de 2025**



**Local para condomínio logístico em Santos fica na Avenida Augusto Barata, entre os bairros Alemoa e Saboó, tem 242 mil metros quadrados e prevê pátio para 460 caminhões (Alexsander Ferraz/AT)**

A Justiça Federal acatou o pedido da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec) e determinou a suspensão imediata da licitação que a Autoridade Portuária de Santos (APS) fez para a cessão de uma área para a implantação do

Condomínio Logístico da Margem Direita (CLDM), em Santos. A decisão liminar (provisória), de

sexta-feira, é do juiz federal substituto Diogo Henrique Valarini Belozo, da 1ª Vara Federal de Santos. Se não for derrubada por recurso, a medida vale até o julgamento final do processo.

Na ação, a Abratec pede a anulação do edital, argumentando que o terreno escolhido para o condomínio logístico, que fica na Avenida Augusto Barata, entre os bairros Alemoa e Saboó, é classificado no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos como área destinada às atividades-fim do porto, como atracação e movimentação de cargas.

Por isso, a associação sustenta que esse local não poderia ser explorado por meio de cessão de uso, como propôs a APS, e que qualquer mudança de destinação exigiria autorização prévia da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Além disso, a Abratec aponta contradição no próprio edital, já que a APS classifica o condomínio como empreendimento “não operacional” ou “acessório”, algo que, na visão da entidade, não poderia ser implantado em uma área que o PDZ reserva para fins operacionais.

A entidade também classifica como injustificável impor restrições à participação no certame de empresas ou grupos econômicos que já atuem na movimentação de contêineres no Porto de Santos.

Outro questionamento refere-se ao tempo para apresentação das propostas. De acordo com a ação, o edital foi publicado em 21 de outubro, com entrega dos documentos para 12 de novembro de 2025. A Abratec afirma que o prazo é curto demais diante do porte e da complexidade do empreendimento, que envolve grande área, investimentos elevados e estudos técnicos detalhados. Na avaliação da entidade, isso limitou a participação de interessados, afetando a competitividade do certame.

### Projetos

A decisão atinge exclusivamente o projeto do condomínio logístico previsto para Santos. O local, com 242 mil metros quadrados (m2), prevê pátio regulador para caminhões, serviços e espaços para refeição e descanso de motoristas. O estacionamento é para 460 vagas. Já a área de serviços de apoio logístico seria voltada para carga e contêineres. O investimento é de R\$ 282,5 milhões.

A proposta da APS, porém, envolve outro empreendimento do tipo, na Margem Esquerda do Porto, em Guarujá, que não é alvo de questionamento judicial. Essa área, com 163,1 mil m2, fica no bairro Conceiçãozinha, no Distrito de Vicente de Carvalho. O complexo abrigará pátio regulador com 417 vagas para caminhões, área de serviços de apoio logístico e um espaço para armazéns cobertos. O cessionário terá que investir R\$ 195,4 milhões.

### Etapas

Na etapa mais recente do processo, realizada na última quarta-feira, a APS recebeu propostas para os dois condomínios. Os certames tiveram propostas únicas. O Consórcio Portlog venceu em Santos e o Consórcio Marlog-Petrasalis Logística em Guarujá.

Juntos, os dois projetos oferecerão 877 vagas de estacionamento para caminhões, que deverão estar disponíveis a partir de 2029. Os dois contratos somam R\$ 477,9 milhões em investimentos e a cessão das áreas será por 20 anos.

Com a liminar, entretanto, o avanço do projeto de Santos fica paralisado até nova decisão judicial. O processo seguirá para julgamento do mérito do mandado de segurança, quando o juiz analisará de forma aprofundada a legalidade das cláusulas questionadas pela Abratec e a modelagem adotada pela APS para a cessão da área.

### Posicionamento

A Autoridade Portuária de Santos (APS) afirma, em nota, que tomou ciência da decisão liminar que determinou suspensão do Procedimento Licitatório nº 01/2025, concedida na noite de sexta-feira pela 1ª Vara Federal de Santos. A APS informa que irá recorrer da decisão e que, considerando os prazos definidos pelo procedimento licitatório, tal decisão não afeta o andamento da licitação.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 20/12/2025**



## PORTO DE SANTOS LIDERA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO SUDESTE; VEJA OS NÚMEROS

Com 119,4 milhões de toneladas até outubro, complexo responde por mais de 20% da carga regional  
*Por ATribuna.com.br 20 de dezembro de 2025*



**Santos movimentou 119,4 milhões de toneladas, 20,8% de toda a carga da Região Sudeste até outubro (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)**

Com o maior complexo do País, o Porto de Santos 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 no Porto de Açu (RJ) registrou 49,6 milhões de toneladas, com expressivo crescimento de 15,43%, reforçando a relevância do Sudeste na logística energética nacional.

### Principais mercadorias

O levantamento da Antaq mostra que o minério de ferro permaneceu como a principal mercadoria movimentada no Sudeste (33,7% do total), com 194,2 milhões de toneladas, crescimento de 7,46%, consolidando a região 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.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 20/12/2025*

## PORTOS DO SUDESTE CHEGAM A 575,5 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ OUTUBRO

Alta é de 4,9% em relação ao mesmo período de 2024, mantendo a região como principal eixo logístico do País

*Por ATribuna.com.br 20 de dezembro de 2025*



**Os contêineres responderam por 60 milhões de toneladas, com expansão de 2,1%, enquanto a carga geral atingiu 28,6 milhões, alta de 1,6% (Alexsander Ferraz/AT)**

A movimentação de cargas nos portos da Região Sudeste alcançou 575,5 milhões de toneladas entre janeiro e outubro de 2025, segundo dados divulgados esta semana pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O volume representa crescimento de 4,9% 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 graneis sólidos, que somaram 299,7 milhões de toneladas, com alta de 4,2% frente a 2024. Os graneis líquidos alcançaram 187,3 milhões de toneladas, registrando crescimento de 7,7%, fortemente influenciados pela movimentação de petróleo e derivados.

Já as cargas em contêineres responderam por 60 milhões de toneladas, com expansão de 2,1%, enquanto a carga geral atingiu 28,6 milhões de toneladas, crescimento de 1,6% em relação a 2024, de acordo com as estatísticas divulgadas pela Antaq.

### Tipos de navegação

Do total movimentado nos portos do Sudeste, 435,6 milhões de toneladas foram transportadas na navegação de longo curso, que são as operações entre o Brasil e outros países. Esse tipo de transporte registrou crescimento de 5,2% em relação a 2024, demonstrando o fortalecimento da integração da região com os mercados internacionais.

Já a cabotagem, que é o transporte de cargas entre portos brasileiros, somou 114,1 milhões de toneladas no período, com alta de 5,2% 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 6,6%, enquanto as importações registraram leve retração, de 2,4%, movimento que indica ajustes pontuais no volume de mercadorias.

**Fonte:** A Tribuna Digital - SP

**Data:** 20/12/2025



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

Estocagem subterrânea de gás: Origem avança em projeto inédito em Alagoas

Origem Energia obtém sinalização inédita da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para projeto de estocagem subterrânea de gás e confirma R\$ 100 milhões de investimento

**Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)**



**Com o Polo Alagoas e o projeto de estocagem subterrânea de gás natural, o Grupo Origem pretende transformar o estado no principal hub energético do Nordeste. Foto: Origem Energia/Divulgação**

A Origem Energia S.A. comunicou na segunda-feira (22) ao mercado a aprovação, pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), da minuta de autorização para o projeto de Estocagem Subterrânea de Gás Natural (ESGN) no campo de Pilar, em Alagoas. Trata-se do primeiro projeto desse tipo no Brasil, com capacidade inicial estimada em 50,6 milhões

de metros cúbicos e investimento de cerca de R\$ 100 milhões.

Segundo o fato relevante, a estrutura será implantada em reservatórios geológicos já existentes, que anteriormente foram utilizados para produção de gás. A iniciativa integra a estratégia da empresa de



verticalizar a cadeia de suprimento, integrando produção, transporte, armazenamento e comercialização de gás natural.

O campo de Pilar, localizado na região metropolitana de Maceió, abrange os municípios de Pilar, Marechal Deodoro, Satuba e Rio Largo, e compõe o portfólio de ativos adquiridos pela Origem da Petrobras no Polo Alagoas, em 2021.

### **ANP aprova minuta, mas operação depende de nova autorização**

A decisão da ANP foi tomada na semana passada, durante reunião da diretoria colegiada, e consistiu na aprovação da minuta da resolução autorizativa que permitirá à Origem implantar a primeira fase da estocagem subterrânea. Essa minuta define as condições e requisitos técnicos para o avanço do projeto, mas ainda será publicada no Diário Oficial da União, e a operação comercial dependerá de uma autorização posterior da agência.

Apesar de o Brasil ainda não possuir regulamentação específica sobre estocagem subterrânea de gás, a ANP considerou viável autorizar o projeto com base em normas técnicas já existentes para transporte, distribuição, segurança operacional e integridade geológica.

De acordo com o voto do diretor relator Fernando Moura, o projeto poderá “representar uma contribuição significativa para a infraestrutura do mercado de gás natural, aumentando a flexibilidade operacional, promovendo estabilidade no fornecimento e estimulando a concorrência”.

A Origem já obteve licença ambiental prévia do Instituto do Meio Ambiente de Alagoas (IMA) e informou que a previsão é iniciar as operações comerciais em 2026, após o cumprimento de todas as exigências técnicas e regulatórias estabelecidas pela ANP. Segundo a empresa, esse cronograma depende da publicação oficial da autorização no Diário Oficial da União, da conclusão do licenciamento ambiental completo e da implantação da infraestrutura de estocagem, incluindo os sistemas de compressão, monitoramento e injeção.

### **Potencial estratégico e impacto para o mercado de gás natural**

A estocagem subterrânea é amplamente utilizada em mercados desenvolvidos, como Estados Unidos e Europa, e cumpre função estratégica ao permitir armazenamento em larga escala de gás natural, garantindo segurança de suprimento, estabilidade de preços e resposta a picos de demanda.

O modelo brasileiro atual depende da importação de gás natural liquefeito (GNL), o que gera volatilidade de preços e limita a competitividade. Com a ESGN, a Origem pretende reduzir essa dependência e posicionar Alagoas como um hub logístico energético, aproveitando a infraestrutura de escoamento já existente e a localização próxima à Bacia de Sergipe-Alagoas.

O projeto é desenvolvido em parceria com a Transportadora Associada de Gás (TAG) e integra um plano mais amplo de investimentos da Origem no estado, que inclui a construção de novas térmicas e ampliação da unidade de processamento de gás natural (UPGN) de Maceió.

### **Alagoas no contexto da produção de gás natural**

Segundo dados da ANP referentes a novembro de 2023, Alagoas registrou uma produção média de 683 mil metros cúbicos de gás natural por dia, o que representa 1,3% da produção nacional. No contexto nordestino, a Bahia lidera com 1,8 milhão de m³/dia, seguida por Rio Grande do Norte, Sergipe e Alagoas.

A expectativa é que a implantação da estocagem subterrânea contribua para ampliar a relevância econômica e logística do estado, além de estimular investimentos e gerar empregos na cadeia de infraestrutura energética.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**  
**Data: 23/12/2025**



### TRANSNORDESTINA: SUDENE LIBERA MAIS R\$ 700 MILHÕES APÓS 1º TESTE DE CARGA

Diretoria Colegiada da Autarquia também autorizou o empenho de mais R\$ 115,4 milhões para a obra. Com os novos aportes, a Transnordestina passou a contar com 100% da execução contratada no Ceará

**Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)**



***A concessionária da Transnordestina deu início à fase de testes operacionais, transportando milho de Bela Vista (PI) a Iguatu (CE). Foto: Yasmin Fonseca/MIDR***

A Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) autorizou, nesta segunda-feira (22), a liberação de R\$ 700 milhões para a Ferrovia Transnordestina, com recursos do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE). A medida foi aprovada por unanimidade pela

Diretoria Colegiada da autarquia e incluiu também o empenho adicional de R\$ 115,4 milhões, valor que complementa a parcela contratual de R\$ 1 bilhão destinada ao projeto, principalmente no trecho cearense.

Segundo o diretor de Gestão de Fundos e Incentivos Fiscais da Sudene, Heitor Freire, a liberação foi autorizada após a apresentação das comprovações física, financeira e contábil da obra pela concessionária Transnordestina Logística S.A. (TLSA). A documentação foi validada pelo Banco do Nordeste, agente operador do fundo.

A Sudene é uma das principais financiadoras da ferrovia. A autarquia prevê o investimento de R\$ 7,4 bilhões até 2027, dos quais R\$ 6,1 bilhões já foram liberados, incluindo R\$ 800 milhões oriundos do antigo Finor. Os recursos estão voltados à execução da Fase 1 do projeto, que interliga Eliseu Martins (PI) ao Porto do Pecém (CE).

#### **100% da execução contratada e avanço físico no Ceará**

Com os novos aportes, o empreendimento passou a contar com 100% da execução contratada, conforme informado pela Sudene. Em 11 de dezembro, foram assinadas as ordens de serviço para os lotes 9 e 10, considerados os trechos de maior complexidade técnica da obra. O lote 9, com 46 km, liga Baturité a Aracoiaba. O lote 10, com 51 km, vai de Aracoiaba a Caucaia, na Região Metropolitana de Fortaleza.

Esses dois segmentos atravessam o Maciço de Baturité, exigindo soluções de engenharia específicas. A execução desses trechos é considerada fundamental para a conexão da linha férrea ao litoral cearense e sua integração ao Porto do Pecém, principal terminal vinculado ao projeto.

#### **Operação-teste com trem de carga marca novo estágio da Transnordestina**

A liberação dos recursos ocorreu logo após o início da fase de testes operacionais da ferrovia. Na sexta-feira (19) um trem de carga com 20 vagões carregados de milho percorreu 585 quilômetros entre Bela Vista (PI) e Iguatu (CE). A viagem foi concluída em 12 horas e 8 minutos, abaixo da previsão inicial de 14 horas.

Essa operação marca o início do comissionamento da Transnordestina, etapa que antecede o transporte regular de cargas. A expectativa da TLSA é iniciar a operação comercial em 2026, com conclusão das obras da Fase 1 prevista para 2028.

O superintendente da Sudene, Francisco Alexandre, destacou o avanço do projeto e o compromisso da autarquia com a viabilização da obra: "A Transnordestina deixou de ser uma promessa de longo prazo para se consolidar como uma realidade operacional. Este aporte de R\$ 700 milhões reafirma o

papel da Sudene na viabilização de uma obra com alto potencial de transformação da logística nordestina.”

\*Com informações da Sudene

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 23/12/2025

## GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

### MPOR E MARINHA DO BRASIL REFORÇAM O ACESSO À SAÚDE PÚBLICA POR MEIO DAS HIDROVIAS NA AMAZÔNIA



A navegabilidade dos rios garante a atuação dos Navios de Assistência Hospitalar e amplia o atendimento às populações ribeirinhas

***A navegação segura nas hidrovias amazônicas permite que os Navios de Assistência Hospitalar da Marinha do Brasil levem atendimento médico e odontológico a comunidades ribeirinhas de difícil acesso. - Foto: Divulgação/Marinha do Brasil***

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) atua em parceria com a Marinha do Brasil para garantir a navegabilidade das hidrovias amazônicas e apoiar as missões dos Navios de Assistência Hospitalar (NAsH). Com apoio técnico do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), a navegação fluvial permite o deslocamento das embarcações que levam atendimento médico e odontológico a populações ribeirinhas que vivem em áreas sem acesso terrestre contínuo, onde os rios são a principal e, muitas vezes, a única via de acesso a serviços essenciais.

Ao longo do ano, o MPor e o Dnit mantêm um trabalho permanente de monitoramento dos rios, organização das rotas de navegação, sinalização e ajustes nos trechos mais sensíveis. Essas ações garantem a regularidade das missões da Marinha do Brasil, inclusive nos períodos de cheia e vazante, e reforçam o papel das hidrovias como elo permanente entre o Estado e as populações ribeirinhas.

A manutenção das hidrovias assegura condições seguras de navegação e possibilita que os navios da Marinha do Brasil alcancem comunidades isoladas ao longo da extensa rede de rios da Amazônia. Essa atuação integrada viabiliza consultas médicas, atendimentos odontológicos e ações de prevenção, ampliando o acesso à saúde em territórios de difícil acesso.

#### NAVIOS DA MARINHA REFORÇAM O ATENDIMENTO MÉDICO NA AMAZÔNIA



#### Rios atendidos:

- Amazonas
- Solimões
- Madeira
- Purus
- Juruá
- Branco
- Içá
- Japurá
- Tapajós
- Xingu
- Jari
- Marajó
- Javari Negro



#### Operação viabilizada por:

Marinha do Brasil	MPor	DNIT
Execução das missões de assistência hospitalar	Política Pública de Infraestrutura Pluvial	Manutenção da navegabilidade (monitoramento e sinalização)

“A parceria entre o Ministério de Portos e Aeroportos e a Marinha do Brasil é essencial para que a política de manutenção das hidrovias se traduza em atendimento à população. Ao garantir a navegabilidade dos rios, criamos as condições para que os navios de assistência hospitalar cheguem com regularidade e segurança às comunidades mais isoladas, ampliando o acesso à saúde na Amazônia”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, a infraestrutura fluvial proporciona as condições necessárias para a atuação da Marinha do Brasil na região, permitindo o cumprimento de sua missão. “A manutenção da navegabilidade é a base das operações da Marinha do Brasil. O monitoramento contínuo dos rios, a sinalização náutica e a manutenção dos canais de navegação permitem planejar as missões com segurança e regularidade, mesmo diante das variações sazonais da Amazônia”, destacou.

### **Atendimento em saúde por vias fluviais**

Os Navios de Assistência Hospitalar levam atendimento médico e odontológico a comunidades ribeirinhas da Amazônia. Em muitas dessas localidades, os rios são o principal e, muitas vezes, o único caminho até os serviços de saúde.

Atualmente, os navios atuam em diversos trechos da rede de rios amazônicos, com destaque para as rotas entre Porto Velho (RO) e Caracará (RR) e entre Tabatinga (AM) e Santana (AP). Essas rotas permitem alcançar comunidades distantes dos centros urbanos e de difícil acesso por terra.

Para organizar os atendimentos ao longo do ano, as missões são divididas em Polos de Saúde. Os polos são definidos de acordo com os rios navegados e, em geral, recebem seus nomes, como Amazonas, Solimões, Madeira, Purus, Juruá, Javari, Negro/Branco, Içá, Japurá, Tapajós, Xingu, Jari e Marajó. Essa organização facilita o planejamento das rotas e garante a continuidade do atendimento às comunidades ribeirinhas.

Cada missão pode durar até quatro meses seguidos. Esse período considera as grandes distâncias entre as comunidades e os desafios de deslocamento na região amazônica. Desde 2021, os Navios de Assistência Hospitalar realizam, em média, cerca de 25 mil atendimentos por ano, incluindo consultas médicas, atendimentos odontológicos e ações de prevenção em saúde.

Em 2021, foram registrados 18.928 atendimentos. Em 2022, o número chegou a 19.540, ainda impactado pela pandemia da Covid-19. Com a retomada regular das missões, os atendimentos cresceram para 27.963 em 2023 e 32.468 em 2024. Em 2025, até o momento, já foram contabilizados 25.724 atendimentos. A atuação conjunta do Ministério de Portos e Aeroportos, do Dnit e da Marinha do Brasil garante a operação dos Navios de Assistência Hospitalar e amplia o acesso à saúde nas regiões mais distantes da Amazônia.

A iniciativa assegura que o cuidado em saúde chegue a quem vive longe dos centros urbanos, respeitando as características e os tempos da região amazônica.

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

**Data: 23/12/2025**

### **OBRAS DE MODERNIZAÇÃO PERMITEM ENFRENTAR ASSOREAMENTO HISTÓRICO NA HIDROVIA DA LAGOA MIRIM (RS)**

Projeto coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos amplia a segurança da navegação, fortalece a integração com o Uruguai e impulsiona o desenvolvimento econômico no sul do estado



***Modernização enfrenta o assoreamento histórico e amplia a segurança da navegação, fortalecendo a integração com o Uruguai e o desenvolvimento regional.***  
**- Foto: Divulgação**

O Governo Federal publicou, nesta terça-feira (23), dois editais de licitação para a modernização da Hidrovia da Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul. O projeto é coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e terá execução técnica a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).



A iniciativa integra o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) desde 2013 e entra agora na fase de execução. As intervenções previstas incluem a elaboração de projetos executivos, a realização de obras de dragagem e a implantação de sinalização náutica, com foco na melhoria da navegabilidade e no aumento da segurança da navegação ao longo de todo o ano.

Os editais também contemplam serviços de levantamento hidrográfico e de supervisão técnica das obras. As ações abrangerão trechos estratégicos da Hidrovia Brasil–Uruguai, como o canal navegável da Lagoa Mirim, o canal de São Gonçalo, o canal do Sangradouro e o acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar (RS).

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a publicação dos editais representa um avanço concreto na retomada de projetos estruturantes para o setor hidroviário nacional. “A Hidrovia da Lagoa Mirim é estratégica para o desenvolvimento do Sul do país e para a integração com o Uruguai. Com a publicação desses editais, avançamos na modernização da infraestrutura, ampliamos a segurança da navegação e criamos condições para um transporte mais eficiente, sustentável e competitivo”, afirmou o ministro.

A modernização da hidrovia permitirá enfrentar problemas históricos de assoreamento e limitações operacionais, garantindo melhores condições de navegação e maior previsibilidade ao transporte hidroviário. A expectativa é fortalecer a logística regional, impulsionar a economia local e beneficiar as atividades produtivas do sul do estado.

Além de seu papel na logística regional, a Hidrovia da Lagoa Mirim funciona como um corredor estratégico de integração com o Uruguai, contribuindo para o fortalecimento das relações econômicas e comerciais entre os dois países.

### Licitações

As empresas interessadas poderão apresentar propostas a partir de 23 de dezembro de 2025, por meio do portal [Compras.gov.br](http://Compras.gov.br). A abertura das propostas está prevista para os dias 3 e 10 de março de 2026, conforme o cronograma específico de cada edital. Os documentos completos estão disponíveis no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP) e no site do Dnit.

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

**Data:** 23/12/2025

## AVIAÇÃO BRASILEIRA BATE RECORDE COM 130 MILHÕES DE PASSAGEIROS; A MAIOR MOVIMENTAÇÃO DA HISTÓRIA DO PAÍS

Em três anos do governo do presidente Lula, foram incluídos mais de 30 milhões de passageiros na aviação do Brasil



**Números indicam recorde de 130 milhões de passageiros no transporte aéreo em 2025 - Foto: Divulgação**

O número de passageiros do transporte aéreo no país deve fechar o ano com um recorde de 130 milhões de pessoas, ultrapassando pela primeira vez os valores pré-pandemia. A previsão é do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com base no Relatório de Demanda e Oferta da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), atualizado nesta segunda-feira (22) os dados registrados até novembro.

O transporte aéreo movimentou mais de 117 milhões de passageiros entre janeiro e novembro, um número 9,3% superior ao registrado no mesmo período de 2024. O número de assentos

### AVIAÇÃO BRASILEIRA BATE RECORDE

**117 MILHÕES**

Recorde de passageiros  
(Janeiro a Novembro)

Previsão no ano  
**130 MILHÕES**  
passageiros

Projeção para o acumulado do ano  
indica consolidação do crescimento

**91,9 milhões**  
EM VOOS DOMÉSTICOS

**25,5 milhões**  
EM VOOS INTERNACIONAIS



As viagens para o exterior  
correspondem a 21,5%,  
enquanto voos domésticos  
representam um total de 78,5%

**Países com maior movimentação  
de passageiros com o Brasil em 2025:**



MINISTÉRIO DE  
PORTOS E  
AEROPORTOS

GOVERNO DO  
BRASIL

comercializados em voos domésticos (91,9 milhões) cresceu 8% sobre os números do ano passado. O aumento foi ainda maior (13,6%) no número de passageiros de voos internacionais, que atingiu 25,8 milhões até novembro.

“Este crescimento é um reflexo da economia do Brasil, das políticas públicas do Governo Lula que promovem o desenvolvimento socioeconômico do país. Em três anos, tivemos 30 milhões de passageiros a mais no transporte aéreo. Isto é duas vezes a movimentação anual do Aeroporto Internacional de Brasília”, afirmou o ministro Sílvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos.

O aumento dos números internacionais, segundo o ministro, também reflete o crescimento do protagonismo no país no debate global. “O Brasil voltou à cena mundial com o presidente Lula. Retomamos o diálogo com diversos países, reforçando nosso potencial econômico e turístico”, disse Costa Filho, lembrando que o número de passageiros internacionais representa hoje 22% da movimentação total.

Os países com maior movimentação de passageiros com o Brasil em 2025 foram: Argentina (4,3 milhões), Estados Unidos (4,2 milhões), Chile (3,1 milhões) e Portugal (2,6 milhões). Cerca de 29% dos voos internacionais passam por Guarulhos (14,9 milhões de passageiros, considerando origem e destino) e 10% pelo Galeão (5 milhões). Florianópolis (com 1 milhão de passageiros), Campinas (990 mil) e Brasília (790 mil) fecham o grupo dos cinco aeroportos internacionais mais movimentados do país.

Nos voos domésticos, a relação dos aeroportos mais movimentados (considerando passageiros com origem ou destino nestes aeroportos) são: Guarulhos (27 milhões), Congonhas (21,8 milhões), Brasília (14 milhões), Confins (11 milhões) e Galeão (10,7 milhões).

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

**Data: 23/12/2025**

### MINISTRO SILVIO COSTA FILHO VISITA OBRAS DO AEROPORTO DE CONGONHAS E DESTACA MODERNIZAÇÃO DO TERMINAL

Com investimentos de R\$ 2,5 bilhões, reforma inclui ampliação de salas VIP, novos restaurantes e mais conforto para os passageiros



**As obras no aeroporto fazem parte de um programa de modernização - Foto: Jonilton Lima/Mpor**

Nesta segunda-feira (22), o ministro Sílvio Costa Filho realizou uma visita técnica ao Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, e ressaltou o avanço das obras de modernização, destacando o bom funcionamento das operações. “Um grande conjunto de investimentos está sendo feito nos aeroportos. Estamos falando de R\$ 2,5 bilhões somente em Congonhas. Isso será fundamental para fortalecer a aviação do Brasil e proporcionar mais conforto e eficiência aos passageiros”, afirmou o

ministro.

As obras no aeroporto fazem parte de um programa de modernização, que envolve ampliação de áreas de embarque e desembarque, melhorias na infraestrutura, maior acessibilidade e integração com transporte público, garantindo eficiência e comodidade para os milhões de passageiros que utilizam o terminal diariamente.

Durante a visita, o ministro percorreu as novas áreas do terminal e destacou a transformação promovida pela Aena, concessionária responsável por Congonhas. “Houve um trabalho intenso de governança para modernizar as instalações e proporcionar mais conforto aos passageiros”, reforçou.

O diretor executivo do Aeroporto de Congonhas, Cléber Meira, que acompanhou a visita, explicou que a modernização inclui a ampliação de duas salas VIP, uma de 1.000 m<sup>2</sup> e outra de 13 m<sup>2</sup>, oferecendo aos passageiros espaços mais amplos para descanso e maior conforto durante a circulação pelo terminal. “Essas melhorias refletem nosso compromisso em oferecer experiências de viagem mais agradáveis e eficientes”, acrescentou.

### Mobilidade Urbana

A mobilidade urbana no aeroporto também está passando por uma ampla reorganização para facilitar o acesso e a circulação de veículos. Entre as mudanças, o edifício-garagem será transformado em uma praça de desembarque para aplicativos de transporte, enquanto os táxis passarão a operar no subsolo. Além disso, a integração com a estação de metrô próxima à entrada do terminal permitirá maior agilidade na chegada e saída dos passageiros, solucionando problemas recorrentes de congestionamento.

