

TRANSPORTE AÉREO

NOSTRALI/DIVULGAÇÃO/JC



Entre julho e setembro, 33,6 milhões de passageiros viajaram em voos domésticos e internacionais no País, 2,6 milhões a mais do que no mesmo período do ano passado

Aviação civil brasileira tem trimestre recorde

Setor cresceu 8,5% no terceiro trimestre de 2025 e registrou maior volume da série histórica

A aviação civil brasileira alcançou recorde histórico de movimentação no terceiro trimestre de 2025. Entre julho e setembro, 33,6 milhões de passageiros viajaram em voos domésticos e internacionais, 2,6 milhões a mais que no mesmo período do ano passado, o que representa uma alta de 8,5%.

O desempenho confirma a trajetória de expansão do setor, que já acumula 54 meses consecutivos de crescimento e mantém o ritmo acima dos níveis pré-pandemia (30,3 milhões em 2019).

A partir dos dados mais recentes da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o Ministério de Portos e Aeroportos destaca que o resultado reflete o bom momento da aviação civil brasileira, sustentado pelo aumento da conectividade aérea e pelo avanço das obras de modernização e requalificação da infraestrutura aeroportuária em todo o País.

“Este é o melhor terceiro trimestre da série histórica. Se mantivermos esse ritmo de crescimento, o País deve bater novo recorde anual de passageiros em voos domésticos e internacionais. Estamos trabalhando para democratizar o transporte aéreo, levando mais conectividade e ampliando o acesso da população. Com no-

vos investimentos e a requalificação de aeroportos em todo o País, os passageiros têm encontrado mais conforto e comodidade”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O aumento da movimentação foi observado em todo o território nacional, com destaque para os principais aeroportos do País. O Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) registrou 12,2 milhões de passageiros no trimestre, contra 11,3 milhões em 2024, crescimento de 8,5%. Já o Aeroporto de Congonhas (SP) passou de 5,8 milhões para 6,1 milhões de embarques e desembarques no mesmo período.

Juntos, os dois terminais somaram 18,4 milhões de viajantes, reafirmando a posição de

São Paulo como principal polo da aviação brasileira e contribuindo de forma decisiva para o avanço nacional.

O resultado também reflete a recuperação consistente de outros grandes hubs: Rio de Janeiro (RJ), Brasília (DF), Campinas (SP), Salvador (BA) e Fortaleza (CE) registraram aumento no fluxo de passageiros.

No Sul, o Aeroporto de Porto Alegre voltou a aparecer nas estatísticas trimestrais após a retomada gradual das operações interrompidas pelas enchentes do 2º trimestre.

Somente em setembro, 10,8 milhões de passageiros foram transportados em voos domésticos e internacionais, 8,4% acima de setembro de 2024 e o maior volume já registrado para

o mês desde 2000. O mercado doméstico movimentou 8,5 milhões de pessoas (+7,7%), enquanto o internacional transportou 2,3 milhões (+11,2%).

Apesar da expansão no número de passageiros, o transporte de cargas aéreas apresentou leve retração: -3,6% no segmento doméstico (38 mil toneladas) e -6,3% no internacional (71 mil toneladas).

De janeiro a setembro, 95,5 milhões de passageiros foram transportados em voos comerciais no Brasil, alta de 9,5% frente ao mesmo período do ano anterior. Mantido o ritmo atual, o País deve encerrar 2025 com cerca de 130 milhões de passageiros transportados, o que consolida novo recorde anual da série histórica.