Congonhas é um dos aeroportos mais movimentados do país, com cerca de 80 mil passageiros diariamente, e as melhorias visam atender à crescente demanda com mais eficiência e segurança.

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

**Data:** 22/12/2025

## PORTOS DO SUL ATINGEM 108,4 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS

Entre janeiro e outubro, região registrou aumento de mais de 7% em relação ao ano passado; alta foi puxada por graneis sólidos e cargas containerizadas.



**Movimentação portuária na Região Sul alcançou 108,4 milhões de toneladas entre janeiro e outubro de 2025. Foto: Vosmar Rosa/Mpor**

A movimentação portuária na Região Sul alcançou 108,4 milhões de toneladas entre janeiro e outubro de 2025, de acordo com o Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O volume representa crescimento de 7,41% em relação ao mesmo período de 2024, confirmando o bom desempenho dos portos sulistas.

O desempenho regional foi impulsionado principalmente pelos graneis sólidos, que somaram 65,3 milhões de toneladas (alta de 1,65%). A movimentação de cargas containerizadas também teve forte evolução, atingindo 25,9 milhões de toneladas, com crescimento de 23,48%. O granel líquido movimentou 6,2 milhões de toneladas, expansão de 10,18%, enquanto a carga geral totalizou 11,0 milhões de toneladas, com aumento de 9,13% na comparação anual.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o avanço reflete o esforço conjunto de gestão e modernização da infraestrutura na região. “Os portos do Sul vêm apresentando um desempenho consistente, combinando aumento de demanda, diversificação de cargas e investimentos estruturantes”, afirmou.

### Portos mais movimentados



O Porto de Paranaguá (PR) liderou a movimentação na região com 55,2 milhões de toneladas, representando 50,9% do total movimentado, com crescimento de 7,61%. Em seguida aparece o Porto do Rio Grande (RS), com 26,3 milhões de toneladas, participação de 24,3% e alta de 9,32%.

O Porto de São Francisco do Sul (SC) movimentou 14,9 milhões de toneladas (13,7% do total), registrando alta de 1,48%. Já o Porto de Imbituba (SC) somou 6,2 milhões de toneladas (5,7%), com retração de 14,7%, enquanto Itajaí (SC) movimentou 3,4 milhões de toneladas, representando 3,1% da carga da região, mas com crescimento expressivo de 461% em relação a 2024.

### Perfil das mercadorias

O Sul apresentou perfil diversificado de cargas, com destaque para produtos do agronegócio e insumos industriais. As cargas containerizadas lideraram o ranking, com 25,9 milhões de toneladas (23,9%) e alta de 23,48%.

A soja movimentou 23 milhões de toneladas (21,3%), registrando retração de 8,0%. Os adubos (fertilizantes) somaram 16,2 milhões de toneladas (15,0%), com alta de 7,09%. O milho totalizou 6,5 milhões de toneladas, participação de 6,0% e crescimento de 165,56%, enquanto o açúcar movimentou 6,1 milhões de toneladas (5,6%), com queda de 9,7%.

### Operações

A navegação de longo curso, que concentra operações de importação e exportação, movimentou 93,4 milhões de toneladas, com alta de 6,43%. A cabotagem, responsável pelo transporte entre portos brasileiros, somou 6,0 milhões de toneladas, crescendo 8,37%. As vias interiores movimentaram 2,9 milhões de toneladas, com retração de 3,35%.

No comércio exterior, as importações cresceram 9,34% e as exportações aumentaram 4,98%. O transporte por contêineres teve alta de 18,51%, enquanto as demais cargas cresceram 4,55%. No mercado interno, o transporte de cargas de origem nacional avançou 6,49%.

O ministro destacou ainda que os resultados demonstram retorno concreto das ações do Governo Federal. "Os investimentos em dragagem, acessos terrestres e modernização operacional estão fortalecendo a competitividade dos portos do Sul e ampliando a capacidade logística do país", finalizou.

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

**Data: 22/12/2025**

## MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS ANUNCIA CAMPANHA NOS AEROPORTOS CONTRA O FEMINICÍDIO NO BRASIL

Ministro Silvio Costa Filho apresentou a iniciativa no Aeroporto de Congonhas e afirmou que ação vai transformar os terminais em espaços de conscientização e quebra do silêncio



***Campanha faz parte da segunda fase da campanha "Assédio Não Decola", iniciada em maio deste ano, voltada à conscientização e ao enfrentamento da violência contra as mulheres - Foto: Jonilton Lima***

O Ministério de Portos e Aeroportos iniciou, nesta segunda-feira (22), a campanha "Assédio Não Decola, Femicídio Também Não", nos aeroportos do país, para somar às ações do Governo Federal de combate à violência contra as mulheres e reforçar a proteção no setor aéreo. A apresentação ocorreu no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, e contou com a presença

do ministro Silvio Costa Filho. A iniciativa marca o início da veiculação de peças de conscientização, prevenção, orientação e informação, envolvendo profissionais da aviação e o público em geral.



A iniciativa faz parte da segunda fase da campanha "Assédio Não Decola", iniciada em maio deste ano, voltada à conscientização e ao enfrentamento da violência contra as mulheres. A ação, desenvolvida pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) em parceria com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Associação Brasileira das Concessionárias de Aeroportos (ABR), orienta trabalhadores, empresas, passageiros e usuários sobre prevenção, enfrentamento ao assédio e os canais adequados de denúncia e apoio.

"Estamos lançando, a partir de hoje, essa grande campanha em defesa das mulheres em nosso país. Essa campanha estará nos nossos aeroportos, nos aviões, nas mãos dos profissionais. Todos os dias, infelizmente, mulheres são vítimas do feminicídio no Brasil. Por isso, decidimos fazer uma ampla campanha de sensibilização da sociedade brasileira, para que toda a população tenha uma atenção especial para essa pauta.

Durante o evento, o ministro explicou a importância de usar os aeroportos para ampliar a campanha de combate ao feminicídio, por serem locais com grande movimentação de pessoas. "São locais de grande concentração de sociedade, com passageiros indo e vindo. E é por isso que estamos fazendo esse chamado para que as pessoas denunciem."

Silvio Costa Filho afirmou ainda que todo o Governo Federal está comprometido com a pauta de proteção às mulheres e que o trabalho será feito de maneira integrada. "Nos aeroportos, contaremos com a fiscalização por meio de câmeras com o trabalho da Polícia Federal para evitar todo tipo de violência e assédio. E conto com as concessionárias para se envolverem na divulgação da campanha, para que possamos, de maneira coletiva, atuar a favor das mulheres do Brasil."

### **Feminicídio não Decola**

Para a gerente do Programa Mulheres na Aviação, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Ana Mota, a campanha do MPor reforça a importância de usar todos os locais para reforçar o combate à violência contra as mulheres. "Nenhuma forma de violência pode ser naturalizada e nem tolerada em nenhum ambiente. Nós da Anac apoiamos essas iniciativas, que dialogam com ações dos nossos programas "Asas para Todos" e "Mulheres na Aviação", e contribuem para que a aviação seja um espaço que promove respeito, espaço e dignidade.

Ana Mota destacou ainda que a campanha precisa envolver o poder público, companhias aéreas, concessionárias, profissionais do setor e também dos passageiros. "Porque enfrentar a violência contra a mulher é uma responsabilidade de todos nós. Que essa campanha ajude a salvar vidas, fortaleça redes de apoio e deixe claro que a violência contra a mulher não pode seguir adiante."

A campanha do MPor vai divulgar vídeos e cartazes pelos terminais reforçando canais de denúncia do Governo Federal, como o Ligue 180, e incentivando à população a procurar os serviços de segurança dos aeroportos, os balcões de informações e os comissários de bordo.

Em 2024, o Brasil atingiu o maior número de feminicídios desde o início da tipificação do crime, em 2015. É o que aponta o novo Anuário Brasileiro de Segurança Pública, divulgado em julho deste ano. Ao todo, 1.492 mulheres foram vítimas, o que representa uma média de quatro mortes por dia. De acordo com os dados mais recentes, a taxa de feminicídios no país aumentou em 0,7% de 2023 para 2024. Os autores dos crimes são, majoritariamente, companheiros (60,7%) e ex-companheiros (19,1%), que, juntos, somam quase 80% dos casos. Em 97% dos feminicídios com autoria identificada, o agressor era do sexo masculino.

O perfil das vítimas de feminicídio em 2024 é composto, em maioria, por mulheres negras (63,6%), e vítimas entre 18 e 44 anos (70,5%). Houve um aumento significativo de 30,7% nos feminicídios de adolescentes (12 a 17 anos) e um crescimento de 20,7% entre mulheres com 60 anos ou mais. A maior parte dos crimes (64,3%) ocorreu na residência da vítima, sendo a arma branca o principal instrumento utilizado (48,4%).

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 23/12/2025**

### GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

## APROVAÇÃO DOS ESTUDOS TÉCNICOS DA FERROGRÃO (EF-170) MARCA AVANÇO NAS CONCESSÕES FERROVIÁRIAS DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Previsão para 2026 é realizar oito leilões ferroviários, que vão atrair cerca de R\$140 bilhões em investimentos



### **Ministério dos Transportes irá realizar 8 leilões ferroviários em 2026 - Foto: divulgação ANTT**

O Ministério dos Transportes avança no objetivo de ampliar a participação do modal ferroviário na matriz de transporte brasileira, com a aprovação, na última semana, dos estudos técnicos atualizados da Ferrogrão (EF-170).

Agora, os estudos da concessão ferroviária entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), aprovados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), seguem para análise do Tribunal de Contas da União (TCU), etapa considerada estratégica para a retomada definitiva do empreendimento, que contempla 933 quilômetros de trilhos.

“Os estudos incorporam atualizações nas áreas de demanda, engenharia, operação, meio ambiente e modelagem econômico-financeira, além de análises aprofundadas de custo-benefício socioeconômico, balanço de emissões e ampliação dos programas de mitigação e compensação socioambiental”, detalha o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

A Ferrogrão foi criada como um canal alternativo para o agronegócio da região central do Brasil, uma vez que os produtores da área podem levar seus insumos até os portos do Arco Norte sem a necessidade de utilizar a BR-163.

Na prática, os efeitos são diretos e perceptíveis: menos caminhões em rodovias críticas, redução de sinistros e congestionamentos, menor custo logístico para quem planta e quem consome, queda relevante nas emissões de gases de efeito estufa e aumento da competitividade brasileira no mercado internacional.

### **Anel Ferroviário do Sudeste**

Outro avanço importante foi a validação das etapas de participação social no projeto da EF-118, conhecido como Anel Ferroviário do Sudeste, que também compõe a carteira de concessões ferroviárias do Ministério dos Transportes para 2026.

O relatório final será incorporado ao Plano de Outorga do MT para a estruturação do edital, que estima mais de R\$4,6 bilhões em aportes voltados à ampliação da capacidade logística, ao fortalecimento da conexão entre portos, áreas industriais e centros produtores.

“Essa é uma etapa decisiva para a continuidade do processo de concessão. O movimento reflete uma mudança de paradigma, com projetos mais maduros, estudos mais aprofundados, maior diálogo com a sociedade e reforço da segurança jurídica para investidores, usuários e para o poder público”, finaliza o secretário Leonardo Ribeiro.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF**  
**Data: 23/12/2025**



## RENAN FILHO ENTREGA EM TEMPO RECORDE PONTE QUE RECONECTA MARANHÃO E TOCANTINS

Com investimento de R\$171,97 milhões, nova estrutura entregue nesta segunda (22) substitui travessia feita por balsas



**Em tempo recorde, ministro Renan Filho entrega ponte que devolve a conexão entre Tocantins e Maranhão / Foto: Felipe Brasil - MT**

Apartir desta segunda-feira (22), Maranhão e Tocantins retomam sua integração plena, com reflexos que se estendem para além das fronteiras estaduais. O ministro dos Transportes, Renan Filho, entregou a nova Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, sobre o Rio Tocantins, restabelecendo a ligação entre os dois estados pelos municípios de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO), através da BR-226/TO/MA.

“Hoje é um dia marcante, é um dia de recomeço. Muita gente duvidou quando falamos que entregaríamos essa ponte em um ano, mas hoje ela está aberta ao tráfego. Está pronta, inclusive, para uma futura duplicação desta rodovia, preparada para o desenvolvimento que virá para a região”, ressaltou Renan Filho.

A nova ponte, entregue exatamente um ano após o colapso da estrutura anterior, representa um recomeço para a população, que, durante o período de obras, dependia de balsas para cruzar o rio. O fluxo médio diário chegou a cerca de 950 motocicletas, 1.150 veículos e 350 caminhões. Agora, a nova travessia, segura, rápida e de graça, restabelece deslocamentos essenciais, reduz custos logísticos e devolve previsibilidade à rotina de moradores, transportadores e comerciantes que dependem da ligação entre os dois estados.

Dona de um restaurante em Estreito (MA), Grazielle Barbosa tem grandes expectativas com a entrega da nova Ponte JK.

“A nossa esperança é de que vai ter mais fluxo na cidade e o movimento será melhor do que antes. Nós, comerciantes, tanto de Estreito quanto de Aguiarnópolis, estamos confiantes de que a nova ponte vai trazer mais renda, mais oportunidades”, afirmou.

A obra recebeu investimento de R\$171,97 milhões do Governo do Brasil. Executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a rapidez na execução evidencia a capacidade de resposta do Ministério dos Transportes diante de uma demanda estratégica de infraestrutura. Cerca de 500 trabalhadores atuaram dia e noite, o que permitiu o avanço acelerado dos serviços e o cumprimento do cronograma em tempo recorde.



“Há um ano a gente se comprometeu a devolver essa infraestrutura para a sociedade e hoje estamos aqui para saldar essa dívida, reconectando os estados do Maranhão e Tocantins”, disse o diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão.

Estreito, no Maranhão, possui cerca de 34 mil habitantes, enquanto em Aguiarnópolis, no Tocantins, vivem 4.500 pessoas. Para grande parte dessa população, a travessia é parte da rotina



diária, seja para trabalhar, estudar, acessar serviços públicos ou manter vínculos familiares e comerciais.

Morador da região, Jasson Souza se emociona ao falar da importância da nova estrutura e de como o dia a dia vai mudar de agora em diante.

“A ponte não liga não só dois estados, ela liga histórias, liga a economia. Isso traz uma sensação de alívio, um ar de esperança, retomada, principalmente em relação ao crescimento das cidades. Ver a nova ponte sendo entregue em menos de 365 dias é gratificante”, concluiu.

### Eixo logístico

A importância da Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira vai além do impacto local. Inserida na BR-226, a estrutura integra um importante eixo rodoviário federal que conecta as regiões Norte e Nordeste do país, funcionando como corredor logístico fundamental para o escoamento da produção agrícola, especialmente da região do Matopiba, fronteira agrícola estratégica que abrange áreas do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.

O Matopiba responde atualmente por cerca de 19% da produção nacional de soja, segundo dados do Ministério da Agricultura e Pecuária. Em uma década, a produção de grãos saltou de 18 milhões de toneladas na safra 2013/2014 para 35 milhões em 2022/2023, crescimento de 93%.

Com a retomada do tráfego, esse corredor logístico volta a operar plenamente, fortalecendo a economia regional, ampliando oportunidades e devolvendo perspectivas de desenvolvimento para toda a região.

“Hoje comemoramos a entrega dessa ponte e abrimos a porta do futuro, da esperança, do desenvolvimento. A ponte agora é do povo, é dos caminhoneiros, é de todos os brasileiros”, celebrou o governador do Maranhão, Carlos Brandão.

### Homenagem

A inauguração da ponte foi marcada por um gesto de homenagem às vítimas do colapso da antiga estrutura. Nas cabeceiras da travessia foram construídos memoriais, em um gesto permanente de memória e respeito.

“Ninguém é capaz de substituir no coração dos familiares a perda que ocorreu aqui, mas eu queria trazer a minha homenagem a todas as famílias que perderam entes queridos, quando a antiga ponte colapsou. O que pudemos fazer, fizemos, que é entregar uma estrutura segura para que nenhuma outra família precise passar por isso novamente”, finalizou o ministro dos Transportes.

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

**Data: 22/12/2025**



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

### EDITORIAL – A CAMPANHA CONTRA O FEMINICÍDIO CHEGA AOS AEROPORTOS

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

A mobilização deflagrada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com o lançamento da campanha “Assédio Não Decola, Femicídio Também Não”, é um importante exercício de responsabilidade civil no ambiente da infraestrutura nacional. A apresentação da iniciativa no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, nessa segunda-feira, dia 22, utiliza a capilaridade e o fluxo massivo dos terminais aéreos como plataformas de conscientização e proteção. Em um país que registrou a trágica marca de 1.492 feminicídios em 2024 — uma média de quatro mortes diárias —, a

transformação de espaços públicos em redutos de vigilância e apoio torna-se um imperativo humanitário e de segurança pública.

A segunda fase da campanha, desenvolvida em parceria com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Associação Brasileira das Concessionárias de Aeroportos (ABR), expande o escopo do enfrentamento ao assédio para o combate direto ao feminicídio. A estratégia envolve a veiculação de peças informativas, o treinamento de profissionais do setor e o incentivo ao uso de canais de denúncia, como o Ligue 180, integrando a fiscalização eletrônica e o trabalho da Polícia Federal na prevenção de episódios de violência.

Deve-se destacar a importância da iniciativa do Ministério de aproveitar o movimento em alta nos aeroportos, nesta época do ano, para realizar a importante campanha contra o feminicídio. O período de festas e férias resulta em uma concentração humana singular, transformando os terminais em pontos nevrálgicos de circulação de diversos estratos da sociedade. Utilizar essa audiência flutuante para difundir mensagens de respeito e dignidade é uma escolha logística acertada, que potencializa o alcance das orientações sobre canais de apoio e denúncia.

A decisão de sensibilizar passageiros, trabalhadores e empresas no exato momento em que a aviação brasileira vive um ritmo de expansão reforça a ideia de que o crescimento econômico do setor deve caminhar em paralelo com o desenvolvimento social. O engajamento das concessionárias e das companhias aéreas na divulgação dos vídeos e cartazes é um passo decisivo para que a aviação deixe de ser apenas um meio de transporte e passe a ser um espaço que promove a integridade física e moral das mulheres.

Os dados do Anuário Brasileiro de Segurança Pública revelam um cenário alarmante: quase 80% dos feminicídios são cometidos por companheiros ou ex-companheiros, predominantemente dentro das residências das vítimas. Tal realidade exige que o poder público e a sociedade civil ocupem todos os ambientes possíveis para romper o ciclo da violência. A campanha do MPor sinaliza que a naturalização do assédio ou de qualquer forma de agressão não encontra mais guarida nos aeroportos do País.

O compromisso do Governo Federal, manifestado pela integração entre ministérios e agências reguladoras, deve ser acompanhado pela vigilância constante dos passageiros e pela preparação técnica dos comissários de bordo e funcionários de solo. O enfrentamento ao feminicídio é uma tarefa sistêmica que exige coragem e ação coordenada. Ao transformar os aeroportos em sentinelas contra a barbárie, o Estado brasileiro reafirma que a dignidade da mulher é um valor inegociável, que deve prevalecer em terra e no ar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2025

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA EM 2026



### AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazona  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

***“Assim, 2026 chegará sem ambições transformadoras. Chegará com mais do mesmo, conservando tudo como está e concedendo tudo que é possível. Pouco a pouco, até os Servidores de Carreira do Estado percebem este caminho como a “única saída”, porque não há espaço para outra coisa. Poderia ser diferente, mas não é. O Estado está ficando distante das aspirações dos Constituintes, que conceberam um Estado moderno, com servidores de carreira, para superar o patrimonialismo”***





Seguimos a privatizar ou conceder o que é possível, transferindo os custos de manutenção para a sociedade, sem muita avaliação de efetividade, sem análise crítica sobre o que dá certo e o que não dá. As análises que aparecem são usualmente relativas a redução de gasto do Estado, mas o custo da operação, que não era diretamente da sociedade, passou para ela. Saiu de um bolso e foi para o outro.

As regiões mais pobres e carentes de infraestrutura seguem do mesmo jeito. Não há um plano para redução das desigualdades regionais ou nacionais. Aliás, muito ao contrário disto, pois as premissas dos Planos em elaboração nem colocam isso nas perspectivas de discussão.

As regiões mais ricas seguem a atrair muitos recursos. Regiões periféricas, como o Norte do Brasil atraem investimentos no sentido de extrair mais recursos ou para servir como corredor de exportação – um caminho de passagem. Retirar impostos ou recursos naturais: simples de analisar.

Assim, as áreas mais isoladas seguirão isoladas. Não há um interesse em incluir. O interesse é dos grupos econômicos de maior porte, que se fazem ouvir de alguma forma. Somos realmente muito conservadores, onde se conserva os poderes e as alocações patrimonialistas. E não há perspectivas de mudanças, porque isso sequer é discutido nas pautas públicas.

Há muita perspectiva para concessão, para privatização e para construções de modelos para privatização. Não há grandes pautas para mudar a infraestrutura nacional. O Plano Nacional de Logística segue em discussão, mas sem os planos transformadores que poderia trazer.

Assim, 2026 chegará sem ambições transformadoras. Chegará com mais do mesmo, conservando tudo como está e concedendo tudo que é possível. Pouco a pouco, até os Servidores de Carreira do Estado percebem este caminho como a “única saída”, porque não há espaço para outra coisa. Poderia ser diferente, mas não é. O Estado está ficando distante das aspirações dos Constituintes, que conceberam um Estado moderno, com servidores de carreira, para superar o patrimonialismo.

E este ambiente não é uma exclusividade nacional. As perspectivas internacionais não são muito diferentes, como noticia o Washington Post (20/12/2025, p. A5), onde apresenta a troca de nome do “The Kennedy Center for the Performing Arts” para “The Donald J. Trump and The John F. Kennedy Memorial Center for Performing Arts”. Aqui, esta troca seria ilegal e, segundo a reportagem, lá também, mas foi feito.

Da logística para a arte? Sim. O que vale olhar é como as instituições veem o Estado e seu papel frente ao uso do recurso para a sociedade ou para os grupos poderosos. O que se estimula e o que não se prioriza. O que se conversa e que se considera, versus o que se ignora. Onde se corrigem as alocações de recursos e onde se aloca ainda mais recurso. Discutir o papel do Estado para as oligarquias ou para as pessoas, para os 99% ou para o 1%.

Será que em algum dia mudaremos de perspectiva? Parece que não será em 2026, pois a alternativa que lutamos é tímida: manter um regime de liberdade e de boas práticas somadas com as leis cumpridas. O mundo e o Brasil parecem ficar cada dia mais longe de uma sociedade igualitária e em desenvolvimento que inclua todos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 23/12/2025**

## **ARRECADAÇÃO CRESCE EM 2025 E GOVERNO PREPARA NOVAS RECEITAS**

A expectativa é que a trajetória da arrecadação siga crescendo junto com a atividade econômica no ano que vem

Os aumentos nas alíquotas de fintechs, bets e JCP foram incluídos no projeto que reduz os benefícios fiscais em 10%, aprovado pelo Congresso na semana passada

**Por Estadão Conteúdo**



O governo teve alta na arrecadação de praticamente todos os impostos até novembro, segundo a Receita Federal. Entre eles, impostos sobre residentes no exterior, pessoa jurídica, retido na fonte, operações financeiras, PIS/Pasep e Cofins e outros. Para 2026, tem mais. É quando serão conhecidos os valores arrecadados junto a fintechs e bets, que acabam de ser implementados.

No ano passado, o Brasil já havia registrado a maior carga tributária em 20 anos.

A tributação sobre residentes no exterior, por exemplo, tem “surpreendido positivamente” em 2025, segundo o chefe da divisão de Previsão e Análise de Receitas, Fábio Avila de Castro. Esse tributo cresceu 15,39% de janeiro a novembro, na comparação com o mesmo período do ano passado.

De acordo com Castro, em entrevista coletiva sobre os resultados da arrecadação em novembro, o crescimento de brasileiros que moram lá fora foi calcado na arrecadação de royalties e assistência técnica, rendimentos do trabalho e também nos Juros sobre Capital Próprio (JCP).

Já os tributos com comércio exterior, com alta de 11,01% subiram por conta da taxa de câmbio, do volume em dólar das importações e das alíquotas efetivas médias tanto para o Imposto de Importação (II) quanto para o IPI vinculado.

Por sua vez, o crescimento com o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) de 19,88% no ano foi chamado por Castro de “robusto”. A arrecadação com o IOF teve alta de R\$ 12,9 bilhões em 2025, saltando de um total R\$ 64,7 bilhões de janeiro a novembro de 2024 para R\$ 77,5 bilhões em igual período deste ano.

Castro também disse que a alta do Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF), rendimentos de capital, de quase 3%, é um resultado “muito bom”. “Quando a gente considera que no ano passado tivemos R\$ 13 bilhões de recolhimentos de fundos exclusivos, então a gente está comparando a base de 2025 com uma base bastante robusta de 2024”, disse. O responsável por esse resultado foi o aumento da taxa Selic, que tem impacto direto nos rendimentos dos fundos de renda fixa principalmente.

### **Bets na fila**

O chefe do Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Receita Federal, Claudemir Malaquias, disse que o impacto da tributação sobre fintechs, bets e JCP será conhecido apenas a partir do próximo ano.

Isso porque as novas contribuições foram instituídas recentemente e o efeito será conhecido apenas após 90 dias. É o caso da contribuição das fintechs, que irá de 9% e para 15%. Também houve elevação do percentual arrecadado sobre o Gross Gaming Revenue (GGR), a receita bruta de jogos, das bets, que passará de 12% para 18%. “O impacto da arrecadação vai ser avaliado agora, a partir do início do ano que vem”, disse.

Os aumentos nas alíquotas de fintechs, bets e JCP foram incluídos no projeto que reduz os benefícios fiscais em 10%, aprovado pelo Congresso na semana passada.

O texto prevê a elevação da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) incidente sobre fintechs de maneira escalonada. A alíquota subirá de 9% atualmente para 12%, nível no qual até o fim de 2027, antes de se acomodar em 15%, a partir de 2028. Os bancos tradicionais pagam 20% de CSLL, mas o imposto efetivo sobre financeiras não bancárias tende a ser maior, em parte por conta da rentabilidade mais alta.

No caso das bets, que atualmente pagam 12%, houve aumento da taxa para 15%, de forma escalonada, em 2026, 2027 e 2028. O aumento se dá por meio da redução do percentual retido pelas bets para a cobertura de despesas de custeio. Hoje esse percentual é de 88%, com repasse de 12% ao poder público.



Por fim, será aumentada a cobrança de Imposto de Renda (IR) sobre a distribuição dos JCP por empresas a acionistas, de 15% para 17,5%.

As estimativas da Câmara dos Deputados são de que os cortes nos benefícios tenham impacto de R\$ 17,5 bilhões, enquanto a tributação sobre fintechs, equivalha a R\$ 1,6 bilhão, e a alta da cobrança sobre Juros sobre Capital Próprio (JCP), de R\$ 2,5 bilhões. Por fim, o aumento da tributação sobre bets trará arrecadação adicional de R\$ 850 milhões.

Técnicos da Câmara dizem que o impacto total estimado para 2026 é de R\$ 22,45 bilhões.

Segundo Malaquias, a expectativa é que a trajetória da arrecadação siga a atividade econômica em 2026. “A equipe que faz as projeções está bem tranquila, porque há uma aderência muito boa entre a atividade econômica e o resultado da arrecadação. Então, essa aderência facilita as projeções”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2025

## NACIONAL - HUB – CURTAS - MPOR CONFIRMA NOVA ETAPA DE OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

### PARA FEVEREIRO

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, confirmou que a ordem de serviço para o início das obras do túnel Santos–Guarujá, no Porto de Santos (SP), será anunciada na primeira semana de fevereiro de 2026. O projeto, um dos mais aguardados da história da infraestrutura nacional, será realizado por meio de uma parceria entre o Governo Federal e o Governo do Estado de São Paulo. O ministro classificou a obra como “estratégica” e ressaltou que ela terá um impacto profundo no crescimento econômico da Baixada Santista e de todo o estado.

### AGENDA PAULISTA

Além da ligação seca entre as duas cidades, Silvio Costa Filho detalhou uma agenda robusta de concessões e melhorias logísticas planejadas para São Paulo. Entre os destaques estão a preparação para o leilão de arrendamento do terminal do Porto de São Sebastião; a concessão do Tecon Santos 10, um megaterminal de contêineres a ser implantado no cais santista; novos investimentos em acessos e tecnologia no complexo de Santos; e aportes financeiros para modernizar aeroportos no interior e litoral do estado.

### ‘QUANDO SÃO PAULO VAI BEM ...’

Segundo o ministro, essas ações integram uma política nacional para fortalecer a competitividade da cadeia produtiva brasileira. “Quando São Paulo vai bem, o Brasil vai bem”, reforçou Costa Filho, sinalizando que o estado continuará no centro das prioridades da pasta nos próximos anos.

### PENA DE MORTE

Também nessa segunda-feira, o ministro Silvio Costa Filho defendeu que o Governo **FEDERAL** considere a adoção de medidas mais extremas no combate ao feminicídio, citando a pena de morte como uma possibilidade de punição para autores desse crime no Brasil. Ele justificou sua posição mencionando a gravidade de casos recentes de violência doméstica. “Semana retrasada eu vi um cidadão que matou a esposa na frente dos filhos. Um cidadão desse não tem jeito. O Brasil precisa avaliar até a pena de morte para esse tipo de indivíduo”, declarou.

### PENAS MAIS SEVERAS

Embora a Constituição Brasileira proíba a pena de morte (salvo em caso de guerra declarada), Costa Filho argumentou que o País precisa avançar na revisão das tipificações criminais e na aplicação de castigos mais severos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2025



## ARRECADAÇÃO CRESCE EM 2025 E GOVERNO PREPARA NOVAS RECEITAS

A expectativa é que a trajetória da arrecadação siga crescendo junto com a atividade econômica no ano que vem

**Por Estadão Conteúdo**



**Os aumentos nas alíquotas de fintechs, bets e JCP foram incluídos no projeto que reduz os benefícios fiscais em 10%, aprovado pelo Congresso na semana passada**

O governo teve alta na arrecadação de praticamente todos os impostos até novembro, segundo a Receita Federal. Entre eles, impostos sobre residentes no exterior, pessoa jurídica, retido na fonte, operações financeiras,

PIS/Pasep e Cofins e outros. Para 2026, tem mais. É quando serão conhecidos os valores arrecadados junto a fintechs e bets, que acabam de ser implementados.

No ano passado, o Brasil já havia registrado a maior carga tributária em 20 anos.

A tributação sobre residentes no exterior, por exemplo, tem “surpreendido positivamente” em 2025, segundo o chefe da divisão de Previsão e Análise de Receitas, Fábio Avila de Castro. Esse tributo cresceu 15,39% de janeiro a novembro, na comparação com o mesmo período do ano passado. De acordo com Castro, em entrevista coletiva sobre os resultados da arrecadação

em novembro, o crescimento de brasileiros que moram lá fora foi calcado na arrecadação de royalties e assistência técnica, rendimentos do trabalho e também nos Juros sobre Capital Próprio (JCP).

Já os tributos com comércio exterior, com alta de 11,01% subiram por conta da taxa de câmbio, do volume em dólar das importações e das alíquotas efetivas médias tanto para o Imposto de Importação (II) quanto para o IPI vinculado.

Por sua vez, o crescimento com o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) de 19,88% no ano foi chamado por Castro de “robusto”. A arrecadação com o IOF teve alta de R\$ 12,9 bilhões em 2025, saltando de um total R\$ 64,7 bilhões de janeiro a novembro de 2024 para R\$ 77,5 bilhões em igual período deste ano.

Castro também disse que a alta do Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF), rendimentos de capital, de quase 3%, é um resultado “muito bom”. “Quando a gente considera que no ano passado tivemos R\$ 13 bilhões de recolhimentos de fundos exclusivos, então a gente está comparando a base de 2025 com uma base bastante robusta de 2024”, disse. O responsável por esse resultado foi o aumento da taxa Selic, que tem impacto direto nos rendimentos dos fundos de renda fixa principalmente.

### Bets na fila

O chefe do Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Receita Federal, Claudemir Malaquias, disse que o impacto da tributação sobre fintechs, bets e JCP será conhecido apenas a partir do próximo ano.

Isso porque as novas contribuições foram instituídas recentemente e o efeito será conhecido apenas após 90 dias. É o caso da contribuição das fintechs, que irá de 9% e para 15%. Também houve elevação do percentual arrecadado sobre o Gross Gaming Revenue (GGR), a receita bruta de jogos,

das bets, que passará de 12% para 18%. “O impacto da arrecadação vai ser avaliado agora, a partir do início do ano que vem”, disse.

Os aumentos nas alíquotas de fintechs, bets e JCP foram incluídos no projeto que reduz os benefícios fiscais em 10%, aprovado pelo Congresso na semana passada.

O texto prevê a elevação da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) incidente sobre fintechs de maneira escalonada. A alíquota subirá de 9% atualmente para 12%, nível no qual até o fim de 2027, antes de se acomodar em 15%, a partir de 2028. Os bancos tradicionais pagam 20% de CSLL, mas o imposto efetivo sobre financeiras não bancárias tende a ser maior, em parte por conta da rentabilidade mais alta.

No caso das bets, que atualmente pagam 12%, houve aumento da taxa para 15%, de forma escalonada, em 2026, 2027 e 2028. O aumento se dá por meio da redução do percentual retido pelas bets para a cobertura de despesas de custeio. Hoje esse percentual é de 88%, com repasse de 12% ao poder público.

Por fim, será aumentada a cobrança de Imposto de Renda (IR) sobre a distribuição dos JCP por empresas a acionistas, de 15% para 17,5%.

As estimativas da Câmara dos Deputados são de que os cortes nos benefícios tenham impacto de R\$ 17,5 bilhões, enquanto a tributação sobre fintechs, equivalha a R\$ 1,6 bilhão, e a alta da cobrança sobre Juros sobre Capital Próprio (JCP), de R\$ 2,5 bilhões. Por fim, o aumento da tributação sobre bets trará arrecadação adicional de R\$ 850 milhões.

Técnicos da Câmara dizem que o impacto total estimado para 2026 é de R\$ 22,45 bilhões.

Segundo Malaquias, a expectativa é que a trajetória da arrecadação siga a atividade econômica em 2026. “A equipe que faz as projeções está bem tranquila, porque há uma aderência muito boa entre a atividade econômica e o resultado da arrecadação. Então, essa aderência facilita as projeções”, afirmou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 23/12/2025**

## EDUARDO BOLSONARO E RAMAGEM JÁ SABEM QUE PASSAPORTES FORAM CANCELADOS

Os dois ex-deputados perderam o direito ao documento diplomático após a cassação de seus mandatos

**Por Estadão Conteúdo**



***Eduardo Bolsonaro permanece nos Estados Unidos desde o fim de fevereiro, mas agora sem passaporte diplomático***

A Câmara dos Deputados enviou, na última sexta-feira (19), um comunicado aos ex-deputados federais Eduardo Bolsonaro (PL-SP) e Alexandre Ramagem (PL-RJ) que informa o cancelamento dos seus passaportes diplomáticos. A comunicação foi feita um dia após a Mesa Diretora ter publicado um ato no Diário Oficial que cassou os seus mandatos.

O informe foi repassado aos ex-parlamentares por meio de ofícios assinados pela Chefia do Serviço de Passaportes e Vistos da 2ª Secretaria da Mesa Diretora.



O documento de viagem é concedido a autoridades brasileiras e funcionários do serviço exterior. Têm direito ao passaporte diplomático o presidente da República, o vice-presidente e os ex-presidentes, os ministros e titulares de secretarias da Presidência, governadores, funcionários da carreira de diplomata, os membros do Congresso Nacional, entre outros.

Em sua rede social, Eduardo publicou o ofício que recebeu, que diz que, “diante da vacância do cargo por perda de mandato pelo Ato da Mesa n. 229/2025, publicado no DCD n.245-A, edição extra, de 18/12/2025, comunico, de ordem do Segundo-Secretário, Deputado Lula da Fonte, o cancelamento dos seus passaportes diplomáticos”.

O texto diz que “o cancelamento ocorre em razão da necessidade de cumprirmos o previsto no inciso IX do caput do art. 6º do Decreto 5.978, de 4 de dezembro de 2006, que dispõe sobre o Regulamento de Documentos de Viagem”.

No ofício, a Chefia do Serviço de Passaportes e Vistos também solicita a devolução do passaporte diplomático “para que o Ministério das Relações Exteriores tome as devidas providências”. O setor diz ainda que “os passaportes diplomáticos já estão cancelados”.

O 2º secretário da Mesa, deputado Lula da Fonte (PP-PI), confirmou à reportagem que os ofícios foram enviados a Eduardo e a Ramage, mas no sentido de comunicar o cumprimento do decreto de 2006, que lista quem exatamente tem o direito aos passaportes diplomáticos.

“A gente não tem atribuição para recolher passaporte ou não, quem faz isso é o Ministério das Relações Exteriores”, declarou. “A questão foi só comunicar a perda de passaporte aos ex-parlamentares, porque isso já era uma consequência da perda de mandato. Não teve nenhuma coisa surpreendente”, acrescentou.

Na rede social X, Eduardo, que está nos Estados Unidos desde o fim de fevereiro, protestou contra o cancelamento do seu passaporte diplomático. “Desde sempre a intenção é me bloquear no exterior”, escreveu o ex-parlamentar.

A reportagem procurou a assessoria de Ramage, mas não havia obtido um retorno até a publicação deste texto. O espaço segue aberto para manifestações.

Eduardo foi cassado por conta do número de faltas. Já Ramage perdeu o mandato porque foi condenado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) a 16 anos e um mês de reclusão por participação na trama golpista. Ele está foragido nos Estados Unidos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## MINISTÉRIO FORMALIZA PEDIDO DE EXTRADIÇÃO DE EX-DEPUTADO

Condenado na ação penal da trama golpista, Alexandre Ramage está foragido nos Estados Unidos  
**Das Agência Brasil**

***O Ministério da Justiça e Segurança Pública informou nesta segunda-feira (22) ao Supremo Tribunal Federal (STF) que enviou ao Itamaraty o pedido***

de extradição do ex-deputado federal Alexandre Ramage (PL-RJ), que está foragido nos Estados Unidos. Com a chegada do pedido ao Ministério das Relações Exteriores, o próximo passo será a formalização da extradição junto ao governo norte-americano. O processo de extradição foi solicitado pelo ministro Alexandre de Moraes.

Ex-diretor da Agência Brasileira de Inteligência (Abin) durante o governo de Jair Bolsonaro, Ramage foi condenado a 16 anos de prisão na ação penal da trama golpista.

Em setembro, Ramage fugiu do país para evitar o cumprimento da pena e está morando em Miami.



Durante a investigação sobre a trama golpista, ele foi proibido por Alexandre de Moraes de sair do país e deveria ter entregue todos os passaportes nacionais e estrangeiros. Segundo a PF, Ramagem fugiu pela fronteira com a Guiana e embarcou para os Estados Unidos com passaporte diplomático. Na última sexta-feira (19),

a Mesa Diretora da Câmara dos Deputados declarou a cassação do mandato de Ramagem. A Constituição determina que a Câmara declare a perda do mandato de parlamentar em função da condenação.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## IRMÃOS BOLSONARO VÃO PARTICIPAR DE EVENTO CONTRA ANTISSEMITISMO EM ISRAEL

Flávio e Eduardo estarão em conferência internacional nos dias 26 e 27 de janeiro de 2026, em Jerusalém

### ***Do Estadão Conteúdo***

O senador e pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL-RJ) e seu irmão, o ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP), participarão de um evento internacional de combate ao antissemitismo com a presença do primeiro-ministro de Israel, Binyamin Netanyahu.

A 2ª Conferência Internacional sobre o Combate ao Antissemitismo ocorrerá nos dias 26 e 27 de janeiro de 2026, em Jerusalém, em referência ao Dia Internacional em Memória das Vítimas do Holocausto.

Em publicação na rede social X, Flávio agradeceu ao ministro israelense da Diáspora e do Combate ao Antissemitismo, Amichai Chikli, pelo convite e afirmou que Brasil e Israel compartilham valores como democracia, liberdade e respeito à dignidade humana.

Eduardo também agradeceu o convite, disse ser uma honra participar do encontro, destacou a importância do diálogo global e reforçou apoio à causa.

O evento reunirá autoridades e especialistas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## LEWANDOWSKI AGORA APOIA RECRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA SEGURANÇA PÚBLICA

Ministro da Justiça disse, porém, que a mudança só tem sentido se ampliar o papel da União no combate à criminalidade

### ***Do Estadão Conteúdo***



***Lewandowski criticou as mudanças feitas pela Câmara na PEC da Segurança: “O principal era a coordenação de forças, e isso ficou de fora”***

O ministro da Justiça, Ricardo Lewandowski, mudou de posição e passou a concordar com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sobre a recriação do Ministério da Segurança Pública, caso

avance no Congresso a proposta de emenda à Constituição (PEC) que trata do tema. A avaliação foi feita em entrevista ao Valor Econômico, publicada nesta segunda-feira (22).

Ao defender a volta da pasta, Lewandowski afirmou que a mudança só fará sentido se vier acompanhada de uma ampliação do papel da União no combate à criminalidade e de um reforço significativo de recursos federais. Segundo ele, sem “verbas substanciais”, o novo ministério tende a ser ineficaz.

“Eu concordo com o presidente Lula de que essa divisão (Ministério da Justiça e Ministério da Segurança Pública) faria sentido desde que, em primeiro lugar, houvesse uma ampliação do papel da União no combate à criminalidade. Em segundo lugar, se viessem verbas substanciais, porque hoje nós temos no nosso Fundo Nacional de Segurança Pública a verba irrisória de R\$ 2 bilhões”, afirmou.

Na entrevista, o ministro também criticou as mudanças promovidas pela Câmara dos Deputados no texto da PEC da Segurança enviado pelo governo. Embora tenha elogiado a disposição do relator, deputado Mendonça, para o diálogo, Lewandowski avaliou que a versão aprovada se distancia do eixo central da proposta do Executivo.

“A principal crítica que eu faço é que o texto está, de certa maneira, na contramão da proposta que nós apresentamos. O principal ponto da PEC era a coordenação de forças, e isso ficou de fora”, disse. Para ele, ao priorizar a descentralização e o fortalecimento das forças locais, o texto pode representar um retrocesso em relação ao modelo de coordenação nacional previsto no Sistema Único de Segurança Pública (Susp), criado em 2018.

Lewandowski também comentou o Projeto de Lei da Dosimetria, aprovado pela Câmara e pelo Senado. Ex-ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), ele afirmou que a revisão da norma ainda passará por sua mesa. O presidente Lula já declarou que pretende vetar o texto, que reduz penas de condenados por tentativa de golpe de Estado.

“Na medida em que você ameniza as sanções contra esse tipo de atentado, contra as instituições, que é gravíssimo, você pode estimular futuros atentados contra o Estado Democrático de Direito”, comentou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## MINISTÉRIO DA AGRICULTURA APREENDE 21 T DE CAFÉ IRREGULAR EM CURITIBA

Foram recolhidas embalagens de 500 gramas de diversos lotes, incluindo um já condenado por laudo laboratorial

### **Do Estadão Conteúdo**

Uma operação de fiscalização do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) resultou na apreensão de mais de 21 toneladas de café torrado e moído irregulares adquiridos em uma compra pública em Curitiba. Segundo nota da pasta, a ação, realizada no início deste mês, recolheu embalagens de 500 gramas de diversos lotes, incluindo um já condenado por laudo laboratorial que o classificou como impróprio para consumo.

“Os demais permanecem apreendidos até a conclusão das análises. O exame identificou teor de matérias estranhas e impurezas quatro vezes acima do limite de 1% estabelecido pela Portaria SDA nº 570/2022, que define o padrão oficial de classificação do café torrado no Brasil”, disse o ministério.

Em outra fiscalização, realizada em uma compra pública da região metropolitana de Curitiba, além da constatação de fraude por excesso de matérias estranhas e impurezas, em quantidade três vezes acima do limite permitido, a equipe verificou a ausência da informação sobre a espécie de café na rotulagem e o uso indevido de selo de qualidade de uma entidade associativa, caracterizando informação enganosa ao consumidor.



“Em ação similar, desta vez em um órgão público federal em Curitiba, foram apreendidos mais de 1.500 pacotes de café torrado e moído de 500g, com laudos confirmando a fraude. Nesses lotes, o teor de impurezas ultrapassou em mais de sete vezes o limite legal. Os produtos serão encaminhados para destruição.”

Ainda de acordo com a nota, somente em 2025, as fiscalizações realizadas no Paraná já apreenderam 40 toneladas de café torrado e moído, volume equivalente a 80 mil pacotes de 500 gramas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

### NOVO MINISTRO DO TURISMO ASSUME O CARGO NESTA TERÇA-FEIRA

Gustavo Feliciano assume o lugar de Celso Sabino, após ser indicado pelo presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta

#### **Do Estadão Conteúdo**

A Secretaria de Comunicação Social da Presidência (Secom) confirmou nesta segunda-feira (22), que o novo ministro do Turismo, Gustavo Feliciano, vai tomar posse no comando da pasta em cerimônia no Palácio do Planalto na manhã desta terça-feira (23). A posse de Feliciano está marcada para às 9h30.

Escolhido como sucessor de Celso Sabino na última quinta-feira (18), ainda não se sabia se seria realizado um ato discreto no gabinete do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), ou um evento aberto à imprensa na sede do Executivo.

Gustavo Feliciano é ex-secretário de Turismo da Paraíba e é filho do deputado federal Damião Feliciano (União-PB). O novo ministro foi indicado pelo presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB). A escolha dele foi feita também pelo União Brasil, que detém o comando do ministério, para assumir a vaga.

Além de Motta e Damião Feliciano, o líder do União Brasil na Câmara, Pedro Lucas Fernandes (MA), também participou da reunião com Lula na última quinta, que definiu o novo chefe do Turismo.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

### SENADOR ANUNCIA COLETA DE ASSINATURAS PARA CPI SOBRE CONTRATO DO BANCO MASTER

Alessandro Vieira cita acordo de R\$ 129 milhões com escritório da família do ministro Alexandre de Moraes e aponta suspeitas de atuação indevida

#### **Do Estadão Conteúdo**

Para o senador Alessandro Vieira, as informações exigem apuração. “É necessário apurar a veracidade, pois caso confirmadas são absolutamente incompatíveis com a magistratura”

O senador Alessandro Vieira (MDB) afirmou que vai coletar assinaturas, após o recesso parlamentar, para a abertura de Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para investigar denúncias envolvendo um contrato entre o Banco Master e o escritório da família do ministro do Supremo Tribunal Federal Alexandre de Moraes. Segundo o parlamentar, o acordo, estimado em R\$ 129 milhões, estaria “fora dos padrões da advocacia” e envolve ainda suspeitas de “atuação direta do magistrado” em favor da instituição financeira.

Procurado, o Supremo Tribunal Federal não havia retornado o contato da reportagem até a publicação deste texto. O espaço segue aberto a manifestações.





“Após o recesso vou coletar as assinaturas para investigação de notícias sobre um contrato entre o banco Master e o escritório da família do ministro Moraes, de 129 milhões de reais, fora do padrão da advocacia, além desta notícia de atuação direta do ministro em favor do banco”, escreveu Vieira em publicação no X (antigo Twitter).

À reportagem, o senador destacou que as informações são “gravíssimas” e exigem apuração. “É necessário apurar a veracidade, pois caso confirmadas são absolutamente incompatíveis com a magistratura”, afirmou.

O senador compartilhou a denúncia da colunista Malu Gaspar, do jornal O Globo. Segundo a jornalista, Alexandre de Moraes teria procurado o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, para fazer pressão em favor do Banco Master. A colunista afirma ter ouvido seis fontes sobre o episódio.

De acordo com a colunista, foram feitos três contatos por telefone e um encontro teria se dado presencialmente com Galípolo. Em um deles, o ministro teria pedido que o Banco Central aprovasse o negócio para a compra do Master pelo BRB. Na ocasião, a venda havia sido anunciada pelas instituições, mas estava pendente de autorização da autoridade monetária. Nem Moraes nem o presidente do BC se manifestaram sobre as afirmações.

Ainda de acordo com a apuração, o Banco Master firmou contrato com a advogada Viviane Barci de Moraes, mulher do ministro, prevendo que o escritório da família atuasse na defesa dos interesses da instituição e de Daniel Vorcaro junto ao Banco Central, à Receita Federal e ao Congresso Nacional.

O contrato foi assinado em janeiro do ano passado e estabelecia pagamento de R\$ 3,6 milhões por mês durante três anos. Caso fosse cumprido integralmente, o escritório Barci de Moraes Associados receberia cerca de R\$ 129 milhões até o início de 2027.

### **Investigado**

O controlador do Banco Master, Daniel Vorcaro, chegou a ser preso por 11 dias em novembro. Ele foi solto, com uso de tornozeleira eletrônica, por decisão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1). Vorcaro e outros quatro executivos são investigados pela Polícia Federal por crimes financeiros na gestão do Banco Master.

Na última semana, o ministro Dias Toffoli determinou a retomada das investigações que miram um esquema de fraude financeira no Master. No despacho, ele pediu a realização de oitivas de executivos do Banco e de dirigentes do Banco Central, além de liberar que o delegado responsável pelo caso requisiute medidas como quebras de sigilo fiscal e telemático dos réus mediante justificativa. Antes, Toffoli já havia avocado o caso para o STF e determinado sigilo no processo.

Além disso, Toffoli retirou da CPI do INSS dados bancários e fiscais de Daniel Vorcaro. O ministro do STF determinou que informações oriundas das quebras de sigilos solicitadas pela comissão deverão ficar sob cuidados de Davi Alcolumbre, presidente do STF. Na ocasião, o presidente da CPI, Carlos Viana, afirmou que a decisão é “grave”, “estranha” e enfraquece a investigação.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

### **MP DEFLAGRA OPERAÇÃO QUE ATINGE PREFEITO DE CIDADE DO MA**

O esquema investigado envolve o desvio de R\$ 56 milhões dos cofres públicos por meio de empresas de fachada

**Do Estadão Conteúdo**

O Ministério Público do Maranhão deflagrou nesta segunda-feira (22), a Operação Tântalo II, que apura fraudes em licitações e lavagem de dinheiro na gestão do prefeito de Turilândia, Paulo Curió (União Brasil).

Turilândia tem cerca de 31 mil habitantes, localizado a pouco mais de 150 quilômetros de São Luís. Com apoio das Polícias Civil e Militar do estado, os promotores do Gaeco cumpriram 51 mandados de busca e apreensão e 21 de prisão, por ordem do Tribunal de Justiça do Estado.

A vice de Curió, Tânia Mendes (PRD), foi presa nesta segunda. A promotoria apreendeu R\$ 100 mil em espécie em um endereço ligado a Tânia.

Segundo o MP, o esquema investigado envolve o desvio de R\$ 56.328.937,59 dos cofres públicos, por meio de empresas de fachada supostamente criadas pelo prefeito e aliados políticos.

Em um endereço alvo de buscas, em São Luís, os promotores apreenderam quase R\$ 5 milhões. As ordens judiciais foram expedidas pela 3ª Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Maranhão, por decisão da desembargadora Maria da Graça Peres Soares Amorim. Ela bloqueou R\$ 56 milhões dos investigados.

A ofensiva desta segunda é um desdobramento da Operação Tântalo, deflagrada em fevereiro deste ano.

O nome da operação faz referência a Tântalo, personagem da mitologia grega condenado a uma punição eterna no submundo. Ele permanecia em um lago de águas cristalinas, com frutos ao alcance da vista, sem jamais conseguir saciar a fome.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## CAMPANHA CONTRA ASSÉDIO E FEMINICÍDIO CHEGA AOS AEROPORTOS

Ministério de Portos e Aeroportos inicia ação nacional em terminais aéreos para orientar passageiros e profissionais sobre prevenção, denúncia e apoio às vítimas

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



***O ministro Costa Filho falou da importância de usar os aeroportos para ampliar a campanha de combate ao feminicídio, por serem locais com grande movimentação de pessoas***

O Ministério de Portos e Aeroportos iniciou, na segunda-feira (22), a campanha “Assédio Não Decola, Feminicídio Também Não”, nos aeroportos do país, para somar às ações do Governo Federal de combate à violência contra as mulheres e reforçar a proteção no setor aéreo. A apresentação ocorreu no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, e contou com a presença do ministro Silvano Costa Filho. A iniciativa marca o início da veiculação de peças de conscientização, prevenção, orientação e informação, envolvendo profissionais da aviação e o público em geral.

**ENFRENTAR A VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER É UMA  
RESPONSABILIDADE DE TODOS NÓS.  
QUE ESSA CAMPANHA AJUDE A SALVAR VIDAS, FORTALEÇA REDES  
DE APOIO E DEIXE CLARO QUE A VIOLÊNCIA CONTRA  
A MULHER NÃO PODE SEGUIR ADIANTE”**

**ANA MOTA**  
**gerente do Programa Mulheres na Aviação da Anac**



A iniciativa faz parte da segunda fase da campanha “Assédio Não Decola”, iniciada em maio deste ano, voltada à conscientização e ao enfrentamento da violência contra as mulheres. A ação, desenvolvida pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) em parceria com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Associação Brasileira das Concessionárias de Aeroportos (ABR), orienta trabalhadores, empresas, passageiros e usuários sobre prevenção, enfrentamento ao assédio e os canais adequados de denúncia e apoio.

“Estamos lançando, a partir de hoje, essa grande campanha em defesa das mulheres em nosso país. Essa campanha estará nos nossos aeroportos, nos aviões, nas mãos dos profissionais. Todos os dias, infelizmente, mulheres são vítimas do feminicídio no Brasil. Por isso, decidimos fazer uma ampla campanha de sensibilização da sociedade brasileira, para que toda a população tenha uma atenção especial para essa pauta.

Durante o evento, o ministro explicou a importância de usar os aeroportos para ampliar a campanha de combate ao feminicídio, por serem locais com grande movimentação de pessoas. “São locais de grande concentração de sociedade, com passageiros indo e vindo. E é por isso que estamos fazendo esse chamado para que as pessoas denunciem”.

Silvio Costa Filho afirmou ainda que todo o Governo Federal está comprometido com a pauta de proteção às mulheres e que o trabalho será feito de maneira integrada. “Nos aeroportos, contaremos com a fiscalização por meio de câmeras com o trabalho da Polícia Federal para evitar todo tipo de violência e assédio. E conto com as concessionárias para se envolverem na divulgação da campanha, para que possamos, de maneira coletiva, atuar a favor das mulheres do Brasil.”

Para a gerente do Programa Mulheres na Aviação, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Ana Mota, a campanha do MPor reforça a importância de usar todos os locais para reforçar o combate à violência contra as mulheres. “Nenhuma forma de violência pode ser naturalizada e nem tolerada em nenhum ambiente. Nós da Anac apoiamos essas iniciativas, que dialogam com ações dos nossos programas ‘Asas para Todos’ e ‘Mulheres na Aviação’, e contribuem para que a aviação seja um espaço que promove respeito, espaço e dignidade”.

Ana Mota destacou ainda que a campanha precisa envolver o poder público, companhias aéreas, concessionárias, profissionais do setor e também dos passageiros. “Porque enfrentar a violência contra a mulher é uma responsabilidade de todos nós. Que essa campanha ajude a salvar vidas, fortaleça redes de apoio e deixe claro que a violência contra a mulher não pode seguir adiante”.

A campanha do MPor vai divulgar vídeos e cartazes pelos terminais reforçando canais de denúncia do Governo Federal, como o Ligue 180, e incentivando à população a procurar os serviços de segurança dos aeroportos, os balcões de informações e os comissários de bordo.