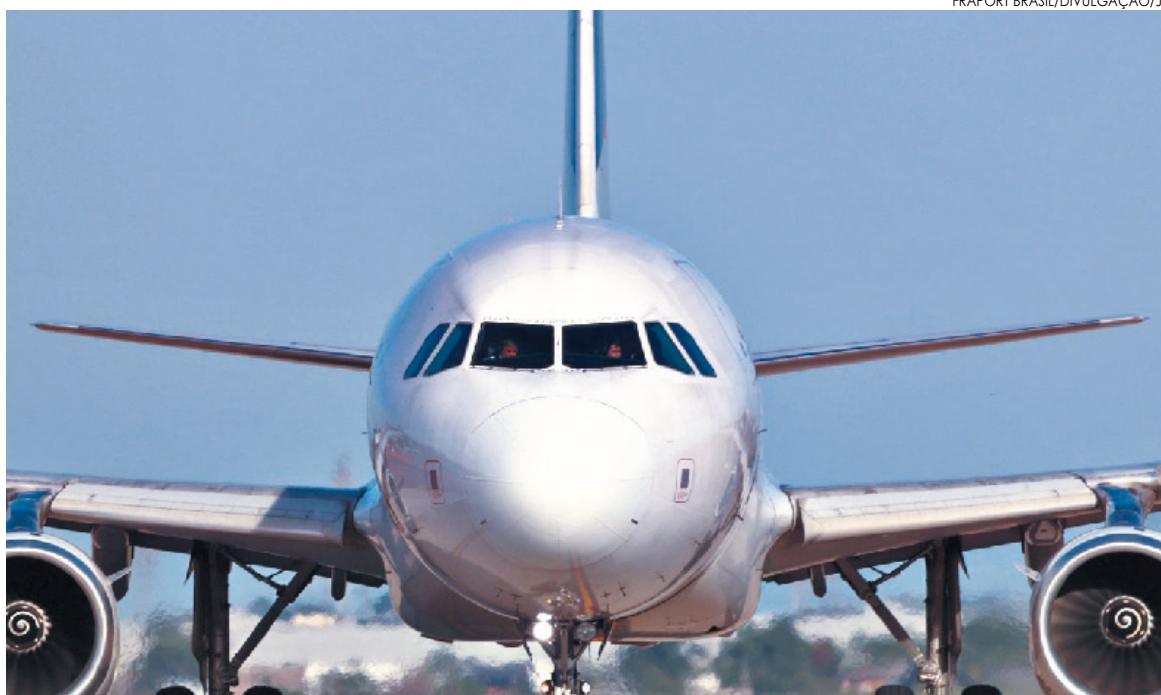
AVIAÇÃO

Programa Voa Brasil atinge 50 mil reservas

Iniciativa oferece passagens aéreas de até R\$ 200,00 a aposentados do INSS que não viajaram nos últimos 12 meses

O Voa Brasil, primeiro programa de inclusão social da aviação brasileira, atingiu na última quinta-feira (23) 50 mil reservas efetuadas desde seu início, número suficiente para ocupar totalmente cerca de 350 aeronaves de passageiros. Sem uso de recursos públicos, o programa oferece passagens aéreas de até R\$ 200,00 a aposentados do INSS que não viajaram nos últimos 12 meses. As passagens são disponibilizadas pelas companhias aéreas em assentos ociosos e baixa temporada, exclusivamente pelo site gov.br/voabrasil.

A reserva número 50 mil, segundo levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), foi efetuada para o trecho São Paulo/Brasília e ocorreu por volta de meio-



FRAPORT BRASIL/DIVULGAÇÃO/JC

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, ação movimentou 88 aeroportos de 86 cidades do País

dia. “Nosso objetivo sempre foi a inserção social, a ampliação do número de pessoas no transporte aéreo. E este é um número para se comemorar, pois estamos permitindo que pessoas que não voam há pelo

menos um ano ou que nunca voaram tenham a oportunidade de rever parentes, conhecer seus netos ou simplesmente fazer turismo, o que acaba também movimentando a economia local”, afirmou o minis-

tro Silvio Costa Filho.

Até o momento, o Voa Brasil movimentou 88 aeroportos de 86 cidades de todas os estados do País. Sudeste (43%) e Nordeste (40%) continuam sendo as regiões

mais procuradas, com 20 e 21 municípios atendidos respectivamente. Centro-Oeste (8%), Sul (5%) e Norte (3%) completam a procura por região, movimentando respectivamente aeroportos de 9, 21 e 15 cidades.

“Na movimentação geral em 2024, o percentual de passageiros que procura o Nordeste é de 20%. Os números do Voa Brasil indicam que a região está sendo bem procurada pelos aposentados, pois atinge 40% das reservas efetuadas”, comentou Daniel Longo, secretário Nacional de Aviação Civil, lembrando que recentemente houve uma alteração na segurança da plataforma que permitiu o acesso de aposentados do nível bronze, que até então não conseguiam efetuar suas reservas.

As 10 cidades mais procuradas pelos aposentados foram São Paulo (13.950 reservas), Rio de Janeiro (4.020), Recife (3.900), Brasília (3.291), Fortaleza (3.051), Salvador (2.957), Maceió (1.713), João Pessoa (1.709), Belo Horizonte (1.505) e Campinas (1.450).

Comissão de Constituição e Justiça do Senado aprova gratuidade para bagagem de mão em voos

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou na semana passada, por 15 votos e de forma terminativa, o Projeto de Lei (PL) 120/2020, que estabelece que passageiros de voos nacionais e internacionais poderão transportar gratuitamente até 10 quilos de bagagem de mão, com dimensões padronizadas, sem

cobrança adicional por parte das companhias aéreas. A matéria segue para votação na Câmara dos Deputados.

A proposta, de autoria do senador Randolfe Rodrigues (PT-AP), foi relatada por Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB) e altera o Código Brasileiro de Aeronáutica para fechar brechas que, segundo o rela-

tor, permitem práticas abusivas.

O projeto fixa parâmetros para o transporte de bagagens de mão em voos domésticos e internacionais, ao definir que a franquia mínima gratuita será de até 10 quilos. A norma se aplicará ao compartimento superior da cabine, e as empresas poderão estabelecer restrições adicionais ape-

nas por razões de segurança ou de capacidade das aeronaves. Em caso de superlotação, o operador deverá despachar o volume sem custo para o passageiro.