### Números

Em 2024, o Brasil atingiu o maior número de feminicídios desde o início da tipificação do crime, em 2015. É o que aponta o novo Anuário Brasileiro de Segurança Pública, divulgado em julho deste ano. Ao todo,

1.492 mulheres foram vítimas, o que representa uma média de quatro mortes por dia. De acordo com os dados mais recentes, a taxa de feminicídios no país aumentou em 0,7% de 2023 para 2024. Os autores dos crimes são, majoritariamente, companheiros (60,7%) e ex-companheiros (19,1%), que, juntos, somam quase 80% dos casos. Em 97% dos feminicídios com autoria identificada, o agressor era do sexo masculino.

O perfil das vítimas de feminicídio em 2024 é composto, em maioria, por mulheres negras (63,6%), e vítimas entre 18 e 44 anos (70,5%). Houve um aumento significativo de 30,7% nos feminicídios de adolescentes (12 a 17 anos) e um crescimento de 20,7% entre mulheres com 60 anos ou mais. A maior parte dos crimes (64,3%) ocorreu na residência da vítima, sendo a arma branca o principal instrumento utilizado (48,4%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 23/12/2025

### GOVERNO RESPONDE A PAES E LIBERA AUMENTO DE PASSAGEIROS NO SANTOS DUMONT

Decisão anunciada por Silvio Costa Filho ocorre depois de críticas do prefeito à Anac e à condução da política aeroportuária

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



**Desde a implementação do limite de passageiros, o Aeroporto Santos Dumont passou, no início do ano passado, a operar apenas voos dentro de um raio de até 400 quilômetros**

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que o governo federal decidiu ampliar o teto anual de passageiros do Aeroporto Santos Dumont a partir de 2026. Segundo o ministro, o limite, que vinha sendo mantido em 6,5 milhões de viajantes nos últimos dois anos, será elevado em cerca de 1 milhão a 1,5 milhão de passageiros, sem impacto negativo para as operações do Aeroporto Internacional do

Galeão.

“Nós passamos dois anos com um teto de 6,5 milhões. A gente vai liberar mais 1 milhão, 1,5 milhão de passageiros, e isso não vai afetar as operações do Galeão”, afirmou Costa Filho na segunda-feira, em entrevista ao canal GloboNews.



**Segundo Costa Filho, a decisão sobre o aumento do teto do Santos Dumont foi resultado de um entendimento entre os diferentes atores envolvidos, sob a coordenação do TCU**

Com o ajuste anunciado pelo ministro, o Santos Dumont poderá encerrar 2026 com um teto de até 8 milhões de passageiros. A declaração ocorre em meio a um debate público envolvendo o Ministério de Portos e Aeroportos, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Prefeitura do

Rio de Janeiro sobre a política de coordenação do sistema aeroportuário da capital fluminense.

No domingo (21), véspera da entrevista do ministro, o prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes (PSD), usou as redes sociais para criticar o que chamou de “rumores” sobre um possível aumento no número de passageiros do Santos Dumont. Em publicação no X, Paes afirmou que “forças ocultas estão se movimentando na Anac para alterar a política bem-sucedida” de restrição de voos no aeroporto central da cidade, adotada a partir de 2023.

“Forças ocultas estão se movimentando na ANAC para alterar a política bem sucedida do @govbr de restringir os voos no Aeroporto Santos Dumont para coordenar o sistema de aeroportos do Rio de Janeiro e fortalecer o Aeroporto Internacional do Galeão que é fundamental para o desenvolvimento do Rio e do Brasil”, escreveu o prefeito.

A manifestação do prefeito ocorreu após a divulgação de um despacho da Anac, datado de 17 de dezembro, que convocava companhias aéreas para uma reunião sobre o tema. Paes classificou a situação como “um absurdo”, afirmou que os interesses envolvidos seriam “no mínimo estranhos” e



relacionou o debate à viabilização da relicitação do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, prevista para março de 2026.

“Depois de tanto esforço do Presidente Lula, do Ministro Silvio Costa Filho e dos Ministros do TCU para viabilizar o acordo e a relicitação do Galeão — que acontecerá em março de 2026 —, chama atenção a movimentação às escuras da ANAC”, declarou Paes em outra publicação.

### Redução

A discussão ocorre em um contexto de mudanças implementadas a partir de outubro de 2023, quando o número anual de passageiros do Santos Dumont foi reduzido como parte de uma política pública destinada a reequilibrar as capacidades entre os dois principais aeroportos do Rio. À época, a medida buscava fortalecer o Galeão, que vinha registrando esvaziamento de voos, especialmente internacionais, em favor de terminais em São Paulo e Minas Gerais.

O processo envolveu negociações entre o governo federal, o Ministério de Portos e Aeroportos, a Anac, a concessionária do Galeão e o Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa era tornar a concessão do aeroporto internacional mais atrativa para a iniciativa privada. Em meio a esse processo, a concessionária Changi chegou a desistir da outorga, mas voltou atrás após as mudanças no direcionamento de voos.

Na entrevista desta segunda-feira, Silvio Costa Filho afirmou que a decisão sobre o aumento do teto do Santos Dumont foi resultado de um entendimento construído ao longo do tempo entre os diferentes atores envolvidos, sob a coordenação do TCU.

“Esse acordo que foi feito não foi um movimento da Anac ou do ministério. Foi feito o Tribunal de Contas da União, sob a liderança do relator Benjamin Zymler, onde teve a oportunidade de construir um entendimento entre a concessionária do Galeão, a Anac, os técnicos do Tribunal de Contas, o Ministério de Portos e Aeroportos e, desde o primeiro momento, a prefeitura e o Governo do Estado acompanharam o entendimento”, disse o ministro.

### Galeão

De acordo com Costa Filho, o aumento no número de passageiros do Santos Dumont não deve comprometer a trajetória de recuperação do Galeão, que vem registrando crescimento nos embarques e desembarques. Ele citou o desempenho da economia brasileira e a expansão do turismo internacional como fatores que sustentam a convivência entre os dois terminais.

“Com o crescimento da economia brasileira e com o crescimento do turismo internacional do Rio de Janeiro — com novas companhias aéreas voando para o Rio —, nós teremos claramente a manutenção do crescimento do Galeão e precisamos crescer também no Santos Dumont, porque é muito importante para a economia da cidade. Então esse é um acordo que será muito importante para a aviação do Rio de Janeiro”, afirmou.

O ministro também ressaltou que os aeroportos possuem vocações distintas dentro do sistema aeroportuário da cidade.



***Eduardo Paes afirmou que “forças ocultas estão se movimentando na Anac para alterar a política bem-sucedida” de restrição de voos no aeroporto, adotada a partir de 2023***

“É como ter dois filhos dentro de casa. Você não pode dar todo o tratamento, toda a atenção a um filho só, e o outro você não dá a mínima de atenção. Nós temos dois ativos importantes no Rio de Janeiro. O Galeão é importante pela história, pelo potencial que tem no turismo internacional, que é crescente no Rio, mas

também nós precisamos ter um olhar para o Santos Dumont”, declarou.

Desde a implementação das restrições, o Santos Dumont passou, no início de 2024, a operar apenas voos dentro de um raio de até 400 quilômetros. Já em 2023, o Galeão registrou crescimento de 35% no número de passageiros em relação a 2022, alcançando 7,9 milhões de viajantes. Segundo dados citados por Eduardo

Paes, o fluxo total de passageiros na cidade teria passado de 8 milhões para 17 milhões em 2025, com acréscimo de cerca de 2 milhões de turistas no período.

A coordenação do sistema aeroportuário do Rio de Janeiro está diretamente relacionada às negociações em torno da relicitação do Aeroporto Internacional do Galeão e à definição das diretrizes que irão nortear a operação conjunta dos terminais da cidade nos próximos anos. O tema envolve o governo federal, a Agência Nacional de Aviação Civil, o Tribunal de Contas da União, as concessionárias e as autoridades locais, no contexto das medidas adotadas desde 2023 e dos ajustes projetados para o período a partir de 2026.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

### **ANAC DIZ QUE DECISÕES SOBRE AEROPORTOS SEGUEM CRITÉRIOS TÉCNICOS E DO TCU**

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) reagiu às declarações do prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, e divulgou nota ainda no domingo rebatendo as acusações de atuação nos bastidores e defendendo a condução do processo relacionado às operações dos aeroportos Santos Dumont e Galeão. Segundo a agência, sua atuação segue critérios técnicos e diretrizes definidas pelo Ministério de Portos e Aeroportos, pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e pelo Governo Federal.

“A Anac repudia qualquer insinuação de atuação ‘às escuras’ ou de existência de ‘forças ocultas’, reafirmando que todos os seus atos ocorrem por meio de processos administrativos transparentes, auditáveis e devidamente documentados, em consonância com os princípios da administração pública”, afirmou a agência.

A Anac esclareceu que a flexibilização das restrições do Santos Dumont vem sendo discutida desde junho, de forma “aberta e transparente”, por determinação do Ministério de Portos e Aeroportos. Segundo a agência, a medida decorre do acordo de repactuação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do Aeroporto do Galeão, aprovado no âmbito do TCU.

“A Agência esclarece que mudanças nas operações dos dois aeroportos, com flexibilização das restrições no Santos Dumont, decorrem do acordo de repactuação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do Aeroporto do Galeão, aprovado no âmbito TCU, em solução consensual entre os envolvidos, incluindo a concessionária do Galeão”, diz o comunicado.

Sobre a reunião convocada com as companhias aéreas, a Anac afirmou que o encontro teve caráter técnico e operacional, com o objetivo de avaliar possibilidades de alteração de voos à luz do planejamento da malha aérea e das limitações apontadas pelas empresas. A agência classificou o tema como um “cenário complexo” e declarou estar à disposição da Prefeitura do Rio para prestar esclarecimentos adicionais.

“A Agência reafirma, por fim, seu compromisso com a segurança jurídica, a previsibilidade regulatória e a fiel execução das políticas públicas estabelecidas para o setor de aviação civil, em benefício do Rio de Janeiro e do Brasil”, concluiu a nota.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## NOVA PONTE ENTRE MARANHÃO E TOCANTINS É ENTREGUE UM ANO APÓS TRAGÉDIA

Estrutura de 630 metros restabelece a BR-226 entre Estreito e Aguiarnópolis depois do colapso que matou 14 pessoas e deixou três desaparecidos

Da Agência Brasil Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**A estrutura tem duas faixas de rolamento, acostamentos, barreiras de proteção e passagem para pedestres, além de ter sido projetada para suportar uma futura duplicação da rodovia**

Um ano após o desabamento da Ponte Juscelino Kubitschek, que deixou 14 mortos e três desaparecidos, a nova estrutura sobre o Rio Tocantins foi entregue nesta segunda-feira (22), restabelecendo o tráfego da BR-226 entre os municípios de Estreito, no Maranhão, e Aguiarnópolis, no Tocantins. A ligação havia sido interrompida em 22 de dezembro do ano passado, quando a ponte inaugurada em 1961 colapsou.

Com 630 metros de extensão, a nova ponte foi executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), com investimento de R\$ 171,97 milhões do Governo Federal. A estrutura conta com duas faixas de rolamento, acostamentos, barreiras de proteção e passagem para pedestres, além de ter sido projetada para suportar uma futura duplicação da rodovia.

Antes da liberação ao tráfego, a ponte passou por testes estruturais realizados ao longo do último fim de semana. Foram cerca de 20 horas de ensaios, com a utilização de oito caminhões betoneiros carregados, cada um com peso médio de 30 toneladas, que cruzaram a estrutura em sequência, em diferentes velocidades e com frenagens sobre o tabuleiro. Os testes foram monitorados por equipamentos sensorizados para aferição do comportamento estrutural.

“Nós trouxemos para cá oito caminhões betoneiros, todos eles carregados. Cada caminhão betoneira tava pesando em média 30 toneladas e eles passaram em sequência com velocidades diferentes, freando em cima da ponte, e nós estávamos com um equipamento, que era um outro caminhão que estava já equipado, monitorado, todo sensorizado e nesse equipamento a gente conseguia estava conseguindo medir as frequências da estrutura. E comparando com as frequências medidas nós podemos comprovar que a ponte está completamente segura”, explicou o diretor de Infraestrutura Rodoviária do Dnit, Fábio Nunes.

Durante o período de interdição da travessia, a população local dependeu do transporte por balsas para cruzar o rio. De acordo com dados apresentados pelo Ministério dos Transportes, o fluxo médio diário chegou a cerca de 950 motocicletas, 1.150 veículos e 350 caminhões. Estreito tem aproximadamente 34 mil habitantes, enquanto Aguiarnópolis conta com cerca de 4.500 moradores, para os quais a travessia integra a rotina de deslocamentos para trabalho, estudo, acesso a serviços públicos e atividades comerciais.

### **Prazo de execução**

A entrega da nova ponte foi conduzida pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, que destacou o prazo de execução da obra. “Hoje é um dia marcante, é um dia de recomeço. Muita gente duvidou quando falamos que entregaríamos essa ponte em um ano, mas hoje ela está aberta ao tráfego. Está pronta, inclusive, para uma futura duplicação desta rodovia, preparada para o desenvolvimento que virá para a região”, afirmou.



Segundo o Ministério dos Transportes, cerca de 500 trabalhadores atuaram na obra, em regime contínuo, o que permitiu o cumprimento do cronograma estabelecido. O diretor-geral do Dnit, Fabrício Galvão, também se manifestou durante a cerimônia de entrega. “Há um ano a gente se comprometeu a devolver essa infraestrutura para a sociedade e hoje estamos aqui para saldar essa dívida, reconectando os estados do Maranhão e Tocantins”, disse.

Inserida na BR-226, a ponte integra um eixo rodoviário federal que conecta as regiões Norte e Nordeste do país. O corredor é utilizado para o escoamento da produção agrícola, com destaque para a região do Matopiba, fronteira agrícola que abrange áreas do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. Segundo dados do Ministério da Agricultura e Pecuária, o Matopiba responde por cerca de 19% da produção nacional de soja, com crescimento de 93% na produção de grãos entre as safras 2013/2014 e 2022/2023.

Durante a solenidade, o governador do Maranhão, Carlos Brandão, ressaltou o papel da nova estrutura para a região. “Hoje comemoramos a entrega dessa ponte e abrimos a porta do futuro, da esperança, do desenvolvimento. A ponte agora é do povo, é dos caminhoneiros, é de todos os brasileiros”, afirmou.

### Homenagens

A inauguração também foi marcada por homenagens às vítimas do colapso da antiga ponte. Memoriais foram construídos nas cabeceiras da nova travessia. “Ninguém é capaz de substituir no coração dos familiares a perda que ocorreu aqui, mas eu queria trazer a minha homenagem a todas as famílias que perderam entes queridos, quando a antiga ponte colapsou. O que podemos fazer, fizemos, que é entregar uma estrutura segura para que nenhuma outra família precise passar por isso novamente”, declarou o ministro dos Transportes.

### Paralelamente à entrega

da nova ponte, seguem em andamento as investigações sobre as causas do desabamento da estrutura anterior. Laudo da Polícia Federal apresentado em julho apontou, entre os fatores que contribuíram para o colapso, a sobrecarga da ponte, deformações no concreto, perda da capacidade de resistência, acúmulo de veículos e falhas em manutenção e reformas ao longo dos anos. O documento destacou como fator decisivo a manutenção de tráfego superior ao projetado para a edificação, atribuindo a decisão ao operador da ponte.

Em nota, o Dnit informou que colabora com os órgãos investigativos e que instaurou, na Corregedoria, uma Investigação Preliminar Sumária para apurar as causas do colapso, os prejuízos decorrentes e a quantificação de danos. O departamento também contratou o Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo para a elaboração de um relatório técnico externo sobre o ocorrido. O inquérito segue em andamento.

A reportagem da Agência Brasil entrou em contato com o Ministério Público Federal e a Polícia Federal em busca de atualizações sobre os processos relacionados ao desabamento da ponte, mas não obteve resposta até o fechamento desta edição.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## RODOANEL NORTE TEM PRIMEIRO TRECHO LIBERADO APÓS RETOMADA DAS OBRAS

Segmento de 24 quilômetros conecta Dutra e Fernão Dias, começa a operar nesta terça-feira e antecipa em seis meses o cronograma do último trecho do anel viário de São Paulo

**Do Estadão Conteúdo Da Redação [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)**

O Governo de São Paulo entregou na segunda-feira (22) o primeiro trecho do Rodoanel Norte, com 24 quilômetros de extensão, que será liberado ao tráfego a partir de terça-feira (23). A nova ligação conecta as rodovias Presidente Dutra e Fernão Dias, entre os municípios de Guarulhos e Arujá, e



representa a etapa inicial do último segmento do anel viário que circunda a capital paulista. Com 44 quilômetros de extensão total, o trecho Norte é a última parte a ser construída do Rodoanel Mário Covas. Quando concluído, no segundo semestre de 2026, o segmento fará a interligação entre os trechos Sul, Leste e Oeste, fechando o anel viário de 176 quilômetros cuja implantação teve início em 1998.



***A infraestrutura conta com vias de três a quatro faixas, quatro túneis, em pares de ida e volta, que somam cerca de dois quilômetros de extensão, além de pontes e viadutos***

O trecho entregue vai do km 129 ao km 153 e permite conexões com o trecho Leste do próprio Rodoanel, na altura da Rodovia Ayrton Senna. A pista é segregada, com acessos apenas no início e no fim do percurso. No sentido Dutra– Fernão Dias, os motoristas seguem diretamente até a saída final; no sentido oposto, há opção de acesso à Dutra, na altura de Arujá, ou

continuidade pelo trecho Leste do Rodoanel, em direção à Rodovia dos Imigrantes.

A infraestrutura conta com vias de três a quatro faixas, quatro túneis — em pares de ida e volta — que somam cerca de dois quilômetros de extensão, além de pontes e viadutos. O maior túnel tem 940 metros. A expectativa do governo estadual é de que cerca de 40 mil veículos utilizem diariamente o novo trecho, mais da metade composta por caminhões e carretas, o que deve reduzir a circulação de veículos pesados nas marginais da capital.

O trecho Norte passa a operar com dois pórticos de pedágio eletrônico no sistema free flow, um em cada sentido, localizados em Guarulhos, nos quilômetros 135+120 (sentido externo/Fernão Dias) e 135+140 (sentido interno/Dutra). As tarifas variam conforme a categoria do veículo. Para veículos leves, o valor cheio é de R\$ 4,62, com desconto de 5% para usuários com tag, que pagam R\$ 4,38. Para caminhões e ônibus de grande porte, a tarifa pode chegar a R\$ 27,74.

A rodovia contará ainda com uma Base do Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU) no km 135, equipada com estacionamento, banheiros, água potável e área de descanso, além de um Centro de Controle de Operações (CCO) no km 156 e uma base da Polícia Militar Rodoviária. O sistema operacional inclui 32 câmeras de monitoramento, inclusive nos túneis, cinco painéis de mensagens variáveis e cobertura 4G ao longo de todo o trecho.

Do ponto de vista ambiental, o projeto prevê quatro passagens subterrâneas de fauna com monitoramento, voltadas à redução de atropelamentos de animais silvestres em uma região de mata preservada.

As obras do trecho Norte são executadas pela concessionária Via SP Serra, do grupo Via Appia. O investimento total previsto é de R\$ 3,4 bilhões, sendo cerca de R\$ 2 bilhões aportados pela concessionária e aproximadamente R\$ 1,35 bilhão pelo governo estadual. Durante a execução, foram gerados cerca de 10 mil empregos diretos e indiretos.

A obra foi iniciada em 2013, sofreu sucessivas interrupções e ficou totalmente paralisada a partir de 2018. A retomada ocorreu após a concessão vencida pela Via Appia em março de 2023, com reinício efetivo dos trabalhos em abril de 2024. A entrega do primeiro trecho ocorreu seis meses antes do cronograma inicialmente previsto.

Com a liberação parcial, as frentes de trabalho seguem concentradas na execução do segundo trecho, que fará a ligação com o trecho Oeste, na altura da Rodovia dos Bandeirantes, com previsão de entrega no segundo semestre de 2026.

A infraestrutura conta com vias de três a quatro faixas, quatro túneis, em pares de ida e volta, que somam cerca de dois quilômetros de extensão, além de pontes e viadutos

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2025

### TARCÍSIO ATRIBUI ATRASOS À CORRUPÇÃO E À LAVA JATO

Durante a cerimônia de inauguração realizada em Arujá, na Região Metropolitana de São Paulo, o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) afirmou que os atrasos na conclusão do Rodoanel Norte foram consequência de corrupção em gestões anteriores e dos desdobramentos da Operação Lava Jato.

“Sobre essa obra se abateu um grande problema, o problema da corrupção, uma chaga que assola o Brasil. Nós enfrentamos aqui e nós vimos aqui a Operação Lava Jato daqueles governos que se acostumaram a viver na corrupção”, disse Tarcísio. “E, por isso, essa obra ficou parada por causa da Lava Jato, por causa da corrupção”.

Em seu discurso, o governador também criticou promessas feitas ao longo dos anos sem a conclusão do empreendimento. “Foram muitos anos de espera, muitas promessas, mas isso não resolvia o problema de ninguém. As pessoas estavam tomadas pela descrença, achavam que não seria possível concluir essa obra. Mas não adianta viver de promessa, temos que viver de resultado. Tínhamos que mostrar que era possível fazer isso acontecer. E estamos tirando do papel. Vamos deixar legado para este estado”, afirmou.

Tarcísio ressaltou que o primeiro trecho foi entregue seis meses antes do prazo previsto e destacou os impactos esperados com a abertura da via. “Amanhã (terça-feira, 23) este trecho vai estar aberto e muitos vão usar essa ligação. O Rodoanel começa a ser concluído quase 30 anos depois de sua concepção. Serão 10 mil caminhões a menos na marginal. Isso significa mais tempo do motorista em casa com a família, menos tempo no trânsito. Não é brincadeira. Essa obra parecia impossível, mas estamos mostrando que não é”, declarou.

O evento contou ainda com a presença do vice-governador Felício Ramuth (PSD), do presidente da Assembleia Legislativa, André do Prado (PL), do prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes (MDB), e do presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante. Durante a cerimônia, Mercadante foi vaiado por parte do público ao defender ações do governo federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/12/2025

### JUSTIÇA LIBERA AVANÇO DO TRECHO 2 DA DERROCAGEM DO PEDRAL DO LOURENÇO

Decisão autoriza continuidade do licenciamento e das obras no Rio Tocantins, mas suspende parte do processo para reavaliar compensações às comunidades atingidas

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



***ECom a decisão, o projeto de derrocagem do Pedral do Lourenço está autorizado a avançar no Trecho 2, enquanto o debate sobre as medidas compensatórias permanece em aberto***

A Justiça Federal autorizou a continuidade das etapas materiais de licenciamento e execução do Trecho 2 do projeto de derrocagem do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins, em Itupiranga, no sudeste do Pará. A decisão detalhada foi proferida no âmbito de uma ação movida pelo Ministério



Público Federal (MPF) contra o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e órgãos ambientais envolvidos no empreendimento.

Ao analisar o caso, o juiz federal responsável afirmou que o Poder Judiciário não pode substituir o Poder Executivo na formulação e condução de políticas públicas, especialmente em projetos estruturantes ligados à infraestrutura e à navegação interior. Segundo o magistrado, a atuação judicial deve se limitar ao controle de legalidade dos atos administrativos, sem interferir diretamente no mérito das decisões técnicas e governamentais.

Com esse entendimento, foi revista uma decisão anterior e liberado o prosseguimento do licenciamento do Trecho 2 com base na Licença de Instalação nº 1518/2025, expedida pelo órgão ambiental competente. O juiz ressaltou que, até o momento, não há comprovação de ilegalidade capaz de justificar a paralisação das obras apenas por questionamentos de conveniência ou oportunidade levantados na ação.

“Autorizo a continuidade do prosseguimento da execução material do licenciamento da obra no Trecho 2 do empreendimento hidroviário Tocantins-Araguaia... se por outra razão não estiver suspensa, sem prejuízo de reapreciação com a regular instrução do feito”, afirma a decisão.

Na sentença, o magistrado também analisou as alegações do MPF relacionadas a impactos ambientais e sociais, especialmente no que diz respeito às comunidades atingidas pela obra. O juiz reconheceu que houve a realização de audiências públicas e processos de escuta, mas destacou que os relatos apresentados apontam fragilidades nas medidas compensatórias previstas até agora.

Moradores da região relataram que o valor atualmente estipulado — equivalente a um salário mínimo — não cobre de forma adequada as perdas econômicas e sociais associadas à intervenção no rio. Diante desse cenário, o juiz determinou a suspensão parcial do processo por 45 dias, exclusivamente para permitir a revisão das compensações destinadas às populações impactadas.

O magistrado deixou claro que a suspensão não atinge o avanço do projeto de engenharia em si, mas busca assegurar que as contrapartidas sociais sejam reavaliadas de forma mais consistente, com base em critérios que reflitam a realidade das famílias afetadas pelo empreendimento.

A decisão também reforça que eventuais ajustes nas compensações devem ocorrer no âmbito administrativo, com participação dos órgãos responsáveis e observância das normas ambientais, sem prejuízo de nova análise judicial caso surjam irregularidades comprovadas.

Com isso, o projeto de derrocagem do Pedral do Lourenço segue autorizado a avançar no Trecho 2, enquanto o debate sobre as medidas compensatórias permanece em aberto. O processo continua em tramitação, com foco na conciliação entre o desenvolvimento da hidrovia Tocantins-Araguaia e a proteção dos direitos das comunidades locais.

Pelas redes sociais, o prefeito de Itupiranga, Wagno Godoy, comemorou a decisão em uma live, destacando o impacto positivo da obra para a navegação e a economia regional

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## **ANTAQ REABRE CONSULTA SOBRE ARRENDAMENTO NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO**

Nova rodada de audiência pública ocorre entre 29 de dezembro e 27 de janeiro após mudanças na modelagem da área SSB01

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

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários aprovou a abertura de uma segunda rodada de audiência e consulta públicas sobre o projeto de arrendamento da área SSB01, localizada no Porto

Organizado de São Sebastião, no litoral norte de São Paulo. A nova etapa de participação social ocorrerá entre os dias 29 de dezembro e 27 de janeiro de 2026 e tem como objetivo coletar contribuições adicionais da sociedade, após mudanças relevantes feitas na modelagem do projeto.

Segundo a Antaq, a reabertura do processo decorre da revisão dos estudos técnicos e jurídicos a partir das manifestações recebidas na primeira audiência e consulta públicas, realizadas entre setembro e dezembro de 2024. A partir dessas contribuições, o projeto passou por ajustes considerados estruturais, o que motivou a necessidade de um novo ciclo de debate público antes do avanço do processo de arrendamento.

Entre as principais alterações apresentadas pela agência está a inclusão da movimentação de carga containerizada no escopo do empreendimento. O projeto também passou a prever uma ampliação significativa da área a ser arrendada, que agora totaliza 426.949 metros quadrados. Além disso, houve

aumento no volume de investimentos obrigatórios previstos para o futuro arrendatário, embora os valores detalhados ainda não tenham sido divulgados. A Antaq informou que as minutas jurídicas atualizadas e os documentos técnicos que embasam o novo modelo do arrendamento serão disponibilizados em breve em seu site ([www.gov.br/antag](http://www.gov.br/antag)). Somente as contribuições que tiverem como base esses documentos colocados em consulta serão considerados válidas no processo.

A agência esclarece que as manifestações deverão ser encaminhadas exclusivamente por meio de formulário eletrônico disponível em seu portal na internet. Outros meios de envio não serão aceitos. A data da sessão de audiência pública, que poderá ocorrer de forma presencial ou telepresencial, ainda será definida e comunicada posteriormente.

Mais informações podem ser encontradas no site da Antaq.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/12/2025

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ALTERAÇÕES DE CARGA EM ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS: O QUE REVELA O ACÓRDÃO 2658/2025-TCU



### BEATRIZ GALLOTTI

Advogada sócia do escritório Gallotti e Advogados  
Associados e especialista em Direito Portuário e Marítimo

[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

***O debate, afinal, não se resume a corrigir eventuais impropriedades formais. Ele envolve repensar a própria lógica pela qual se interpreta o contrato de arrendamento portuário no Brasil: instrumento rígido, orientado por edital e expectativas concorrenciais, ou contrato de infraestrutura voltado à maximização do uso racional da área, com ajustes dinâmicos e tempestivos?***

A decisão proferida pelo Tribunal de Contas da União no Acórdão 2658/2025 – Plenário reacende um debate conhecido, porém ainda pouco enfrentado na regulação portuária: a necessária compatibilização entre flexibilidade operacional, estabilidade contratual e integridade dos processos licitatórios. O TCU examinou o regime de modificações de carga – definitivas ou temporárias – nos arrendamentos portuários e, ao fazê-lo, expôs fragilidades normativas que, na visão da Corte, poderiam gerar assimetrias concorrenciais e ganhos não compartilhados com o poder concedente. Mas seria essa leitura inteiramente procedente? Ou indicaria um momento de inflexão para discutir, com maior profundidade, os limites e potencialidades da adaptação contratual em um setor de ciclos longos e alta volatilidade?

O ponto de partida do Tribunal é claro: a alteração de carga, mesmo quando amparada pelo Decreto 8.033/2013 e pela Portaria 530/2019, não é ato neutro. Mudar o tipo de mercadoria movimentada ou





ampliar atividades originalmente previstas afeta o planejamento portuário, influencia a lógica de investimentos previstos no edital e pode redesenhar a dinâmica competitiva entre arrendatários e terminais privados. Nesse contexto, o TCU afirma ter identificado ausência de critérios objetivos para analisar o impacto econômico-financeiro dessas modificações, bem como fragilidade na disciplina das autorizações especiais e emergenciais emitidas pela ANTAQ. É aqui que surge a primeira provocação: diante da complexidade das operações portuárias e da necessidade de adaptação constante, até que ponto a exigência de controle rígido não tensiona a flexibilidade natural de empreendimentos de longo prazo?

A preocupação do Tribunal concentra-se em três eixos. O primeiro refere-se ao risco de que alterações feitas antes do cumprimento das obrigações iniciais previstas no edital possam frustrar expectativas legítimas de mercado, abalando o princípio da isonomia entre licitantes. O segundo decorre da interpretação corrente de que autorizações temporárias não gerariam impacto relevante no fluxo econômico do contrato. O TCU questiona essa premissa, alegando inexistência de estudos que sustentem tal conclusão e defendendo que a análise deveria ser motivada, transparente e lastreada em parâmetros verificáveis. O terceiro eixo diz respeito à movimentação mínima contratual, que continua sendo instrumento essencial para aferir o aproveitamento da área arrendada; sua desconsideração, mesmo em situações em que o perfil da carga evolui, pode, na visão do Tribunal, comprometer a coerência da relação contratual.

A partir desse diagnóstico, o Acórdão 2658/2025 determina ajustes à autoridade portuária e formula recomendações à ANTAQ e ao Ministério de Portos e Aeroportos. Para a agência reguladora, sugere a fixação de regras claras para definir quando uma modificação contratual exige reequilíbrio econômico-financeiro e quando poderá ser dispensada. Também propõe que a ANTAQ aperfeiçoe a disciplina das autorizações especiais e emergenciais, evitando que a excepcionalidade se converta, na prática, em instrumento substitutivo do aditivo formal. Ao Ministério, recomenda aperfeiçoar mecanismos regulatórios para evitar alterações de carga nos estágios iniciais dos arrendamentos.

A decisão projeta efeitos relevantes para o ambiente de investimento. De um lado, poderá reforçar a segurança jurídica ao desestimular mudanças que desvirtuem o objeto contratado sem adequada motivação técnica. De outro, tenderá a aumentar o escrutínio sobre iniciativas empresariais legítimas de diversificação de operações, especialmente quando o mercado demanda soluções mais ágeis do que o ciclo decisório público costuma permitir. A fronteira entre adaptação eficiente e alteração indevida torna-se, assim, um campo que exigirá maturidade regulatória e análises cada vez mais circunstanciadas.

O debate, afinal, não se resume a corrigir eventuais impropriedades formais. Ele envolve repensar a própria lógica pela qual se interpreta o contrato de arrendamento portuário no Brasil: instrumento rígido, orientado por edital e expectativas concorrenciais, ou contrato de infraestrutura voltado à maximização do uso racional da área, com ajustes dinâmicos e tempestivos? O Acórdão 2658/2025 não encerra a questão; ao contrário, sugere que o equilíbrio entre eficiência e controle precisa ser continuamente recalibrado.

Ao setor cabe acompanhar de perto os desdobramentos regulatórios. Ao poder público, cabe consolidar normas que tragam clareza, evitem assimetrias e assegurem que a flexibilidade contratual não comprometa o interesse público. Aos operadores, cabe adotar governança documental robusta, evidenciando impactos, premissas, métricas e justificativas para cada pleito de modificação. Nesse diálogo, a maturidade institucional será determinante para que a adaptação não seja vista como privilégio, mas como instrumento legítimo de eficiência em um ambiente portuário em constante transformação.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 23/12/2025**

## ANP AUTORIZA INÍCIO DE OPERAÇÕES DA PLATAFORMA P-78 NO PRÉ-SAL

FPSO da Petrobras entra em operação no Campo de Búzios com capacidade para produzir 180 mil barris de petróleo por dia

### Da Agência Brasil



**A P-78 chegou ao Brasil em setembro. A nova plataforma tem capacidade de produção de 180 mil barris de petróleo por dia e 7,2 milhões de metros cúbicos por dia de gás natural**

A Petrobras vai ganhar o reforço de mais uma plataforma de produção de petróleo e gás no pré-sal. A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) informou na segunda-feira (22), que autorizou o início das operações da P-78.

A P-78 é uma plataforma modelo FPSO, sigla em inglês para unidade flutuante de produção, armazenagem e transferência de petróleo e gás. A estrutura fica no Campo de Búzios, na Bacia de Santos, cerca de 180 quilômetros da costa do Rio de Janeiro.

Vinculada ao Ministério de Minas e Energia, a ANP é o órgão regulador da indústria de petróleo e gás no país.

A agência reguladora informou que a autorização foi concedida após a aprovação da documentação e análise do atendimento às condicionantes de segurança operacional, além da aprovação do projeto e da autorização de uso dos sistemas de medição estabelecidos pela ANP.

O casco da P-78 foi construído em estaleiros nas cidades Yantai e Hayang, na China, e em Ulsan, na Coreia do Sul.

Os blocos foram integrados na Coreia do Sul, antes de seguirem para Singapura, onde houve a montagem dos módulos, incluindo um construído no estaleiro da Seatrium (antigo Brasfels), em Angra dos Reis, litoral do Rio de Janeiro.

As auditorias da ANP foram realizadas ainda em Singapura.

### Capacidade

A P-78 chegou ao Brasil em setembro. A nova plataforma tem capacidade de produção de 180 mil barris de petróleo por dia (bpd) e 7,2 milhões de metros cúbicos por dia ( $\text{Sm}^3/\text{d}$ ) de gás natural.

A unidade deve enviar 3 milhões de metros cúbicos por dia de gás natural ao mercado consumidor brasileiro e conta com um sistema de flare fechado, minimizando as emissões de poluentes pela queima de gás natural. Flare são as torres que queimam gás nas plataformas.

### Pré-sal

A P-78 será a sétima plataforma a produzir petróleo no Campo de Búzios. Além dela, operam na região as plataformas P-74, P-75, P-76, P-77, Almirante Barroso e Almirante Tamandaré.

O Campo de Búzios é o maior do mundo em águas profundas. Em 2025, Búzios atingiu o recorde de 1 milhão de barris produzidos por dia, sendo o de maior produção do país.

### Greve de petroleiros

A autorização da ANP chega no momento em que a Petrobras enfrenta uma greve nacional de petroleiros. O movimento completou oito dias na segunda-feira.

Entre as principais recomendações da categoria estão:



- Melhorias no plano de cargos e salários;
- Solução para os Planos de Equacionamento de Déficit (PEDs) da Petros (fundo de pensão da categoria);
- Defesa da pauta Brasil Soberano, que defende a manutenção da Petrobras como empresa pública e um modelo de negócios voltado ao fortalecimento da estatal.

De acordo com a Federação Única dos Petroleiros (FUP), a Petrobras apresentou, no domingo (21), uma contraproposta “com avanços significativos em relação aos três eixos de luta da campanha reivindicatória”.

A categoria exige outros avanços, entre eles, que não haja descontos dos dias parados na greve nem punições aos grevistas.

Segundo a FUP, entre as unidades com adesão à greve estão nove refinarias, 28 plataformas de produção marítima, 16 terminais operacionais, quatro termelétricas, duas usinas de biodiesel e dez instalações terrestres operacionais.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## PETRÓLEO SOBE PELA QUARTA SESSÃO SEGUIDA COM ESCALADA DE TENSÕES GEOPOLÍTICAS

Preços avançam mais de 2% após apreensões de petroleiros da Venezuela pelos EUA e prorrogação de sanções europeias à Rússia

### ***Do Estadão Conteúdo***

O petróleo fechou em alta pela quarta sessão consecutiva nesta segunda-feira, 22, impulsionado pelas tensões geopolíticas globais, sobretudo após as novas apreensões de petroleiros na costa da Venezuela pelos EUA e sanções da União Europeia à Rússia.

O petróleo WTI para fevereiro, negociado na New York Mercantile Exchange (Nymex), fechou em alta de 2,63% (US\$1,49), a US\$ 58 01 o barril. Já o Brent para março, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE), avançou 2,55% (US\$ 1 53), a US\$ 61,58 o barril.

O petróleo avançou mais de 2% ao longo da tarde, com a escalada das tensões depois das novas apreensões de petroleiros da Venezuela no fim de semana pelo governo de Donald Trump, as quais amplamente criticadas pela China. Segundo o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores chinês, a apreensão teve viés “arbitrário” e constitui “uma grave violação do direito internacional”.

As principais questões são ainda quão eficaz será esse bloqueio e quanto tempo ele durará, diz Warren Patterson, chefe de estratégia de commodities do ING. “Isso será importante para determinar o impacto no mercado de petróleo”, acrescenta.

Apesar das negociações mediadas pelos EUA ao longo do fim de semana na Flórida para um acordo de paz entre Ucrânia e Rússia, o Conselho Europeu anunciou hoje a prorrogação, por mais seis meses, das sanções econômicas à Rússia. As forças ucranianas atingiram nesta madrugada mais um terminal de petróleo, um oleoduto, dois jatos estacionados e dois navios em uma série de ataques em solo da Rússia, segundo autoridades. A morte de um alto general russo em um atentado a bomba em Moscou ainda levou investigadores a suspeitarem que Kiev está por trás da ação.

Para a produção da commodity em 2026, o Société Générale prevê uma mudança na postura ao longo do segundo trimestre pela Organização de Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+) com o cartel começando a remover barris do mercado.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

### EXCESSO DE OFERTA LEVA ONS A CONSIDERAR ACIONAMENTO DE PLANO EMERGENCIAL NO NATAL

Medida inédita pode envolver cortes de geração conectada às redes de distribuição no dia 25, caso se esgotem as alternativas de gestão junto às grandes usinas centralizadas

#### **Do Estadão Conteúdo**



***O ONS também informou que tem buscado uma operação das hidrelétricas que favoreça a maior flexibilidade do sistema. Neste sentido, a defluência da usina de Jupia foi minimizada***

O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) vislumbra a possibilidade de ter de solicitar que distribuidoras de energia elétrica cortem a geração de usinas conectadas diretamente em suas redes, como Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs), usinas a

biomassa, eólicas e solares de pequeno porte, no dia de Natal, 25 de dezembro.

Técnicos do ONS indicaram um “sinal amarelo” a respeito dessa possibilidade, o correspondente ao “estado de atenção”, para essa medida, que corresponderia ao primeiro acionamento do Plano Emergencial de Gestão de Excedentes de Energia na Rede de Distribuição. A confirmação sobre o acionamento, ou não, será feita apenas no dia 24.

O plano foi desenhado nos últimos meses, como alternativa adicional para dar maior segurança à operação do Sistema Interligado Nacional (SIN) e garantir o suprimento de eletricidade, em meio a um cenário de excesso de oferta de energia no país.

A medida deve ser acionada especificamente em situações em que o Operador antecipe um esgotamento das opções de gestão junto às usinas de geração centralizada, como as grandes usinas eólicas, solares e hidrelétricas.

O plano foi desenhado depois de o ONS ficar sem opções, em 10 de agosto, Dia dos Pais. Na ocasião, havia baixa demanda por eletricidade combinada com boa condição de geração renovável, fazendo com que a oferta superasse significativamente o consumo, em especial no meio do dia, quando a geração solar é mais intensa. Isso exigiu intervenções operacionais severas por parte do ONS. Entre as 13h e às 13h30, o ONS teve de reduzir a geração hidráulica e ainda cortar 98,5% do potencial de geração das fontes eólica e solar centralizada para manter o equilíbrio do sistema.

Desde então a preocupação do ONS e no Ministério de Minas e Energia passou a ser com o comportamento da carga e as manobras possíveis nas festividades de fim de ano, já que nessa época muitas empresas dão férias coletivas e o consumo em indústrias e empresas cai muito, mas as usinas, em particular eólicas e solares, seguem produzindo energia conforme a disponibilidade dos recursos naturais de irradiação solar e vento.

Atualmente, o ONS considera maior probabilidade de acionamento do plano apenas no dia 25. Para os dias 24, 26 e 28, o risco é considerado baixo (sinal verde). A situação da semana de ano-novo também deverá se avaliada com atenção.

#### **Política Operativa**

O ONS também informou que tem buscado uma operação das hidrelétricas que favoreça a maior flexibilidade do sistema. Neste sentido, a defluência da usina de Jupia foi minimizada, de forma a reduzir a chamada inflexibilidade (volume mínimo que a hidrelétrica deve gerar). Também tem sido feita a redução do reservatório de Pimental, em Belo Monte, para diminuir a disponibilidade de geração da hidrelétrica no Natal.



A carga de energia elétrica no País deve alcançar 84.582 megawatts médios (MWmed) em janeiro de 2026, alta de 1,6% na comparação com igual mês deste ano, informou nesta segunda-feira o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), durante reunião do Programa Mensal de Operação (PMO) para o mês que vem.

Não houve alteração na projeção em relação à previsão de carga incluída no Planejamento Anual da Operação Energética (PLAN) 2026 a 2030, divulgado pelo ONS, pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), e pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) no início do mês. Segundo técnicos do ONS, não foi identificada qualquer mudança de premissa, ou necessidade de revisitar o que foi indicado no PLAN.

No subsistema Sudeste/ Centro-Oeste, principal centro de consumo do País, a carga deve alcançar 46.612 MWmed, queda de 1,1% em relação ao registrado em janeiro de 2025. Segundo os especialistas, o recuo reflete as temperaturas “não tão elevadas” previstas para o mês que vem, na comparação com as verificadas em janeiro passado.

No Sul, a carga deve ficar em 15.097 MWmed, praticamente estável (-0,1%) em relação ao anotado no mesmo mês deste ano.

No Nordeste, a previsão é chegar a 14.341 Mwmed em janeiro, com alta anual de 7,0%.

Já no Norte, a carga deve alcançar 8.532 MWmed, aumento de 11,5% frente ao observado em janeiro do ano passado. A forte expansão reflete o crescimento da demanda de um grande consumidor industrial, além da interligação com Roraima, que até poucos meses atrás era um sistema isolado, e portanto não era contabilizado na previsão.

### **Fevereiro**

Também não houve ajustes na previsão de carga para fevereiro. O ONS segue estimando uma carga no Sistema Interligado Nacional (SIN) de 89.158 MWmed, baixa de 0,1% frente ao reportado no mesmo mês de 2025. Técnicos lembraram que fevereiro do ano passado registrou carga recorde, devido à ondas de calor.

No Sudeste/Centro-Oeste, a carga deve chegar a 89.158, também com recuo de 0,1% na comparação anual. No Sul, a previsão é de 15.869 MWmed, queda de 5,6% frente fevereiro de 2025. No Nordeste, a carga deve alcançar 14.510 MWmed, alta de 6,5%, enquanto no Norte, chegará a 8.549 Mwmed, avanço de 10,8%.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## **PROJETO ENERGIA AZUL APOSTA NO OCEANO COMO FONTE DE ELETRICIDADE E HIDROGÊNIO**

Iniciativa liderada pelo Instituto Nacional de Pesquisas Oceânicas reúne recursos federais e bolsas para formar pesquisadores em tecnologias offshore

**Por PATRÍCIA FAHLBUSCH** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



***O centro deve se debruçar sobre tecnologias de geração de energia em alto-mar, incluindo sistemas de ondas, correntes de maré, gradiente térmico e produção de hidrogênio verde***

O Instituto Nacional de Pesquisas Oceânicas quer investir em um projeto que promete destacar o Brasil na esfera global da transição energética: o Centro Temático de Energia Renovável no Oceano, o Energia Azul. O instituto

venceu um edital da Financiadora de Estudos e Projetos no valor de R\$ 15 milhões, e deverá destinar 4 milhões para bolsas de pesquisa para estudantes de mestrado, doutorado e pós-doutorado em parceria com três universidades federais e a Fundação Getúlio Vargas. O centro deverá se debruçar sobre quatro tecnologias de geração de energia em alto-mar, incluindo sistemas de ondas, correntes de maré, gradiente térmico e produção de hidrogênio verde.

Para o instituto, as iniciativas tem potencial para reduzir emissões sobretudo em setores de difícil descarbonização, como plataformas de petróleo, siderurgia, fertilizantes, cimento e transporte. O diretor-geral Segen Estefen explicou que as unidades offshore, por exemplo, utilizam turbinas a gás natural e teriam como alternativa substituir parte da geração por fontes limpas produzidas no oceano.

“O Brasil reúne condições técnicas e ambientais para liderar esse movimento. A disponibilidade de recursos renováveis no oceano e a experiência brasileira em atividades offshore são diferenciais importantes. Podemos transformar o oceano em um aliado estratégico na transição energética, produzindo eletricidade, hidrogênio e água dessalinizada de forma sustentável”, afirma.

Uma das ações a serem desenvolvidas simula a produção de hidrogênio verde a partir de energia eólica offshore. Para isso, usa água do mar dessalinizada na eletrólise, ou seja, a conversão de energia elétrica em energia química. Aqui, a aplicação soluciona a intermitência da geração eólica, permite armazenar energia sob a forma de hidrogênio, e garante estabilidade ao sistema elétrico. A tecnologia prevista usará uma turbina capaz de operar tanto em correntes marítimas quanto em rios de fluxo contínuo. Estefen garante que, mesmo turbinas de pequeno porte podem alcançar alta capacidade, permitindo gerar energia limpa e contínua a comunidades isoladas, onde o acesso à eletricidade é difícil.

“Nós sabemos que vivemos uma época de mudanças climáticas e a origem de muitos desses eventos está ligada ao oceano são fenômenos que acontecem no oceano como, por exemplo, o aquecimento do oceano, e isso reflete em tempestades e outros eventos naturais no continente. O oceano ele é a nova fronteira de desenvolvimento econômico e social, isso é inexorável. A economia vai se mover em direção ao oceano cada vez mais e nós temos que fazer com que esse movimento se dê com preservação e sustentabilidade do oceano”, afirmou Segen Estefen.



Cerca de 250 gigawatts em projetos de eólica offshore estão em licenciamento no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) atualmente, mas somente 20% forem implantados. A turbina para aproveitamento de correntes de maré será capaz de operar tanto no oceano quanto em rios de fluxo contínuo. De acordo com Segen Estefen, energias renováveis offshore encontram-se, atualmente, em fase pré-comercial, exigindo avanços nos níveis de maturidade tecnológica.

***Segen Estefen explicou que as unidades offshore utilizam turbinas a gás natural e teriam como alternativa substituir parte da geração por fontes limpas produzidas no oceano***

“O Energia Azul atuará nesse estágio intermediário, viabilizando a prova de conceito e o detalhamento de projetos para aplicação em escala real. Ao final do projeto, para cada tecnologia está contemplada a entrega de respectivo projeto-piloto para instalação no mar, etapa que prepara o caminho para aplicações comerciais em larga escala. Ao mesmo tempo que queremos desenvolver novas atividades, gerar empregos, nós temos que preservar, porque esse é um grande bem da humanidade, talvez o bem mais importante que a humanidade possui”, concluiu Segen Estefen.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 23/12/2025**

**FOGUETE EXPLODE APÓS DECOLAGEM EM BASE ESPACIAL NO MARANHÃO**

Missão coordenada pela FAB teve o voo interrompido poucos minutos após o lançamento, e causas da falha seguem em apuração

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



***Segundo a FAB, o foguete deixou a plataforma e iniciou a trajetória vertical conforme o planejado. Em seguida, porém, foi registrada uma anomalia que levou à perda do veículo***

O lançamento do foguete sul-coreano HANBIT-Nano terminou de forma frustrada na noite de segunda-feira (22), no Centro de Lançamento de Alcântara (CLA), no Maranhão. O veículo apresentou uma falha logo após a decolagem, resultando em uma

explosão que pôde ser vista durante a transmissão do voo.

De acordo com a Força Aérea Brasileira (FAB), responsável pela coordenação da operação no âmbito da missão Spaceward, o foguete deixou a plataforma e iniciou a trajetória vertical conforme o planejado. Em seguida, porém, foi registrada uma anomalia que levou à perda do veículo. O lançamento ocorreu às 22h13, horário de Brasília.

Imagens da transmissão mostraram o foguete em voo por pouco mais de um minuto. Durante esse período, foi possível acompanhar parte da trajetória inicial, incluindo a superação da velocidade do som (Mach 1). O veículo chegou também à fase conhecida como máxima pressão aerodinâmica, quando as forças exercidas sobre a estrutura são mais intensas durante a subida. Pouco depois, o sinal foi interrompido.

Segundo a FAB, equipes da Aeronáutica e do Corpo de Bombeiros do CLA foram imediatamente deslocadas para a área de impacto para análise dos destroços e avaliação do local. A Força informou ainda que todos os procedimentos sob sua responsabilidade — incluindo segurança, rastreamento e coleta de dados — foram executados conforme o planejamento, dentro dos parâmetros internacionais aplicáveis a operações espaciais.

As equipes técnicas da Innospace, empresa sul-coreana responsável pelo veículo, seguem atuando na análise dos dados do voo para apurar as causas da falha, em conjunto com a FAB e demais órgãos envolvidos. Novas informações devem ser divulgadas à medida que as avaliações avancem.

O HANBIT-Nano era um foguete lançador orbital de dois estágios, desenvolvido para colocar até 90 quilos de carga útil em uma órbita de cerca de 500 quilômetros de altitude. O veículo tinha aproximadamente 21,8 metros de altura, 1,4 metro de diâmetro, pesa cerca de 20 toneladas e integra uma nova geração de lançadores de pequeno porte, voltados a missões mais rápidas e de menor custo. O desenvolvimento envolveu 247 profissionais, incluindo 102 engenheiros diretamente ligados às áreas de pesquisa e desenvolvimento.

O voo não era tripulado e transportava experimentos científicos e dispositivos tecnológicos destinados a pesquisas conduzidas por instituições do Brasil e da Índia. A missão Spaceward é coordenada pela FAB e pela Agência Espacial Brasileira (AEB) e previa o envio de cinco satélites e três cargas experimentais ao espaço.

## Adiamentos

A tentativa de lançamento de segunda-feira ocorreu após uma sequência de adiamentos. Inicialmente prevista para 22 de novembro, a operação foi postergada após a identificação de falhas intermitentes em sinais durante testes conjuntos de aviônicos conduzidos pela FAB. Posteriormente, o lançamento foi remarcado para 17 e depois para 19 de dezembro, em razão da necessidade de substituição de um componente da unidade de resfriamento do sistema de alimentação do oxidante

do primeiro estágio. Um novo adiamento foi anunciado após a detecção de funcionamento anormal intermitente em uma válvula de ventilação do tanque de metano líquido do segundo estágio durante o abastecimento.



***O HANBIT-Nano era um foguete lançador orbital de dois estágios, desenvolvido para colocar até 90 quilos de carga útil em uma órbita de cerca de 500 quilômetros de altitude***

O lançamento do HANBIT-Nano era considerado simbólico por marcar a primeira tentativa de envio de um foguete orbital ao espaço a partir de território brasileiro em mais de duas décadas. A última iniciativa desse tipo ocorreu em

1999. Em 2003, uma explosão ainda em solo no CLA resultou na morte de 21 pessoas e levou à paralisação das atividades de lançamentos por vários anos.

A operação também representava uma parceria inédita entre o Brasil e uma empresa privada estrangeira para lançamentos orbitais a partir de Alcântara. Segundo a AEB, a Innospace firmou um acordo de prestação de serviços com o governo brasileiro baseado em retribuição mínima ao Estado, sem previsão de lucro comercial.

Falhas em lançamentos são consideradas comuns em voos de novos veículos e programas espaciais, especialmente nas primeiras tentativas de colocação em órbita.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## **DÓLAR FECHA A R\$ 5,58, MAIOR VALOR EM QUASE 5 MESES**

No mês, a moeda americana acumula valorização de 4,68% ante o real, mas perde 9,64% no ano

**Do Estadão Conteúdo**



***O aumento de remessas de lucros por multinacionais e saídas relacionadas ao pagamento de dividendos limitaram um recuo do dólar ante o real***

No sétimo pregão consecutivo de alta, o dólar seguiu a toada da manhã desta segunda, 22, e acelerou os ganhos ao longo da tarde. Com mínima de R\$ 5,5182 e máxima de R\$ 5,6072 o dólar à vista fechou a sessão em alta de 0,99% cotado a R\$ 5,5843 maior valor de fechamento desde os R\$ 5,5892 de 30 de julho.

Operadores afirmam que o aumento de remessas de lucros por multinacionais e saídas relacionadas ao pagamento de dividendos limitaram um recuo do dólar ante o real. No mês, o dólar acumula valorização de 4,68% ante o real, mas perde 9,64% no ano.

Companhias como Petrobras e Embraer estão entre as empresas que contribuíram para o movimento de saídas relacionadas a pagamentos de dividendos, segundo operadores. Outras empresas estrangeiras não listadas e que estão fora do radar também impulsionaram o movimento.

Pesou também sobre a divisa a cautela com o cenário eleitoral, sobretudo em relação à candidatura do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência da República. Mais cedo, o senador e postulante ao Executivo disse, em entrevista exclusiva à Reuters ter uma agenda liberal para 2026: governo



enxuto, corte de impostos, equilíbrio fiscal e retomada de privatizações, começando pelos Correios e, “se estudos indicarem”, por partes da Petrobras, que considera “complexa demais”.

Para o economista-chefe da Equador Investimentos, Eduardo Velho, o mercado segue um movimento para fechar o ano mais protegido. “É um movimento de realocação de portfólio. Não vejo grandes mudanças no dólar até o dia 31. Reflete também, em parte, a expectativa de pouca mudança na política econômica em 2027, com os sinais do cenário eleitoral”, afirma.

O índice DXY, que mede o comportamento do dólar frente a seis divisas fortes, fechou o dia em baixa de 0,32%, aos 98,599 pontos, após mínima aos 98,197 pela manhã.

Com o recesso do Congresso Nacional, o mercado deve voltar as atenções para os últimos indicadores da semana, como o IPCA-15 de dezembro e os dados do Produto Interno Bruto (PIB) dos Estados Unidos, ambos a serem divulgados amanhã.

### Ibovespa

O Ibovespa encerrou o pregão desta segunda-feira, 22, em queda de 0,21%, a 158.141,65 pontos, em um dia de baixa liquidez e reavaliação de risco por parte dos investidores, que seguem cautelosos diante do noticiário fiscal e político, da reação da curva de juros e da forte alta do dólar. O movimento da bolsa brasileira ocorreu na contramão do mercado de Nova York, que operou em alta ao longo do dia.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## GLEISI CULPA “JUROS ESTRATOSFÉRICOS” POR AUMENTO DA DÍVIDA PÚBLICA

Ministra rebateu as notícias de que as despesas do governo estão acima da inflação e criticou a taxa Selic a 15%

### **Do Estadão Conteúdo**

A ministra-chefe da Secretaria de Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann, culpou nesta segunda-feira (22) a taxa básica de juros, a Selic, como a maior responsável pelo aumento da dívida pública do país e não as despesas do governo. Atualmente a Selic está em 15% ao ano, maior patamar desde 2006, quando foi fixada em 15,25% ao ano.

Em uma rede social, a ministra disse que o elevado patamar da Selic “suga” os recursos do Orçamento para investimento e compromete “a prestação de serviços públicos, os programas sociais e os investimentos do governo para o desenvolvimento do país”.

A ministra fez críticas às notícias, sem citar fontes, que apontam um crescimento de 5% acima da inflação na despesa do governo como responsáveis pelo aumento da dívida e que ignoram que os juros estão 10% mais altos do que a inflação.

“Esses juros estratosféricos, que encarecem o crédito e limitam o crescimento, é que fazem crescer a dívida pública. Ao sugar recursos do Orçamento, os juros da dívida também comprometem a prestação de serviços públicos, os programas sociais e os investimentos do governo para o desenvolvimento do país”, escreveu.

Na sexta-feira (19), o Congresso Nacional aprovou o Projeto de Lei Orçamentária (Ploa) de 2026, que prevê despesas totais de R\$ 6,5 trilhões. Desse total, R\$ 6,3 trilhões são direcionados aos orçamentos fiscal e da seguridade social, sendo que 28% será destinado exclusivamente para o pagamento de juros da dívida pública, o que equivale a R\$ 1,82 trilhão. As críticas da ministra vêm ainda na esteira da decisão do Comitê de Política Monetária (Copom) de manter, pela quarta vez seguida, a taxa básica de juros em 15% ao ano.

Nesta segunda-feira, o boletim Focus do Banco Central (BC) atualizou as previsões para os principais indicadores econômicos. A estimativa dos analistas de mercado é que a taxa básica de

juros cairá para 12,25% ao ano até o final de 2026. Para 2027 e 2028, a previsão é que a Selic seja reduzida novamente para 10,5% ao ano e 9,75% ao ano, respectivamente.

Em relação à inflação, medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), referência oficial da inflação no país, o Focus diminuiu de 4,36% para 4,33% a projeção da inflação para este ano.

É a sexta semana seguida que a previsão para a inflação deste ano foi reduzida, alcançando o intervalo da meta para a variação de preços que deve ser perseguida pelo BC.

### Meta

Definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), a meta é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é 1,5% e o superior 4,5%.

Para 2026, a projeção da inflação também caiu de 4,1% para 4,06%. Para 2027 e 2028, as previsões são de 3,8% e 3,5%, respectivamente.

A pesquisa, divulgada semanalmente pelo Banco Central (BC), traz a expectativa de instituições financeiras para os principais indicadores econômicos.

Em novembro, a inflação oficial fechou o mês em 0,18%, resultado que faz o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) acumular 4,46% em 12 meses, segundo os dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Apesar do recuo nas expectativas de inflação, o BC manteve, durante reunião do Copom no dia 10, a taxa Selic em 15%.

A decisão era esperada pelo mercado financeiro. Em comunicado, o Copom não deu pistas de quando deve começar a cortar os juros. Assim como na última reunião, repetiu que o cenário atual está marcado por grande incerteza, que exige cautela na política monetária, e que a estratégia do BC é manter a Selic por bastante tempo. “O comitê avalia que a estratégia em curso, de manutenção do nível corrente da taxa de juros por período bastante prolongado, é adequada para assegurar a convergência da inflação à meta.

O comitê enfatiza que seguirá vigilante, que os passos futuros da política monetária poderão ser ajustados e que, como usual, não hesitará em retomar o ciclo de ajuste caso julgue apropriado”, destacou o comunicado.



A Selic é o principal instrumento do BC para manter sob controle a inflação oficial, medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

### Queda do IPCA

Em novembro, o IPCA ficou em 0,18%, o menor nível para o mês desde 2018. Com o resultado, o indicador acumula alta de 4,46% em 12 meses, voltando a ficar dentro do teto da meta contínua de inflação.

### ***Segundo Gleisi Hoffmann, a taxa de juros a 15% encarece o crédito, limita o crescimento e faz crescer a dívida pública***

Pelo novo sistema de meta contínua, em vigor desde janeiro, a meta de inflação que deve ser perseguida pelo BC, definida pelo Conselho Monetário Nacional, é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é 1,5% e o superior é 4,5%.

No modelo de meta contínua, a meta passa a ser apurada mês a mês, considerando a inflação acumulada em 12 meses. Em dezembro de 2025, a inflação desde janeiro do mesmo ano é comparada com a meta e o intervalo de tolerância.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## NOVO MÍNIMO IMPACTARÁ EM R\$ 39,1 BI AS CONTAS DA PREVIDÊNCIA

Essa é a projeção do Dieese sobre as despesas previdenciárias de 2026

**Do Estadão Conteúdo**



**Em 2026, o salário mínimo será de R\$ 1.621,00, resultado de um reajuste nominal de 6,79% em relação ao valor vigente**

As já elevadas despesas previdenciárias receberão no ano que vem um impacto de R\$ 39,1 bilhões decorrente do novo salário mínimo a entrar em vigor a partir de 1º de janeiro de 2026, estima o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese). O piso salarial no País passará a R\$ 1.621,00, resultado de um reajuste nominal de 6,79% em relação ao valor vigente.

Segundo lembra o Dieese, o reajuste do salário mínimo é definido de acordo com a Lei 14.663 de agosto de 2023, que estabelece a política permanente de valorização do mínimo em consonância com a Lei Complementar 200 de 2023.

Pela lei, o mínimo seria reajustado na variação do INPC no ano anterior e na variação do PIB nos dois anos anteriores.

Ocorre que, para fins fiscais, de acordo com a Lei Complementar 200, o crescimento real das despesas da União não pode ultrapassar o limite máximo de 2,5%. Assim sendo, o reajuste do mínimo para 2026 vai englobar a variação do INPC, de 4,18% de dezembro do ano passado a novembro deste ano, mas não vai considerar a variação integral do PIB, de 3,4% nos dois anos anteriores e só os 2,5% estabelecidos pelo novo regime fiscal.

Considerando estes dois parâmetros, o mínimo, nominalmente, será reajustado em R\$ 103. Ou seja, este valor será acrescentado à referência salarial de 61,9 milhões de brasileiros a partir de 1º de janeiro. De acordo com os cálculos do Dieese, entrarão R\$ 81,7 bilhões na economia como um todo.

Na Previdência, o impacto será sobre 46% e corresponde a 70,8% do total de beneficiários. Ainda, segundo o Dieese, a cada R\$ 1 acrescido ao mínimo o impacto é de R\$ 380,5 milhões. Como desta vez o reajuste é de R\$ 103, o impacto será de R\$ 39,1 bilhões.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## MAIS DE 141 MIL AINDA NÃO SACARAM ABONO SALARIAL

Valores somam R\$ 145,7 mi e podem ser retirados até 29 de dezembro

**Da Agência Brasil**

Um total de 141.628 trabalhadores ainda não sacaram o abono salarial PIS/Pasep, divulgou nesta segunda-feira (22) o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Os valores disponíveis chegam a R\$ 145,7 milhões e podem ser retirados até a próxima segunda-feira, 29 de dezembro, prazo final do calendário de pagamentos.

No calendário de 2025, 26.537.809 trabalhadores tinham direito ao benefício. Desses, 26.396.181 (99,47%) já receberam, totalizando mais de R\$ 30,7 bilhões pagos.



O benefício é referente ao ano-base de 2023 e também inclui revisões de pagamentos dos cinco anos anteriores. Quem perder o prazo terá de aguardar a convocação especial do TEM para ter acesso ao benefício.

Podem receber o Abono os trabalhadores que atendem aos seguintes critérios: 1) Estar cadastrado no PIS/Pasep há pelo menos cinco anos; 2) Ter recebido até dois salários mínimos de remuneração média mensal no período trabalhado; 3) Ter exercido atividade remunerada por no mínimo 30 dias, consecutivos ou não, no ano-base; 4) Ter os dados corretamente informados pelo empregador no eSocial.

A consulta ao Abono Salarial pode ser feita a partir do dia 5 de cada mês pela Carteira de Trabalho Digital (aplicativo ou site) e pelo Portal Gov.br. Trabalhadores que entraram com recurso administrativo recebem o pagamento no dia 15 de cada mês, ou no primeiro dia útil seguinte.

O pagamento do Abono Salarial é feito pela Caixa Econômica Federal ou pelo Banco do Brasil, conforme o tipo de vínculo do trabalhador. Na Caixa, o valor é pago prioritariamente por crédito em conta corrente ou poupança ou conta digital pelo aplicativo Caixa Tem.

Quem não tem conta pode sacar em agências, lotéricas, terminais de autoatendimento, correspondente bancário Caixa Aqui e outros canais.

No Banco do Brasil, o pagamento ocorre por crédito em conta bancária, transferência via Pix ou TED e saque presencial em agências, no caso de não correntistas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

### **CONCESSÕES DE CRÉDITO CAEM 6,2% EM NOVEMBRO, ESTIMA FEBRABAN**

Mês com apenas 19 dias úteis explica a queda. Levando esse fator em conta, concessões podem ter avançado

**Do Estadão Conteúdo**

Brasil devem ter caído 6,2% em novembro ante outubro, conforme a Pesquisa Especial de Crédito divulgada pela Federação Brasileira de Bancos (Febraban) nesta segunda-feira, 22. O mês, porém, teve apenas 19 dias úteis. Ajustado por este fator, as concessões avançaram 13,5% no período.

O movimento reflete principalmente a expansão no volume de crédito livre (+14,8%), em meio ao maior uso do cartão de crédito à vista pelas famílias e de linhas de descontos de recebíveis pelas empresas, no contexto de festas de fim de ano.

Na comparação com novembro do ano passado, as concessões devem ter subido 10% no mês, segundo o estudo. Mesmo assim, a expectativa é de contínua desaceleração no ritmo de expansão no acumulado em 12 meses, de 10,8% para 10,6%, o que reforça sinais de acomodação ao crédito.

O levantamento mensal é resultado de dados consolidados das principais instituições financeiras do Brasil e serve como prévia da Nota de Crédito do Banco Central, que será divulgada em 26 de dezembro.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

### **MORAES CONCEDE PRISÃO DOMICILIAR AO GENERAL HELENO**

Ministro do STF levou em consideração a perícia médica sobre a situação de saúde do condenado pela trama golpista

**Do Estadão Conteúdo**





***O general Heleno teve a seu favor, além da questão de saúde, “a ausência de qualquer indício de tentativa de fuga durante a instrução processual penal”***

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF) concedeu nesta segunda-feira, 22, prisão domiciliar ao general Augusto Heleno, condenado pela trama golpista. Moraes levou em consideração a perícia médica sobre a situação de saúde do ex-ministro do Gabinete de Segurança

Institucional.

O ministro impôs medidas restritivas, como o uso de tornozeleira eletrônica, a entrega de passaportes e a suspensão imediata do porte de arma de fogo. Moraes também proibiu que Heleno receba visitas, exceto a de seus advogados, e determinou que ele não pode efetuar qualquer comunicação por meio de telefones ou mesmo utilizar as redes sociais.

“O descumprimento da prisão domiciliar humanitária ou de qualquer uma das medidas alternativas implicará no imediato retorno ao cumprimento da pena em regime fechado”, diz Moraes na decisão, na qual determina a expedição, com urgência, do alvará de soltura de Heleno.

Laudo pericial elaborado pelo Instituto Nacional de Criminalística constatou que Heleno tem “quadro demencial” em estágio inicial, por Alzheimer e vascular, combinadas. Segundo os peritos, apesar de o general ter “autonomia básica para a vida cotidiana asseio pessoal/higiene, vestir-se, alimentar-se executar tarefas básicas”, o quadro “acarreta inexoravelmente o declínio cognitivo progressivo e irreversível, que tende a ter sua evolução acelerada e agravada em ambiente carcerário, com o periciado em isolamento relativo e ausentes os estímulos protetivos e retardantes, em especial o convívio familiar e a autonomia assistida”.

Segundo Moraes, o laudo médico também indica que Augusto Heleno possui “osteoartrose avançada da coluna vertebral, com cifoescoliose, dor crônica, limitação importante de mobilidade, instabilidade de marcha e risco aumentado de quedas”.

“No caso dos autos, portanto, embora o réu AUGUSTO HELENO RIBEIRO PEREIRA tenha sido condenado à pena de total de 21 (vinte e um) anos, sendo 18 (dezoito) anos e 11 (onze) meses de reclusão e 2 (dois) anos e 1 (um) mês de detenção, em regime inicial fechado, a sua grave situação de saúde, devidamente comprovada nos autos pela perícia realizada pela Polícia Federal sua idade avançada 78 (setenta e oito) anos -, e a ausência de qualquer indício de tentativa de fuga durante a instrução processual penal admitem a excepcionalíssima concessão de prisão domiciliar humanitária, conforme tenho reiteradamente decidido em situações assemelhadas, em execuções de penas privativas de liberdade por infrações penais relacionadas à Tentativa de Golpe de Estado de 8/1/2023”, conclui Moraes.

O ministro ainda acrescenta que, uma vez tendo sido condenado, Augusto Heleno colaborou com a Justiça, tendo se apresentado espontaneamente para o cumprimento da pena, “demonstrando respeito às decisões judiciais e absoluta ausência de qualquer intenção de se furtar à execução penal”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 23/12/2025**

## **MINISTRO DETERMINA RETOMADA DE PROCESSO CONTRA RAMAGEM**

Ex-deputado passa a responder por outros crimes na trama golpista após perda de mandato  
**Da Agência Brasil**



O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou nesta segunda-feira (22) a retomada de parte do processo da trama golpista contra o ex-deputado federal Alexandre Ramagem, que está foragido nos Estados Unidos e é alvo de um pedido de extradição para o Brasil.

A medida foi determinada após Ramagem ter o mandato cassado, na última sexta-feira (19), pela Câmara dos Deputados.

Ex-diretor da Agência Brasileira de Inteligência (Abin), Ramagem já foi condenado a 16 anos de prisão, na ação da trama golpista, pelos crimes de organização criminosa armada, tentativa de abolição violenta do Estado Democrático de Direito e golpe de Estado.

Em função do mandato parlamentar, Ramagem teve parte das acusações suspensas. O benefício foi aplicado para os crimes de dano qualificado pela violência e grave ameaça, contra o patrimônio da União, e com considerável prejuízo para a vítima e deterioração de patrimônio tombado, ambos relacionados aos atos golpistas de 8 de janeiro de 2023.

A suspensão está prevista na Constituição. Enquanto tinha mandato de deputado, Ramagem não respondeu a crimes ocorridos depois da diplomação, ocorrida em dezembro de 2022. Com a perda do mandato, o ex-diretor da Abin voltará a responder aos crimes e pode ser condenado novamente.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## PGR DEFENDE PROGRESSÃO DE REGIME DO HACKER WALTER DELGATTI

Ele está preso por ter invadido o sistema eletrônico do CNJ a mando da então deputada federal Carla Zambelli

### **Do Estadão Conteúdo**

A Procuradoria-Geral da República (PGR) se manifestou nesta segunda-feira, 22, de forma favorável à progressão de regime prisional de Walter Delgatti, conhecido como hacker de Araraquara (SP), condenado a oito anos e três meses de prisão.

Delgatti está preso por ter invadido o sistema eletrônico do Conselho Nacional de Justiça (CNJ) a mando da então deputada Carla Zambelli (PL-SP) e por emitir um falso mandado de prisão contra o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF).

No parecer enviado ao ministro-relator Alexandre de Moraes, a PGR informou que, até 2 de julho deste ano, Delgatti havia cumprido um ano, 11 meses e cinco dias de pena o equivalente a 20% do total.

O documento também destaca que o atestado de conduta carcerária emitido pela unidade prisional aponta bom comportamento. “O reeducando Walter Delgatti Neto apresenta bom comportamento carcerário. Dessa forma, estão atendidos os requisitos objetivos e subjetivos exigidos para a progressão de regime prisional”, escreveu o PGR Paulo Gonet.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## DINAMARCA E GROENLÂNDIA REAGEM À INVESTIDA DE TRUMP

Líderes pediram respeito aos EUA e lembraram que as fronteiras e a soberania dos estados “estão enraizadas no direito internacional”

### **Do Estadão Conteúdo**



### ***Trump defende a jurisdição dos EUA sobre a Groenlândia e não descartou o uso da força militar para tomar o controle da ilha ártica***

Os líderes da Dinamarca e da Groenlândia insistiram nesta segunda-feira (22), que os Estados Unidos não tomarão a Groenlândia e exigiram respeito pela sua integridade territorial após o presidente Donald Trump anunciar a nomeação de um enviado especial para o território semi-

autônomo.

O anúncio feito por Trump no domingo (21), indicando o governador da Louisiana, Jeff Landry, como enviado especial, provocou um aumento das tensões sobre o interesse de Washington no território da Dinamarca, um aliado da Otan. O ministro das Relações Exteriores da Dinamarca, Lars Løkke Rasmussen, disse a emissoras dinamarquesas que convocaria o embaixador dos EUA.

“Já dissemos isso antes. Agora, dizemos novamente. As fronteiras nacionais e a soberania dos estados estão enraizadas no direito internacional”, disseram a primeira-ministra dinamarquesa Mette Frederiksen e seu homólogo groenlandês, Jens-Frederik Nielsen, em declaração conjunta. “São princípios fundamentais. Você não pode anexar outro país. Nem mesmo com o argumento sobre segurança internacional”, destaca o documento, acrescentando que “a Groenlândia pertence aos groenlandeses”. “Esperamos respeito pela nossa integridade territorial conjunta.”

Trump pediu repetidamente, durante sua transição presidencial e nos primeiros meses de seu segundo mandato, pela jurisdição dos EUA sobre a Groenlândia e não descartou o uso da força militar para tomar o controle da ilha ártica. Em março, o vice-presidente JD Vance visitou uma base militar remota dos EUA na Groenlândia e acusou a Dinamarca de sub-investir lá.

A questão gradualmente saiu das manchetes, mas em agosto, autoridades dinamarquesas convocaram o principal diplomata dos EUA a Copenhague após um relatório apontar que pelo menos três pessoas com conexões com Trump realizaram operações de influência encobertas na Groenlândia.

No domingo, Trump anunciou a nomeação de Landry, dizendo nas redes sociais que “Jeff entende quão essencial a Groenlândia é para nossa Segurança Nacional, e avançará fortemente nos interesses do nosso país para a segurança, a proteção e a sobrevivência de nossos aliados, e, de fato, do mundo.”

Landry escreveu em uma postagem nas redes sociais que “é uma honra servi-lo nesta posição voluntária para tornar a Groenlândia parte dos EUA.”

Anouar El Anouni, porta-voz da Comissão Executiva da UE, disse a repórteres em Bruxelas hoje que não cabia a ele comentar sobre as decisões dos EUA. Mas ele destacou que “preservar a integridade territorial do Reino da Dinamarca, sua soberania e a inviolabilidade de suas fronteiras são essenciais para a União Europeia.”

### **Novos navios**

O presidente Donald Trump, informou que aprovou um plano para a Marinha americana começar a construir dois novos navios de guerra, visando a supremacia e a segurança do país. “Começaremos com dois navios e se transformará em dez e, finalmente, em 20 ou 25”, disse Trump em coletiva

com o secretário de Guerra, Pete Hegseth, o secretário de Estado, Marco Rubio, e do secretário da Marinha, John Phelan. “Teremos os maiores novos navios de guerra do mundo; vamos fazer a Marinha americana mais forte do que nunca”, acrescentou.

Segundo Trump, os EUA usarão a US Steel para construir os novos navios de guerra, além de negociar com outras empresas que administram estaleiros navais.

“Discutiremos os dividendos; queremos que sejam destinados à criação de instalações. Não queremos que os executivos distribuam dividendos e façam recompras e depois digam que não têm dinheiro para as fábricas”, completou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**

## UCRÂNIA ATACA TERMINAL DE PETRÓLEO, AVIÕES E NAVIOS NA RÚSSIA

Além disso, há a suspeita de que os ucranianos estejam por trás da morte de um general russo em atentado a bomba em Moscou

### **Do Estadão Conteúdo**

As forças ucranianas atingiram um terminal de petróleo, um oleoduto, dois jatos e dois navios em uma série de ataques em solo russo, disseram autoridades. Os ataques fazem parte de uma campanha para interromper o esforço de guerra russo e semear medo, enquanto tropas ucranianas se esforçam para conter o maior exército da Rússia após quase quatro anos de guerra.

Os ataques também buscam minar a tentativa do presidente russo, Vladimir Putin, de ficar em posição de vantagem nas negociações de paz. A morte de um alto general russo em um atentado a bomba em Moscou, nesta segunda-feira (22), levou investigadores a suspeitarem que a Ucrânia está por trás da ação.

As forças ucranianas atingiram o terminal de petróleo Tomaneftegaz, um depósito de munições e um local de lançamento de drones em território russo e em território ucraniano controlado pela Rússia, disse o Estado-Maior da Ucrânia. Um oleoduto, dois cais e dois navios foram danificados na região sul de Krasnodar. O Estado-Maior acrescenta que um míssil ucraniano atingiu uma base temporária da Brigada de Barcos Fluviais 92 da Rússia na Península da Crimeia.

Um ataque separado teve como alvo um depósito de munições em uma porção controlada pela Rússia na região de Donetsk. Além disso, ucranianos incendiaram dois caças russos em uma operação, domingo, em uma base no oeste da Rússia, de acordo com a inteligência militar da Ucrânia.

O Ministério da Defesa da Rússia disse que 41 drones ucranianos foram derrubados, três deles sobre a região de Krasnodar.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/12/2025**



## JORNAL O GLOBO – RJ

### CGU VÊ FRAGILIDADES CONTÁBEIS E RECOMENDA AJUSTE NO BALANÇO DOS CORREIOS QUE PODE ELEVAR PREJUÍZO EM R\$ 1 BI

Auditoria mirou, principalmente, a redução de R\$ 1,032 bilhão para R\$ 18 em uma reserva para fazer frente a processos trabalhistas que questionavam o pagamento de benefícios salariais

**Por Thaís Barcellos — Brasília**





### ***Caminhão em unidade dos Correios no Rio — Foto: Domingos Peixoto/Agência O Globo***

Uma auditoria da Controladoria-Geral da União (CGU) identificou fragilidades "relevantes" nos controles internos dos Correios e recomendou ajustes no balanço da estatal de 2023 que podem elevar o prejuízo em cerca de R\$ 1 bilhão. A CGU também recomendou que a empresa melhore os controles internos relativos ao acompanhamento das ações judiciais, e estabeleça um mecanismo para melhorar a interlocução entre a área jurídica e contábil sobre o tratamento de contencioso

jurídico.

A empresa vive a pior crise de sua história. No ano até setembro, o resultado negativo é de cerca de R\$ 6 bilhões e uma das despesas que mais cresce nos últimos anos é de precatórios, o pagamento de dívidas relativas a ações judiciais.

O ajuste no balanço já estava no radar da empresa, uma vez que a área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) já havia feito recomendação parecida, mas integrantes da estatal dizem que o problema maior da empresa é de caixa. Procurada, a empresa não se manifestou.

A análise da CGU mirou, principalmente, a redução de R\$ 1,032 bilhão para R\$ 18 em uma provisão (reserva) para fazer frente a processos trabalhistas que questionavam o pagamento de benefícios salariais aos empregados dos Correios.

A mudança foi feita em fevereiro de 2024, com reflexo no balanço de 2023, período em que a estatal teve prejuízo de R\$ 597 milhões. O argumento da empresa é de que o passivo esperado com as ações trabalhistas poderia ser compensado com um possível ganho da estatal em outro processo correlato.

As duas discussões judiciais tratam do Adicional de Atividade de Distribuição e/ou Coleta Externa (AADC) e o Adicional de Periculosidade para Atividades de Motocicleta (AP). O primeiro foi criado pelos Correios em 2008 e foi pago aos funcionários elegíveis da empresa até novembro de 2014, quando o Ministério do Trabalho criou o adicional de periculosidade para motociclistas. No entendimento da empresa, os dois benefícios tinham a mesma natureza.

Depois, contudo, em agosto de 2022, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) reconheceu a legalidade do pagamento cumulativo do AADC e do AP. Apesar disso, a estatal demorou a reconhecer corretamente as ações como "perda provável", com a atualização do valor para a inclusão de juros e multa. Somente em dezembro de 2023 passou a constar uma provisão de R\$ 1,032 bilhão relativas aos processos.

Em janeiro de 2024, por sua vez, os Correios conseguiram uma decisão liminar favorável em uma outra ação, que pedia a nulidade da portaria do Trabalho que criou o adicional de periculosidade, com efeitos retroativos. Por isso, na visão da empresa, seria possível aplicar a compensação entre os débitos das ações trabalhistas e os créditos obtidos com a nulidade do segundo benefício — embora nenhum dos processos tenha sido encerrado.

Segundo o relatório da CGU, levantamento interno da empresa ainda mostrou saldo favorável aos Correios de R\$ 16,5 milhões. Dessa forma, houve a redução da provisão de R\$ 1,032 bilhão para R\$ 18, representando R\$ 1 por ação, porque o sistema dos Correios, obsoleto, não aceitou a mudança para zero.

Para a CGU, contudo, para fins de registro contábil, o uso da compensação no âmbito das ações trabalhistas em andamento "carece de evidências mais concretas". Segundo o órgão, embora a compensação seja um instrumento jurídico possível, as normas contábeis não permitem que a



evidência nos balanços da empresa seja realizada pelo "valor líquido" devido à perda de transparência.

"Constatou-se que a prática de compensação entre ações judiciais distintas, adotada pela ECT (Correios) para justificar a redução de provisão no montante de R\$ 1,032 bilhão para R\$ 18,00, não se encontra em conformidade com os princípios e normas contábeis vigentes. Tal procedimento resultou em um registro contábil que não reflete com fidelidade a obrigação presente da entidade, descumprindo os critérios de reconhecimento, mensuração e evidência contábil."

Diante disso, a CGU recomendou que os Correios façam ajustes nos registros contábeis e reapresente o balanço em relação às ações judiciais relativas aos benefícios, considerando as normas contábeis vigentes.

### Estimativas

A auditoria também encontrou fragilidades na mensuração das estimativas dos débitos relativos às ações trabalhistas e dos créditos referentes ao pagamento do AP. A inconsistência, segundo a CGU, aponta que há risco de distorção do cálculo a favor dos Correios.

Socorro: Na luta para evitar que Correios se torne dependente, aporte da União em 2026 segue na "Com base no exposto, constatou-se que há divergências entre os empregados considerados na base de apuração da compensação/dedução e os que foram abrangidos na liquidação das ações, podendo ocasionar o risco de distorção na apuração do saldo a favor dos Correios, no valor de R\$ 16,5 milhões, que serviu como uma das principais evidências para liquidar as ações de cumulatividade do AADC."

Nesse ponto, a CGU recomendou a revisão da memória de cálculo dos valores a serem utilizados em eventual compensação nas ações relacionadas à cumulatividade do AADC. Segundo o órgão, as estimativas devem ser feitas de forma individualizada, por empregado.

Outro achado da auditoria foi a fragilidade nos controles internos relativos ao acompanhamento das ações judiciais, sobretudo envolvendo o sistema utilizado pela estatal, mas também os normativos internos, com problemas do ponto de vista prático e conceitual.

Em relação ao sistema, foram identificados casos de duplicidade de processos, bem como inconsistências nos dados inseridos, o que, segundo a CGU, evidencia a inexistência de validações automáticas no momento do registro.

"Tais fragilidades comprometem a confiabilidade da base de dados utilizada para fins gerenciais e contábeis, além de dificultarem o monitoramento efetivo das ações por parte dos gestores responsáveis", diz o relatório.

Foram identificados problemas também no processo de preenchimento dos valores estimados de perda ou êxito das ações judiciais. Segundo o órgão, o campo tem sido preenchido com o valor da causa, não com as estimativas do valor financeiro efetivamente pretendido na demanda.

"A utilização equivocada do valor da causa como se fosse o valor estimado compromete a fidedignidade das informações utilizadas para fins de provisão contábil e avaliação de riscos, além de evidenciar deficiência na aderência dos procedimentos internos às normas estabelecidas."

O órgão também apontou falta de rotinas de controle para revisão periódica de classificação de risco das ações judiciais e limitações técnicas do sistema utilizado.

"Em termos de consequências, as fragilidades identificadas comprometem a eficácia do controle institucional sobre os passivos judiciais, dificultam o monitoramento tempestivo das ações e expõem a entidade ao risco de contabilização inadequada de provisões. Além disso, a inconsistência dos dados registrados no sistema IUS reduzem a confiabilidade das informações utilizadas na elaboração

das demonstrações contábeis, podendo comprometer a transparência e a fidedignidade das informações prestadas aos órgãos de controle e à sociedade".

Nesse contexto, a CGU recomendou que os Correios aprimorem os controles internos relativos ao acompanhamento das ações judiciais, estabeleçam indicadores para medir a eficácia do processo e mecanismos para melhorar a interlocução entre a área jurídica e contábil sobre o tema, como a criação de um comitê, e implemente medidas para melhorar a gestão informatizada do contencioso judicial e administrativo.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 23/12/2025**

## PAES AGENDA ENCONTRO COM SILVIO COSTA FILHO EM JANEIRO PARA TRATAR DOS AEROPORTOS DO RIO

**Por Ana Carolina Diniz**



**O prefeito do Rio, Eduardo Paes: "Primeiro objetivo é salvar vidas" — Foto: Gabriel de Paiva/2-9-2025**

O prefeito do Rio, Eduardo Paes, publicou no X (antigo Twitter) que marcou uma reunião com ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, na segunda semana de janeiro para tratar dos aeroportos do Rio. No domingo, Paes afirmou que viu um movimento da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para iniciar a redução da limitação de passageiros do Aeroporto Santos Dumont. Em

entrevista à GloboNews, Costa Filho confirmou que o volume de passageiros do Aeroporto Santos Dumont deverá aumentar entre 1 milhão e 1,5 milhão já no próximo ano.

"Conversei com o Ministro Silvio Costa Filho que sempre foi um aliado na coordenação dos aeroportos do Rio, implementou as medidas que fortaleceram o Galeão e ampliaram a malha de voos do nosso estado. Diante das notícias recentes, ficou combinado que na segunda semana de janeiro teremos uma reunião para avançar com a melhor solução para o Rio e o Brasil. Agradeço ao Presidente Lula que acompanha o assunto com a máxima atenção e sensibilidade em defesa dos interesses do Rio de Janeiro", afirmou no X, ilustrando com o editorial do jornal O Globo.

Segundo matéria de Caroline Nunes, a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) e a Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Rio de Janeiro (Fecomércio-RJ) manifestaram preocupação em relação a uma possível flexibilização das regras atuais. Para as entidades, o aumento no volume de passageiros no Santos Dumont pode impactar não apenas o equilíbrio na distribuição de voos entre o terminal do Centro e o Galeão, mas também as economias fluminense e nacional.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 23/12/2025**

## MORAES E GALÍPOLO CONFIRMAM REUNIÕES E DIZEM QUE OBJETIVO ERA TRATAR DA LEI MAGNITSKY

Ministro do STF afirma em nota que tratou do assunto com dirigentes de diversas instituições bancárias para tratar das sanções dos EUA

**Por O GLOBO**

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes e o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, confirmaram nesta terça-feira ter se encontrado, como revelado pela colunista do GLOBO Malu Gaspar, para tratar dos efeitos da Lei Magnitsky.

O ministro, no entanto, não mencionou em nota ter tratado do caso do Banco Master, que foi liquidado pelo BC diante de suspeitas de fraudes nem o contrato da instituição financeira com sua mulher, a advogada Viviane Barci de Moraes.



***O ministro Alexandre de Moraes, do STF — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo***

O Banco Central confirmou em nota que "manteve reuniões com o ministro do Supremo Tribunal Federal, Alexandre de Moraes, para tratar dos efeitos da aplicação da Lei Magnitsky". Nas notas, Moraes e Galípolo não mencionam as ligações telefônicas.

Moraes e a mulher foram alvos de sanções financeiras, em medida posteriormente revogada pelo governo dos Estados Unidos.

O ministro afirmou que teve encontros semelhantes com dirigentes da Federação Brasileira de Bancos (Febraban) e dirigentes das principais instituições financeiras do país para tratar "sobre as graves consequências da aplicação da referida lei, em especial a possibilidade de manutenção de movimentação bancária, contas correntes, cartões de crédito e débito".

Como mostrou a colunista Malu Gaspar, Moraes procurou Galípolo pelo menos quatro vezes para tratar do caso do Master. Ao menos três dos contatos foram por telefone, mas pelo menos uma vez houve um encontro presencial.

Os relatos sobre as conversas foram feitos por seis fontes diferentes nas últimas três semanas. Uma delas ouviu do próprio ministro sobre o encontro com Galípolo, e as outras cinco souberam dos contatos por integrantes do BC.

Na versão desses integrantes, Moraes fez pelo menos três ligações para saber do andamento da operação de venda para o BRB e, em julho deste ano, pediu que o presidente do BC fosse ao seu encontro.

Nessa conversa, de acordo com o que o próprio ministro contou a um interlocutor, ele disse que gostava de Vorcaro e afirmou que o Master era combatido por estar tomando espaço dos grandes bancos.

Pediu, ainda, que o BC aprovasse o negócio com o BRB, que tinha sido anunciado em março, mas estava pendente de autorização da autarquia.

Galípolo, então, respondeu a Moraes que os técnicos do BC tinham descoberto as fraudes no repasse de R\$ 12,2 bilhões em créditos do Master para o BRB. Diante da informação, segundo os relatos, o ministro teria reconhecido que, se a fraude ficasse comprovada, o negócio não teria mesmo como ser aprovado.

Conforme a colunista Malu Gaspar já havia revelado anteriormente, o escritório de Viviane Barci de Moraes tem um contrato de prestação de serviços com o Master que previa o pagamento de R\$ 3,6 milhões mensais durante três anos a partir de janeiro de 2024, que renderia cerca de R\$ 130 milhões no total.

O documento estipulava que a missão do Barci de Moraes Associados era representar os interesses do Master e de Daniel Vorcaro junto ao Banco Central, à Receita Federal, ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e ao Congresso Nacional.



Mas, segundo informação prestada via Lei de Acesso à Informação pelo Cade e pelo BC, nenhuma das instituições recebeu qualquer pedido de reuniões, petições ou quaisquer documentos do escritório em favor do banco de Vorcaro.

Em novembro, Vorcaro foi preso pela PF no curso do inquérito que apura as supostas fraudes. Ele ficou 12 dias detido até ser liberado. Posteriormente, a investigação foi transferida para o STF, sob a relatoria do ministro Dias Toffoli.

### Leia a nota de Moraes na íntegra

***"O Ministro Alexandre de Moraes esclarece que, em virtude da aplicação da Lei Magnitsky, recebeu para reuniões o presidente do Banco Central, a presidente do Banco do Brasil, o Presidente e o vice-presidente Jurídico do Banco Itaú. Além disso, participou de reunião conjunta com os Presidentes da Confederação Nacional das Instituições Financeira, da FEBRABAN, do BTG e os vice-presidentes do Santander e Itaú. Em todas as reuniões, foram tratados exclusivamente assuntos específicos sobre as graves consequências da aplicação da referida lei, em especial a possibilidade de manutenção de movimentação bancária, contas correntes, cartões de crédito e débito."***

### Leia a íntegra da nota do Banco Central

***"O Banco Central confirma que manteve reuniões com o ministro do Supremo Tribunal Federal, Alexandre de Moraes, para tratar dos efeitos da aplicação da Lei Magnitsky."***

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/12/2025

## APÓS TRUMP SUSPENDER LICENÇA DE EÓLICA OFFSHORE, EMPRESA AVALIA ENTRAR NA JUSTIÇA

Presidente dos EUA decidiu interromper arrendamentos de cinco parques em construção na Costa Leste. Justificativa foi preocupação com segurança nacional e avaliação que turbinas poderiam interferir em sistemas de radar

**Por Bloomberg**



***Turbinas do projeto piloto de energia eólica offshore Coastal Virginia, da Dominion Energy, em águas a quilômetros da costa de Virginia Beach — Foto: Eze Amos/The New York Times***

A Equinor ASA e a Ørsted A/S disseram que estão dialogando com autoridades dos EUA sobre preocupações de segurança relacionadas a seus projetos de energia eólica offshore, após o governo Trump emitir mais uma rodada de

ordens de suspensão dos trabalhos.

Vetado: Trump suspende contratos de arrendamento de cinco parques eólicos na Costa Leste dos EUA. Os EUA anunciaram na segunda-feira que suspenderiam os arrendamentos de todos os cinco parques eólicos em construção na Costa Leste, citando preocupações de segurança nacional de que as turbinas possam interferir em sistemas de radar. Os cinco projetos representam cerca de US\$ 28 bilhões em capital total comprometido, segundo a BloombergNEF.

Os projetos afetados incluem o Revolution Wind e o Sunrise Wind, da Ørsted, ambos com previsão de fornecimento de energia em 2026, sendo que o Revolution Wind deve começar a gerar eletricidade em janeiro, segundo comunicado da empresa. A Equinor afirmou que seu projeto Empire Wind 1 está 60% concluído.

### 'Avaliando todas as opções'

A desenvolvedora dinamarquesa de energia eólica Ørsted disse que está “avaliando todas as opções”, incluindo “possíveis ações judiciais”, em um comunicado divulgado no fim do dia de ontem. A Equinor afirmou que está cumprindo os “requisitos relevantes relacionados à segurança nacional” estabelecidos ao longo de vários anos.

Ambas as desenvolvedoras disseram que estão cumprindo as ordens de paralisação emitidas pelo Bureau of Ocean Energy Management (Escritório de Gestão de Energia Oceânica).

### Aversão à energia eólica

O presidente Trump expressou abertamente sua aversão à energia eólica e impôs restrições a projetos offshore poucas horas após assumir o cargo em janeiro, o que levou a vários desafios legais. Um juiz federal decidiu no início deste mês que a proibição do presidente a novos projetos era ilegal. Alguns analistas questionaram quão sólida é a base do mais recente questionamento do governo.

Esperamos um desafio legal por parte das desenvolvedoras”, escreveu Deepa Venkateswaran, analista da Bernstein, em uma nota. Como a ordem está relacionada a um relatório confidencial e envolve segurança nacional, “não está claro se os tribunais poderão conceder uma liminar”, afirmou, acrescentando que o custo de um atraso pode chegar a US\$ 70 milhões por gigawatt por semana para os projetos da Ørsted.

### Energia para 500 mil casas

O projeto Empire Wind da Equinor, localizado ao largo de Nova Jersey, fornecerá energia para 500 mil residências. Em 30 de setembro, o projeto tinha um valor contábil bruto de cerca de US\$ 3,1 bilhões, incluindo o terminal marítimo South Brooklyn Marine Terminal.

“A ordem de paralisação ameaça o progresso dessas atividades e, sem uma solução rápida, pode haver um impacto significativo no projeto”, disse a Equinor.

As ações da Ørsted pouco se alteraram na terça-feira, após terem caído quase 13% na segunda-feira.

Outros projetos afetados pela ordem de paralisação são o Vineyard Wind 1, ao largo de Massachusetts, e o Coastal Virginia.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/12/2025*

## **BNDES APROVA FINANCIAMENTO DE R\$ 2 BI PARA NOVA FERROVIA DA RUMO EM MATO GROSSO. ENTENDA O PROJETO**

Ferrovia do Mato Grosso levará transporte ferroviário até a porção mais ao norte do estado, que é o maior produtor de grãos do país

**Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro**



### **Obras da primeira etapa da FMT, que parte de Rondonópolis (MT) — Foto: Carlos Reck/Rumo**

O BNDES aprovou um financiamento de R\$ 2 bilhões para a primeira etapa da Ferrovia do Mato Grosso (FMT), projeto controlado pela operadora ferroviária Rumo, do grupo Cosan. Essa primeira etapa, de 162 quilômetros, ligará Rondonópolis (MT) ao futuro terminal de grãos de Dom Aquino (MT), em construção às margens da BR-070.

A Rumo está construindo a FMT no modelo de autorização,

em que investidores privados são autorizados pelo poder público a tocar o projeto do zero, da concepção à construção e à operação — diferentemente da concessão, em que o projeto é público, e o ente, governo federal ou estadual, concede a operação, em troca de obras.

No total, a FMT terá 743 quilômetros, chegando até Lucas do Rio Verde (MT). O projeto é considerado importante, segundo especialistas em logística, porque amplia o acesso de produtores de soja, milho e algodão de Mato Grosso ao modal ferroviário.

Hoje, as linhas férreas chegam apenas até Rondonópolis (MT), no sul mato-grossense, ligando a região ao Porto de Santos, importante porta de saída dos grãos brasileiros. Quanto mais para o norte caminha a fronteira agrícola de Mato Grosso, mais caro fica escoar as exportações via ferrovia e o Porto de Santos.

### Em direção do norte

A FMT segue rumo ao norte para além da metade do estado — e inclui um ramal até Cuiabá, a oeste do traçado. Com isso, deixará mais regiões do norte de Mato Grosso próximas do modal ferroviário.

Em nota, o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, disse que a nova ferrovia “representa um avanço significativo para o escoamento da produção agrícola de Mato Grosso, com redução de custos logísticos, aumento da competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional e alívio na sobrecarga das rodovias”.

O projeto é dividido em cinco etapas. Apenas na primeira, que será financiada pelo BNDES, o investimento é de R\$ 5 bilhões, segundo o site da FMT, mantido pela Rumo. O prazo de conclusão está previsto para o segundo semestre do ano que vem.

O financiamento do banco de fomento será por meio de títulos de dívida (debêntures). A FMT emitirá os papéis, e o BNDES entrará comprando — modelo cada vez mais usado pela instituição.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/12/2025*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### **CORREIOS REDUZIRAM PASSIVO DE R\$ 1 BILHÃO PARA APENAS R\$ 18 EM BALANÇO DE MANEIRA IRREGULAR, DIZ CGU**

Estatual defendeu cálculo usado em demonstrações contábeis, mas auditores disseram que houve compensação ‘baseada em incerteza’

**Por Daniel Weterman**



BRASÍLIA — Os Correios reduziram de maneira irregular um passivo judicial trabalhista de R\$ 1 bilhão para apenas R\$ 18 no balanço de 2023, de acordo com auditoria da Controladoria-Geral da União (CGU).

***Os Correios reduziram de maneira irregular um passivo judicial trabalhista de R\$ 1 bilhão para apenas R\$ 18 no balanço de 2023, de acordo com auditoria da Controladoria-Geral da União (CGU). Na foto, manifestação de carteiros em São Paulo, em outubro de 2025. Foto: Tiago Queiroz/Estadão***

A CGU constatou que a prática confrontou princípios e normas contábeis. “Tal procedimento resultou em um registro contábil que não reflete com fidelidade a obrigação presente da entidade,



descumprindo os critérios de reconhecimento, mensuração e evidenciação contábil”, diz o relatório da auditoria.

O teor da auditoria foi revelado pelo jornal O Globo e confirmado pelo Estadão.

O órgão de fiscalização fez uma auditoria nas demonstrações contábeis de 2023 dos Correios. A empresa passa por uma crise financeira com prejuízos crescentes e agora terá um empréstimo de R\$ 12 bilhões de cinco bancos com garantia da União.

Os passivos trabalhistas na Justiça afetam negativamente o resultado contábil da empresa. As provisões, como são chamadas tecnicamente, atingiram R\$ 3,4 bilhões nos Correios em 2023, segundo a CGU.

Além disso, havia “passivos contingentes”, ou seja, riscos judiciais com possibilidade de perda, que não são registrados contabilmente, mas podem virar passivos reais no futuro, no montante de R\$ 4,8 bilhões.

As ações judiciais dizem respeito ao pagamento do Adicional de Atividade de Distribuição e Coleta (AADC) com o Adicional de Periculosidade (AP) aos carteiros motorizados. Em fevereiro de 2024, os Correios reduziram o saldo trabalhista dessas ações nas demonstrações contábeis do ano anterior.

Até então, o custo de cada ação variava de R\$ 199,7 mil até R\$ 362,9 milhões no balanço, conforme o tamanho do grupo de funcionários e o Estado de origem. Eram 18 ações no total e todas tiveram o custo reduzido a R\$ 1,00 cada.

A empresa adotou uma manobra contábil baseada na tese jurídica da compensação, segundo a CGU, aplicando um entendimento que poderia abater os débitos com valores a receber de outra ação judicial movida pelos Correios. É como se uma dívida fosse considerada paga por causa de um pagamento futuro que a empresa teria direito a receber.

Nesta última ação, os Correios obtiveram uma decisão liminar, em janeiro de 2024, que suspendeu os efeitos de uma portaria do Ministério do Trabalho que regulamentava o Adicional de Periculosidade. Segundo a estatal, essa vitória na Justiça reduziu os valores devidos pela empresa.

A companhia usou então essa decisão favorável para gerar “créditos” no balanço e compensar o passivo relacionado à ação trabalhista movida pelos carteiros, de acordo com a CGU.

Os auditores identificaram que a estatal efetivou a compensação “baseada em eventos futuros com nível de incerteza, o que é vedado pelas normas contábeis.”

Em resposta à própria CGU no âmbito da auditoria, os Correios afirmaram que reduziram o valor para refletir “a melhor estimativa com base em fatos novos e evidências objetivas”.

A empresa justificou que atendeu as normas legais e que não houve compensação indevida entre ativos e passivos, seguindo “um processo decisório técnico e documentalmente suportado, com validação interna e externa”.

Ainda segundo os Correios, a redução “não se configura como compensação indevida, mas como revisão legítima da estimativa contábil.”

Os argumentos dos Correios, porém, não convenceram os auditores da CGU. Os técnicos observam que a redução do passivo se deu na expectativa de vitória em um processo judicial que questiona a portaria do Ministério do Trabalho, que reduziria os valores pagos pela estatal a título de adicional de periculosidade.



“Embora a unidade afirme que essa tese foi acolhida pelo TST em decisão específica, o fato é que se trata de teses jurídicas pendentes de julgamento definitivo, cuja efetiva materialização depende do trânsito em julgado dessas ações, o que caracteriza incerteza relevante”, diz a auditoria.

Conforme a CGU, os Correios classificaram a vitória na Justiça como “não contingenciável”, ou seja, seus efeitos não deveriam ser refletidos diretamente na mensuração de passivos ou ativos, na medida em que não há, até o momento, “geração de um recurso econômico presente, certo e controlável pela entidade”.

A CGU recomendou aos Correios ajustes nos registros contábeis e a reapresentação do balanço em relação às ações judiciais, considerando as normas contábeis vigentes. Além disso, será preciso revisar a memória de cálculo das compensações para demonstrar o saldo de cada empregado de forma individualizada, garantindo que os valores adotados na liquidação das obrigações e na compensação sejam correspondentes.

**Fonte:** O Estado de São Paulo - SP

**Data:** 23/12/2025

### **RODOANEL NORTE ‘NASCE DEFASADO’, MAS DEVE TER IMPACTO POSITIVO, DIZ PROFESSOR DA USP**

Entregue nesta semana, Trecho 1 de obra viária na Grande São Paulo é aberto para veículos; obras, iniciadas em 2013, estiveram envolvidas em polêmicas e atrasos

**Por Redação**

Aberto para veículos a partir da terça-feira, 23, após quase treze anos do início das obras, o Trecho 1 do Rodoanel Norte deve aliviar o trânsito e o volume de poluição na Marginal Tietê, mas “nasce defasado”. A avaliação é do professor de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica da USP, Claudio Barbieri da Cunha, que vê com cautela a melhoria que o trecho de 24 quilômetros trará para o tráfego na Grande São Paulo.



**Vista aérea do Rodoanel Norte, Km 130 (Sentido Oeste Fernão Dias) Foto: Paulo Guereta / Governo do Estad**

Isso porque, segundo ele, o deslocamento do fluxo de caminhões para o Rodoanel alivia o trânsito em um primeiro momento, mas, como já se observou em outros trechos, pode levar a um crescimento do tráfego de veículos leves, deixando a via tão congestionada quanto no passado.

“Infelizmente, é um efeito que ocorre em obras viárias. Quando cria uma facilidade muito maior para determinado trecho, a cidade tende a crescer (naquela direção)”, disse o especialista em entrevista ao Jornal Eldorado, programa da Rádio Eldorado, do Grupo Estado.

Para o professor, o Rodoanel é uma solução importante, mas precisa estar conjugada com alternativas que promovam o transporte coletivo eficiente.

#### **Obra complexa em área de mananciais**

Cunha chama a atenção para o benefício da entrega do Rodoanel Norte em relação às emissões veiculares. Caso a circulação de caminhões na Marginal Tietê fique proibida durante o dia (como na Marginal Pinheiros), ele calcula que se deixaria de emitir ao menos 10 toneladas de gás carbônico por hora ao longo da via. Isso ocorre porque caminhões parados ou no congestionamento poluem mais a atmosfera.

A demora na entrega do Rodoanel Norte também se deve, em parte, à questão ambiental. O traçado do anel rodoviário foi alvo de polêmicas por afetar a região dos reservatórios de água do Sistema Cantareira, que abastece milhões de pessoas na Região Metropolitana de São Paulo e enfrenta nova crise hídrica em 2025.



***Túneis do Rodoanel Norte atravessam área de mananciais de reservatórios da Serra da Cantareira Foto: Paulo Guereta / Governo do Estad***

Havia a preocupação de que esse trecho de 24 quilômetros induzisse a ocupação urbana na região, motivo pelo qual optou-se pela construção de túneis. “Era uma obra muito complexa e tinha de se pensar nas repercussões no entorno, em especial nessa região de mananciais e Mata Atlântica”, disse o

professor.

Com 44 quilômetros de extensão ao todo, o trecho Norte do Rodoanel é o último a ser construído e vai completar a interligação do grande anel viário que circunda a capital paulista. Com a conclusão da segunda parte do trecho Norte, prevista para o 2º semestre de 2026, serão conectados os trechos Sul e Leste, fechando o anel viário de 176 quilômetros, cuja construção começou em 1998.

O primeiro trecho do Rodoanel Norte, que vai do km 129 ao km 153, ligará as rodovias Fernão Dias e Presidente Dutra, com conexão ao trecho Leste do próprio Rodoanel, na altura da Rodovia Ayrton Senna.

A obra completa do trecho Norte vai custar R\$ 3,4 bilhões, dos quais R\$ 2 bilhões correspondem a investimentos da concessionária Via Appia.

O trecho norte do Rodoanel teve início em 2013, mas sofreu diversas interrupções e foi totalmente paralisado em 2018. Na época, a obra foi alvo de investigações após denúncias de corrupção e superfaturamento.

Em março de 2023, a Via Appia venceu a licitação para dar continuidade ao projeto. Os trabalhos só foram retomados em abril de 2024 pela nova concessionária.

Em evento de inauguração do novo trecho nesta semana, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), disse que a obra ficou parada por causa da corrupção e da Operação Lava Jato, que atingiu grandes construtoras do País.

### **Como será o pedágio?**

O trecho que será inaugurado na terça-feira contará com dois pórticos eletrônicos do sistema free flow - um em cada sentido - para cobrança de pedágio, no modelo conhecido como Siga Fácil Sem Parar.

Os pórticos estão localizados em Guarulhos: um no km 135+120, no sentido externo/Fernão Dias, e outro no km 135+140, no sentido interno/Dutra.

Os valores das tarifas foram publicados pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) por meio de deliberação no Diário Oficial, na sexta-feira, 19.

Os preços variam de acordo com a categoria do veículo. A tarifa cheia mais alta será de R\$ 27,74, para caminhões e ônibus de grande porte. Para veículos leves, a tarifa cheia será de R\$ 4,62. Usuários que utilizam tags de pagamento automático terão desconto de 5% e pagarão R\$ 4,38.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 23/12/2025**



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### PORTO IMETAME VENDE 50% DAS AÇÕES DE TERMINAL DE CONTÊINERES PARA HANSEATIC GLOBAL TERMINALS, DA HAPAG LLOYD

O terminal de contêineres está em construção e, segundo o comunicado das empresas, deverá iniciar suas operações até meados de 2028

**Por Taís Hirata, Valor — São Paulo**



#### Containers — Foto: Akio Kon/Bloomberg

O grupo Imetame vendeu 50% de sua operação portuária de contêineres, em Aracruz (ES), para a Hanseatic Global Terminals (HGT), operadora de terminais da empresa de navegação Hapag-Lloyd. O valor da transação não foi divulgado.

O terminal de contêineres está em construção e, segundo o comunicado das empresas, deverá iniciar suas operações até meados de 2028. O ativo deverá ter capacidade anual de cerca de 1,2 milhão de TEUs

(medida equivale a contêineres de 20 pés), com 750 metros de cais e um canal de navegação com profundidade de 17 metros.

A venda ainda precisará passar por aprovação de autoridades e órgãos reguladores relevantes.

Segundo o comunicado da HGT, a joint venture com a Imetame deverá gerar “o desenvolvimento de um novo hub de transbordo e gateway na costa leste do Brasil”, o que fortalece o portfólio de terminais portuários da companhia “ao mesmo tempo em que enfrentam limitações de capacidade em uma região em crescimento”.

O mercado de terminais de contêineres no Brasil tem passado por gargalos nos últimos anos, com filas de navios, principalmente no Porto de Santos (SP).

O desenvolvimento da infraestrutura nesse segmento tem sido impulsionada por empresas verticalizadas, tal como a HGT, com grupos controlados por companhias de navegação - como a APM Terminals, da Maersk, a TIL, da MSC e a Santos Brasil, recentemente adquirida pela CMA CGM.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 23/12/2025**

### PREFEITURA DO RIO ACIONA TCU CONTRA AUMENTO DE VOOS NO SANTOS DUMONT

Atualmente, o Santos Dumont opera com um limite de 6,5 milhões de passageiros ao ano

**Por Paula Martini, Valor — Rio**

A prefeitura do Rio acionou o Tribunal de Contas da União (TCU) contra a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) após o órgão se reunir com companhias aéreas para discutir o aumento de passageiros no aeroporto Santos Dumont, no centro do Rio.



Atualmente, o Santos Dumont opera com um limite de 6,5 milhões de passageiros ao ano. A medida faz parte da coordenação do sistema aeroportuário do Rio, cujo principal objetivo é aumentar a movimentação do aeroporto internacional do Galeão, na zona norte.

**Aeroporto Santos Dumont — Foto: Hermes de Paula/Agência O Globo**

Em outra frente, o prefeito do Rio, Eduardo Paes, afirmou na manhã desta terça-feira (23) que vai se reunir com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, na segunda semana de janeiro para tratar do assunto.

***“Diante das notícias recentes, ficou combinado que na segunda semana de janeiro teremos uma reunião para avançar com a melhor solução para o Rio e o Brasil”, publicou o prefeito na rede social X.***

A operação coordenada dos aeroportos foi definida após uma longa negociação que envolveu autoridades fluminenses, a própria Anac e o governo federal para buscar uma solução para o aeroporto internacional do Rio.

Em junho, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou um acordo para reformular o contrato com a atual concessionária, a RioGaleão, permitindo que ela continuasse na gestão do aeroporto internacional. O contrato de 25 anos vai até 2039.

O processo envolve uma relicitação do aeroporto, cujo leilão está marcado para dia 30 de março na Bolsa de São Paulo, a B3, com lance mínimo de R\$ 932 milhões.

O ajuste firmado pelo TCU inclui um cronograma que prevê limites anuais de movimentação de passageiros no Santos Dumont: em 2025, seria de 8 milhões de passageiros; em 2026, de 9 milhões; em 2027, de 10 milhões e, a partir de 2028, operação sem limites, regulada apenas pela capacidade técnica e operacional.

O entendimento da prefeitura, no entanto, é de que o poder público não é obrigado a implementar o cronograma. O poder municipal se baliza na decisão do ministro Augusto Nardes, relator do processo no TCU, que afirmou que o poder público não está vinculado aos limites citados no acordo.

Os números, segundo essa interpretação, serviriam para balizar o cálculo de indenização da concessionária à Infraero caso a limitação do Santos Dumont seja mantida em 6,5 milhões. O Santos Dumont é o último aeroporto de grande porte operado pela Infraero.

No texto assinado pelo procurador-geral do município, Daniel Cervasio, ao qual o Valor teve acesso, a prefeitura do Rio afirma que o acórdão não autoriza a ampliação do fluxo de passageiros no Santos Dumont.

O município pede que seja considerado como terceiro interessado e solicita que o TCU intime a Anac e o Ministério de Portos e Aeroportos a prestarem esclarecimentos.

A informação de que a prefeitura acionou o TCU contra a reversão da medida foi antecipada pela coluna do jornalista Lauro Jardim, de O Globo.

Procurados, Anac e o Ministério de Portos e Aeroportos não se manifestaram até a publicação da reportagem.



Ontem, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, confirmou que o governo pretende aumentar em 1 milhão a 1,5 milhão e meio o atual teto do Santos Dumont, mas sem prejudicar o Galeão. Com isso, o aeroporto doméstico pode encerrar 2026 com 8 milhões de pessoas.

Especialistas e entidades empresariais como a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) e a Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Rio de Janeiro (Fecomércio-RJ) manifestaram preocupação em relação a uma possível flexibilização das regras atuais.

As associações alertam que o aumento no volume de passageiros no Santos Dumont pode impactar não só o equilíbrio na distribuição de voos, como também as economias fluminense e nacional.

A capacidade total do aeroporto do Galeão é de 37 milhões de passageiros. De janeiro a novembro de 2025, o RioGaleão registrou 16,1 milhões de passageiros

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 23/12/2025*

## **BNDES APROVA R\$ 2 BI PARA RUMO CONCLUIR 1ª ETAPA DA FERROVIA DO MATO GROSSO**

Projeto prevê a implantação de 743 quilômetros, em cinco fases, para interligar Lucas do Rio Verde, no norte do Estado, até Rondonópolis, onde seguirá com a Malha Norte em direção ao Porto de Santos

*Por Jessica Alexandra e Paula Martini, Valor — Rio*



***Trem da Rumo, empresa de logística — Foto: Divulgação***

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou R\$ 2 bilhões para a Rumo concluir a primeira etapa da Ferrovia do Mato Grosso (FMT), com extensão de 162 quilômetros. Os recursos serão emitidos pelo banco por meio da subscrição de debêntures.

A estimativa é que as obras do trecho da primeira fase, que vai ligar Rondonópolis (MT) e o terminal da BR-070, em Dom Aquino (MT), sejam concluídas no segundo semestre de 2026.

Ao todo, o projeto da FMT prevê a implantação de aproximadamente 743 quilômetros, dividida em cinco fases, para interligar os municípios de Lucas do Rio Verde, no norte do Estado, até Rondonópolis, onde seguirá com a Malha Norte em direção ao Porto de Santos. A obra prevê ainda a inclusão de um ramal para ligar a ferrovia a Cuiabá. A expectativa é que as obras devem gerar 114 mil empregos.

A FMT busca alavancar a região mato-grossense e a malha ferroviária com a ampliação da capacidade de escoamento da produção agroindustrial do Estado, sobretudo da soja e milho. O projeto também conta com um novo terminal próximo à BR-070 que integrará os modais rodoviário e ferroviário.

“Essa ferrovia representa um avanço significativo para o escoamento da produção agrícola de Mato Grosso, com redução de custos logísticos, aumento da competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional e alívio na sobrecarga das rodovias”, disse em nota o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

Também em nota, a vice-presidente da Rumo, Natália Marcassa, disse que investir na expansão da malha ferroviária impulsiona as vantagens competitivas do país e a sustentabilidade do agronegócio para a economia nacional.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 23/12/2025*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### CMA CGM RECEBE PORTA-CONTÊINERES COM PROPULSÃO A METANOL E BICOMBUSTÍVEL

*Por Nelson Moreira Navegação 22/12/2025 - 20:17*



A armadora francesa CMA CGM recebeu em 12 de dezembro o CMA CGM Antigone, porta-contêineres com capacidade para 15.000 TEUs (unidade equivalente a vinte pés) movido a metanol e biocombustível construído na China pelo estaleiro CSSC.

A embarcação de 355 metros de comprimento será operada no serviço BEX2 da empresa, que conecta a Ásia, o Oriente Médio e o Mediterrâneo. O Antigone é o primeiro porta-contêineres com dupla combustão recebido pela CMA CGM na China, explicou Xavier Leclercq, vice-presidente de Novas Construções da

CMA Ships, em comunicado divulgado pela classificadora Bureau Veritas na sexta-feira (19). É também o primeiro porta-contêineres movido a metanol classificado pela entidade, que fez a revisão técnica e a avaliação de riscos do projeto do navio e da segurança do sistema de combustível.

Matthieu de Tugny, vice-presidente executivo de Produtos Industriais e Commodities da Bureau Veritas, disse que a entrega do CMA CGM Antigone representa um grande passo na adoção do metanol como combustível marítimo alternativo para grandes porta-contêineres. No início de dezembro, a armadoras já havia recebido o porta-contêineres CMA CGM Eugenie, com capacidade para 15.000 TEUs e movido a metanol, e o CMA CGM Vendome, porta-contêineres para 23.000 TEUs movido a GNL.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/12/2025*

#### ANP AUTORIZA INÍCIO DAS OPERAÇÕES DO FPSO P-78 NO CAMPO DE BÚZIOS

*Por Nelson Moreira Offshore 22/12/2025 - 20:17*



**anp**  
Agência Nacional  
do Petróleo,  
Gás Natural e Biocombustíveis

A Agência Nacional do Petróleo (ANP) autorizou no sábado (20) o início das operações pela Petrobras da FPSO P-78 no Campo de Búzios, na Bacia de Santos, no pré-sal. A unidade tem capacidade para produzir por dia 180 mil barris de petróleo e 7,2 milhões de metros cúbicos de gás natural. Segundo a Petrobras, a plataforma fornecerá diariamente três milhões de metros cúbicos de gás natural ao mercado consumidor brasileiro.

A estatal informou ainda que ela conta com sistema de flare fechado, que reduz a emissão de poluentes pela queima de gás natural. De acordo com a ANP, a

autorização foi concedida após a aprovação da documentação de segurança operacional e da análise do atendimento às exigências para entrada em atividade. Além disso, o projeto foi aprovado e autorizado o uso dos sistemas de medição estabelecidos pela Agência, após auditoria pré-operacional no estaleiro Benoni, em Singapura, de 26 a 31 de maio, e inspeção prévia, em março, dos sistemas de medição, na mesma unidade industrial.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/12/2025*

## TCP ALCANÇA MOVIMENTAÇÃO DE 1.6 MILHÃO DE TEUS EM 2025

*Por Nelson Moreira Portos e logística 22/12/2025 - 20:18*



A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, no Paraná, anunciou nesta segunda-feira (22) que ultrapassou na quinta-feira (18) o volume de 1.6 milhão de TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) movimentados em 2025. Segundo a companhia, foi a primeira vez que a marca foi atingida no terminal em um ano.

A empresa informou que o volume de 1.6 milhão de TEUs foi alcançado durante a operação do navio Brooklyn Bridge, de 267 metros de comprimento e 36 metros de largura e que faz a linha semanal LUX, da

costa leste da América do Sul ao norte da Europa. Além disso, anunciou a TCP, o terminal registrou, em outubro, a maior movimentação mensal, com 148.690 TEUs, e em agosto a maior de contêineres refrigerados, com 14 mil unidades.

A companhia creditou essa marca à inauguração do maior pátio para armazenagem de contêineres refrigerados da América do Sul, com 5.268 tomadas. Isso, explicou a TCP, permitiu a ampliação de sua participação na exportações de carne bovina para mais de 30% dos embarques brasileiros em 2025 e a manutenção de mais de 40% nas de frango.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/12/2025*

## GOVERNO DO RIO DE JANEIRO CRIA PROGRAMA PARA REFORÇAR FISCALIZAÇÃO E AÇÕES DE SEGURANÇA NOS PORTOS

*Por Nelson Moreira Portos e logística 22/12/2025 - 20:17*



O governo estadual anunciou na sexta-feira (19) a criação da Operação Porto+Seguro para melhorar a fiscalização, o monitoramento e o apoio operacional nas áreas portuárias, navais e costeiras do estado do Rio de Janeiro. Decreto assinado pelo governador Cláudio Castro regulamenta o funcionamento da Subsecretaria de Gestão Portuária e Atividades Navais (Subpan), vinculada à Casa Civil, que será responsável pela coordenação das operações, que, segundo o governo, visa a combater ações do crime organizado.

O decreto criou ainda o Centro Integrado de Informações (CII), cuja base será instalada na área antes ocupada pelo Estaleiro Caneco, no bairro do Caju, em dois contêineres, e terá como tarefa o monitoramento de embarcações e a produção de informações para subsidiar ações do governo estadual. Ele deverá também fiscalizar cargas e identificar irregularidades ligadas à movimentação nos portos do estado. Para isso, contará com cinco carros, uma lancha, dois contêineres, duas motocicletas náuticas e um drone.



O governo anunciou ainda que os policiais que serão incorporados ao programa, no mesmo modelo do Segurança Presente, receberão gratificação de R\$ 4 mil. A subsecretária da Subpan, Patrícia Seabra, explicou que o objetivo do Porto+Seguro é ampliar a cooperação entre instituições e a capacidade de planejamento, inteligência e resposta do estado a crimes em áreas portuárias e seus acessos. "O Centro Integrado de Informações será fundamental para elevar o padrão operacional e garantir mais eficiência em todo o ambiente portuário e naval", afirmou.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 22/12/2025**

## **NORMA ATUALIZA CRITÉRIOS PARA LIBERAÇÃO DE RECURSOS DAS CONTAS VINCULADAS DAS EBNS**

**Por Danilo Oliveira Indústria naval 19/12/2025 - 22:58**



Resolução do CDFMM estabelece hipóteses em que haverá possibilidade de alteração de estaleiro e prevê quando caberá exclusivamente ao BNDES autorizar movimentação da conta vinculada

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) publicou, nesta sexta-feira (19), a resolução 233/202, que atualiza e define critérios para a liberação dos recursos financeiros das contas vinculadas das empresas brasileiras de navegação (EBNs), movimentadas por intermédio do agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM). A norma, que

entrou em vigor a partir da publicação, revoga a resolução 185 do CDFMM, de abril de 2022.

A liberação dos recursos poderá ocorrer para construção ou aquisição de embarcação nova, produzidas em estaleiros brasileiros; para jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, revisão ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e/ou instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizada por estaleiro ou empresa especializada brasileira, sendo responsabilidade da empresa proprietária ou afretadora adquirir e contratar os serviços.

Outras hipóteses listadas são para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento; para utilização por empresa coligada, controlada ou controladora nos casos previstos; para manutenção, em todas as suas categorias, quando realizada por estaleiro brasileiro, por empresa especializada ou pela empresa proprietária ou afretadora, em embarcação própria ou afretada; e para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas.

Os recursos depositados nas contas vinculadas poderão destinar-se ao reembolso das despesas realizadas em parte das hipóteses estabelecidas na resolução, quando ocorridas nos 60 meses anteriores ao pedido formulado pela empresa, contendo documentação comprobatória completa, conforme especificado pelo agente financeiro, ressalvadas as hipóteses incluídas pela Lei 14.301/2022 (BR do Mar) na lei que trata do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Para as solicitações realizadas até 31 de outubro de 2026, o prazo estabelecido será ampliado para 72 meses.

A resolução estabelece os casos em que haverá possibilidade de alteração de estaleiro brasileiro e prevê que caberá exclusivamente ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) autorizar a movimentação da conta vinculada de que trata o Lei 10.893/2004, até a regulamentação da matéria em ato do CDFMM. De acordo com a resolução, algumas das hipóteses deste dispositivo não terão pedidos de reembolso com recurso de conta vinculada aceitos até que a matéria seja regulamentada pelo conselho diretor.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 19/12/2025**



### JURISTAS DEFENDEM ESPECIALIZAÇÃO EM DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO

*Por Danilo Oliveira Portos e logística 19/12/2025 - 21:20*



Advogados e magistrados veem bons resultados em iniciativas já adotadas, como nas varas empresariais e no 'Núcleo 4.0' de São Paulo, que conseguiram dar mais celeridade e segurança jurídica em análises de disputas do setor

Diante da grande quantidade de disputas judiciais envolvendo o transporte, comércio e logística portuária, e da constante expansão dessas atividades, advogados e magistrados vêm debatendo e reforçando a necessidade de especialização nas matérias relacionadas a esses setores. Juristas ouvidos pela

Portos e Navios, nas últimas semanas, destacaram iniciativas já adotadas em alguns estados que alcançaram celeridade com qualidade técnica das decisões, o que contribui com a segurança jurídica de um setor complexo e multidisciplinar, levando em conta o universo de leis brasileiras e de normas internacionais.

Atualmente, pelo menos três tribunais no Brasil já possuem iniciativas de especialização em Direito Marítimo: o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ), com as varas empresariais da capital; o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP), com o 'Núcleo de Justiça 4.0' de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro; e o TJ-PE, com vara exclusiva em Ipojuca (PE), ao lado do Porto de Suape, em Pernambuco. Outros tribunais estudam medidas semelhantes.

Para a advogada Lívia Sancio, experiências recentes, como a criação do 'Núcleo de Justiça 4.0 em Direito Marítimo' pelo Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) e o fortalecimento do Tribunal Marítimo, mostram um movimento crescente pela especialização na área ao longo dos anos. Ela identifica uma demanda por especialização dos advogados, que precisam saber pontos muito específicos, o que acaba demandando também um conhecimento e essa especialização por parte do Judiciário, onde os juízes têm assuntos diversos para analisar.

"Existem termos e normas muito específicos que demandam muito estudo, até porque não é uma matéria que se tem na grade curricular normal", comentou Lívia, que é sócia do escritório Salomão Advogados. Ela observa que o TJ-RJ possui experiência com varas empresariais especializadas em algumas matérias, dentre elas o Direito Marítimo. Grande parte das disputas que tenham relação com o Direito Marítimo acaba indo para essas sete varas empresariais. As principais disputas na seara marítima no Rio acabam sendo no offshore.

Os contratos da Petrobras, por exemplo, costumam ter cláusulas de decisão de foro no Rio de Janeiro, o que amplia a quantidade de disputas do offshore nessas varas. Lívia acredita que nas varas empresariais os juízes acabam tendo mais proximidade porque estão vendo assuntos no dia-a-dia. "Isso traz uma segurança maior e é proveitoso, na medida em que faz os processos andarem mais rápido e ajuda na celeridade nos processos e na qualidade da decisão", disse a advogada.

Membros de Câmaras de arbitragem constantemente relatam o aumento das disputas do setor marítimo no Brasil. Em agosto, o Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem (CBMA) contabilizava um valor total da ordem de R\$ 1,7 bilhão em disputa em arbitragens. Os dados foram apresentados durante evento sobre arbitragem no setor portuário e na construção naval, promovido pelo Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB).

A desembargadora do TJ-RJ, Maria da Penha Nobre Mauro, lembra que, a partir da resolução 3/2006, o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) estabeleceu, como diretriz a ser observada pelo Poder Judiciário, a especialização de varas, na compreensão de que essa especialização da justiça oferece

inúmeras vantagens. Ela considera que a especialização, em geral, aperfeiçoa a técnica dos juízes, propiciando a que se tornem mais familiarizados com o tema, levando a decisões mais técnicas.

Entende também que essa tecnicidade proporciona celeridade à prestação jurisdicional, pois o domínio sobre a matéria agiliza os julgamentos, com melhor organização e fluxo. “Isso tudo proporciona segurança jurídica, a partir da aplicação mais uniforme e segura da lei e, no âmbito do Direito Marítimo, também da interpretação dos negócios, promovendo a uniformização da jurisprudência, atraindo eficiência ao sistema judiciário e promovendo um ambiente seguro para a realização de negócios e investimentos”, observa a juíza.

Ela citou ainda posicionamento da Segunda Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em um julgamento de outubro de 2020, sob a relatoria do ministro Herman Benjamin. “A especialização de Varas e órgãos fracionários dos tribunais representa tendência mundial na organização do Poder Judiciário, instigada pela crescente complexidade jurídica — enredamento legal (do arcabouço normativo) e fático (da vida na sociedade tecnológica)”, resgatou.

“A adoção da especialização vem merecendo aplausos dos operadores do Direito (juízes, servidores e advogados), na confiança de que as unidades dedicadas a áreas específicas conferem mais qualidade aos serviços”, comentou Maria da Penha Mauro, que integra a 6ª Câmara de Direito Privado.

A magistrada considera que o TJ-RJ foi pioneiro ao instalar, através da Resolução 19/2001-TJRJ, as novas varas empresariais, às quais foi atribuída a competência para processar e julgar causas de Direito Marítimo. Inicialmente, o antigo artigo 91, do Código de Organização Judiciária (CODJERJ), e, posteriormente, com as alterações introduzidas pela Lei 6956/2015, que incluiu outras operações marítimas na competência da vara empresarial.

A juíza também mencionou que, seguindo essa mesma tendência, foi implantado pelo TJ-SP o Núcleo 4.0, para as causas de Direito Marítimo, e, mais recentemente, instalada pelo Tribunal de Justiça a Vara Especializada em Direito Marítimo de Ipojuca (PE). “A especialização do Poder Judiciário na área do Direito Marítimo é medida necessária num país de extensão continental como o Brasil, pois estimula a economia, atraindo negócios e investimentos”, salientou a desembargadora à reportagem.

Lívia, do Salomão Advogados, compara que o Núcleo 4.0 em São Paulo é um pouco diferente da especialização feita no Rio. Ela avalia que o núcleo, formado por três juízes, vem funcionando bem. “Diferente de uma vara específica de Direito Marítimo, esses juízes não saem de suas varas de origem. É uma espécie de ‘acumulação de papéis’ e eles atuam no Direito Marítimo. São juízes que acabam estudando mais a matéria”, comparou.

O objetivo do Núcleo 4.0, além da especialidade, é trazer celeridade. Os despachos e audiências são virtuais. “É um modelo diferente, mas ainda estamos vendo no dia-a-dia como funciona, existem alguns questionamentos da forma, mas tem se mostrado bem satisfatório para o objetivo dele, que é trazer essa especialização e essa celeridade. São juízes que estão muito envolvidos e tem esse interesse em cada vez mais ter essa especialização”, disse Lívia.

O juiz da 4ª Vara Cível de Santos, Frederico Messias, que coordenou o Núcleo até o mês passado, lembrou que ele foi criado em novembro de 2023 com o desejo antigo da advocacia de que houvesse justiça especializada em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, dado que se trata de um setor com muitas características específicas que grande parte dos juízes não tinha a oportunidade de conhecer. “Ao longo desses dois anos, a especialização se consolidou, o Núcleo ganhou muita força e hoje ele é uma referência em termos de especialização no Direito brasileiro”, celebrou.

Messias disse que já houve consultas de outros estados com interesse em replicar essa ideia. Ele vê como grande vantagem que esse modelo não exige a criação de uma vara, já que os juízes são alocados para atuarem em conjunto na respectiva vara e no núcleo, de forma cumulativa. “São três juízes, o núcleo é 100% digital e também tem a grande vantagem de abarcar a competência do

estado inteiro de São Paulo. Como tem o formato digital, ele permite que a competência seja do estado sem prejuízo para a advocacia”, detalhou.

O Núcleo tem recebido cada vez mais demandas. Messias contou que a distribuição cresceu ao longo desses dois anos e hoje é um sistema especializado consolidado. Atualmente, o Núcleo possui três juízes e três servidores que atuam de forma remota, evitando despesas com alocação física dos juízes e servidores.

“O Núcleo nos permitiu julgar várias demandas importantes desse setor e a grande contribuição do núcleo especializado é fornecer segurança jurídica. Posso afirmar hoje que uma demanda jogada no núcleo especializado traz a segurança jurídica necessária que o setor precisa, com a certeza de que a decisão será proferida por um juiz que conhece a matéria e que teve a oportunidade de se debruçar sobre ela e sobre as características desse setor”, destacou Messias.

O atual coordenador do Núcleo, juiz Leonardo Grecco, que atua na 4ª Vara Cível do TJ-SP, defende que o Direito deve trabalhar de mãos dadas com a economia, organizando a realidade do setor maritimista, evitando abusos e deixando que a economia siga seu caminho natural, de forma positiva para o comércio exterior e desenvolvimento do país. Ele ressaltou que o TJ-SP é o primeiro e o único a criar um núcleo específico de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro em todo o Brasil.

Ele entende que os núcleos especializados são muito importantes no momento em que a cabotagem e o comércio exterior do Brasil estão com índices e projeções de crescimento. “Temos competência em todo estado de São Paulo. É o primeiro e tomara que de muitos e que venham a reboque muitos outros núcleos de outros estados porque o Brasil é gigante em termos portuários e aduaneiros. Sabemos que não se resume aos portos paulistas. Temos inúmeras portas de entrada e de saída em outros estados, que contribuem para a fluidez do comércio internacional”, acredita Grecco.

Grecco explicou que o Núcleo 4.0 precisa conhecer a prática, os fatos e as normas para saber quando deve atuar e trazer segurança jurídica por ação, ou ainda quando deve se abster de atrapalhar ou de dar decisão que possa prejudicar o fluxo natural da atividade. “O poder Judiciário é sempre obrigado a decidir quando é instado a fazer isso. Mas, às vezes, temos que entender que a melhor aplicação da norma é deixar que a lógica maritimista flua porque se dá uma decisão, sem entendimento da lógica (setor marítimo e portuário), ela tem que ser cumprida e pode acabar atrapalhando a fluidez do mercado, que é muito sensível”, afirmou.

O advogado Tarik Bergallo Kalil Jacob, classifica a especialização como fundamental, já que cerca de 95% do comércio exterior brasileiro passam pelos portos, o país tem uma importante frota mercante e papel de destaque na produção e exportação global de commodities como soja, minério e petróleo. Ele mencionou que disputas envolvendo sobre-estadia de navios e de contêineres, avarias, poluição, e contratos de construção e afretamento de embarcações, dentre tantas outras, movimentam bilhões de reais todos os anos.

Ele considera que os resultados já são positivos. “Juízes especializados entregam decisões mais técnicas, rápidas, uniformes e previsíveis, contribuindo para a redução do número de disputas, de custos logísticos, para o aumento da segurança jurídica e melhora do ambiente regulatório, o que ajuda o setor a se tornar mais competitivo no cenário internacional”, comentou Jacob, que é advogado do escritório Kincaid Mendes Vianna.

Para o advogado Osvaldo Agripino de Castro Junior, é importante os magistrados e seus servidores também terem capacitação, fazendo com que eles possam ter uma visão '360 graus', desde a carga ao prestador do serviço. Ele aponta a necessidade de especialização e a estrutura de, pelo menos, duas varas nas comarcas, para não ficarem centralizadas em uma, bem como, pelo menos, duas câmaras no Tribunal de Justiça, com três desembargadores cada para julgar.

“É muito importante a especialização, desde que haja treinamento e que não seja somente uma vara. Pelo menos duas varas e no Tribunal de Justiça duas câmaras para capacitar tanto os magistrados

de primeiro grau, que julgam sozinhos (monocráticos), quanto os magistrados que julgam em colegiado no TJ", defendeu o advogado, sócio do escritório Agripino, Minati, Müller Zaniz e Santos.

O advogado Luiz Henrique Oliveira vê o Núcleo 4.0 criando segurança jurídica em razão da previsibilidade das decisões judiciais, num cenário com o Direito Marítimo demandando um conhecimento técnico profundo e os juízes altamente especializados para julgar as demandas. Ele acrescentou que o núcleo abrange tanto questões do Direito Marítimo quanto de Direito Portuário, como cobrança de armazenagem, que envolve também a seara do Direito Portuário.

Para Oliveira, o Núcleo trouxe a previsibilidade de decisões judiciais, aumentando a segurança jurídica, considerando que no estado de São Paulo tem Santos, que é o maior porto do hemisfério sul e muitas demandas relacionadas ao Direito Marítimo. "A especialização traz segurança jurídica, na medida em que já vimos decisões totalmente destoantes da realidade do transporte marítimo. É muito difícil para um juiz que não tenha formação julgar uma questão do Direito Marítimo por não ter conhecimento teórico e prático da nossa área", analisou o sócio do escritório LH Advogados.

Grecco destacou a multidisciplinaridade do setor, que precisa reunir diferentes eixos de referências para trazer uma maior segurança jurídica. "É assim que o mercado maritimista e o setor portuário veem o Núcleo 4.0: uma referência para trazer segurança jurídica para esse setor multifacetado em termos de comércio, de impacto econômico para o país e para a vinda de divisas", resumiu o juiz.

A vertente positiva da segurança jurídica que o Núcleo 4.0 promove, segundo o magistrado, é fazer um link entre normas nacionais e o Direito internacional. "Não dá para ver o setor maritimista e setor portuário apenas sob a luz das normas nacionais. É um sistema de normas nacionais e internacionais que têm atuado juntas", salientou. "Se [o juiz] não conhecer como se dá a realidade portuária e maritimista, nunca vai conseguir trazer para o mercado maritimista e para o mundo portuário uma decisão com segurança jurídica. Vai ser sempre uma decisão que vai trazer insegurança", completou.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 19/12/2025**

## PORTO DE SANTOS MOVIMENTOU 16,1 MILHÕES DE TONELADAS EM NOVEMBRO

**Da Redação Portos e logística 19/12/2025 - 20:03**



A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que o Porto de Santos registrou em novembro de 2025 movimentação de 16,13 milhões de toneladas, a maior para o mês e 13,9% acima do período de 2024, elevando o acumulado do ano para 171,62 milhões de toneladas, também a mais alta no intervalo. Segundo a APS, faltam 7,4 milhões de toneladas para que seja superado o recorde anual, registrado em 2024, com 179,8 milhões de toneladas.

A APS informou ainda que a movimentação de contêineres acumulada em 2025 alcança 5,4 milhões de TEU, 8% a mais que em 2024 e também recorde. No mês de novembro, segundo a APS, as movimentações de embarque de açúcar, de milho e de soja ultrapassaram dois milhões de toneladas, cada uma, liderando o desempenho do mês. Nos desembarques, o destaque foi o adubo, com volume superior a um milhão de toneladas. Em contêineres, novembro também foi o melhor da história do porto, com 489,15 mil TEU e crescimento de 5,3% em relação ao mesmo mês de 2024, de 464,7 mil TEU.

No acumulado de janeiro a novembro, o complexo portuário de Santos movimentou mais de 171,2 milhões de toneladas, com alta de 2,7% na comparação com o mesmo período de 2024. Foram 126,68 milhões de toneladas e mais 3% de cargas embarcadas e 44,95 milhões de toneladas das desembarcadas, com alta de 1,8%. No segmento de contêineres, o volume acumulado chegou a 5,4





# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 200/2025  
Página 84 de 84  
Data: 23/12/2025  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

milhões de TEU, consolidando crescimento de 8% e recorde. As cargas com maior participação foram soja em grãos, com 33,83 milhões de toneladas, açúcar, com 22,45 milhões de toneladas e milho, com 12,65 milhões de toneladas. Destaque ainda para a celulose, que apresentou crescimento de 20,3% em 2025, alcançando 8,9 milhões de toneladas movimentadas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 19/12/2025*



### MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 23/12/2025*