A proposta impede que companhias cobrem por bagagens de mão, possibilidade aberta por uma resolução de 2016 da Agência Nacional de Aviação Civil

(Anac), que não determina o transporte gratuito desse tipo de bagagem, o que criou margem para tarifas extras. O relator afirmou que o projeto oferece uma solução legislativa definitiva e evita depender de regulações administrativas variáveis conforme as políticas das empresas ou decisões da Anac.

Azul amplia força em Porto Alegre e cresce 76% em número de voos em sua base no Sul

A Azul, companhia com mais destinos atendidos no País, comemora o crescimento dos números de voos e passageiros de suas operações em Porto Alegre após um ano da reabertura do Aeroporto Internacional Salgado Filho. Os resultados mostram que a aérea conseguiu recuperar 100% de sua oferta de assentos nesta base se comparada à sua atuação na região antes da crise climática que atingiu o estado em 2024. Isso significa oferecer, hoje, uma média de 5 mil assentos/dia aos clientes.

O check-in da companhia no aeroporto gaúcho, em 21 de outubro do ano passado, quando o Salgado Filho reabriu suas pistas após os prejuízos das enchentes, já foi importante. Mas esse desempenho foi sendo ampliado ao longo dos meses. Para se ter uma ideia dos avanços, no mês da reinauguração – de 21 a 31 de outubro de 2024, a Azul operou 406 voos nesta base. Se considerarmos este mesmo período agora, de 21 até o fim deste mês, esse número sobe para 714 voos – um aumento

de 76%.

Já em relação à alta temporada, e os pacotes da Azul Viagens, esse salto foi ainda maior. No período das férias de verão 2024/2025, decolaram do Salgado Filho quatro voos dedicados por semana. Já em 2025/2026, a previsão é de que sejam 17, semanais – ampliando em 325% essa oferta aos clientes. Se considerarmos a quantidade de assentos/semana, são 1.233 em 24/25 para 4.810 em 25/26, ou 290% de aumento.

De acordo com Beatriz Barbi, gerente sênior de Planejamento de Malha da Azul, os resultados espelham a importância de Porto Alegre como destino de conectividade para os clientes da Azul. “O Salgado Filho ajudou a Azul a começar a sua história como com-

panhia e, desde então, sempre representou uma parte significativa, que já chegou a 10%, do total das nossas movimentações pelo país. Por isso essa nossa base no Sul sempre será uma peça-chave em nossa malha aérea”, comemora a executiva.

A Azul conecta Porto Ale-

gre, atualmente, com as cidades de Belo Horizonte (Confins-MG), Campinas (Viracopos-SP), Curitiba (PR), Recife (PE), Rio de Janeiro (Galeão-RJ) e São Paulo (Congonhas e Guarulhos-SP), além de ligações regionais para os municípios de Santa Maria, Santo Ângelo, Pelotas e Uruguaiana.



AZUL LINHAS AÉREAS/DIVULGAÇÃO/JC

Resultado comprova a importância da capital gaúcha como destino

TRANSPORTES

Be8 e Mercedes Benz promovem rota sustentável

Comboio partirá de Passo Fundo (RS) rumo a Belém do Pará para a COP30

Ana Stobbe

ana.stobbe@jcrs.com.br

A indústria de biocombustíveis Be8 abastecerá quatro veículos Mercedes-Benz que percorrerão o Brasil de Norte a Sul para a 30ª Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas (COP30). O comboio composto por dois caminhões e dois ônibus sairá nesta terça-feira (21) de Passo Fundo, na Região Norte do Rio Grande do Sul, onde está a planta da Be8. A comitiva chegará a Belém, no Pará, onde ocorrerá o evento, no dia 5 de novembro.

A informação havia sido antecipada à imprensa pelo empresário Erasmo Carlos Battistella durante imersão da imprensa em seus negócios realizada na cidade do Planalto Médio gaúcho no dia 25 de setembro. “Faremos uma viagem daqui a Belém do Pará movidos a BeVant para a COP30”, anunciou o presidente e



Trajeto percorrerá 4 mil quilômetros utilizando os combustíveis Diesel B15 e Be8 BeVant

fundador da Be8 na ocasião.

O BeVant, que será utilizado junto ao Diesel B15 para abastecer o comboio que partirá à COP30, é um combustível patenteado pela Be8. Ele é responsável por reduzir 99% das emissões de fumaça

na hora e pode substituir o diesel sem a necessidade de alterações no motor, embora o custo seja 20% a 30% acima do biodiesel, conforme informou o diretor de operações da indústria, César Júnior, durante a imersão da im-

pressão em Passo Fundo.

“Esta caminhada é a materialização de um novo momento da mobilidade brasileira, mostrando ao mundo durante a COP30 que o Brasil está preparado para ser protagonista da transição ener-

gética com soluções reais e acessíveis, com entrega imediata de descarbonização”, celebrou Erasmo Carlos Battistella, em material enviado à imprensa.

“Com esta ação, queremos demonstrar as vantagens ambientais de 100% de biocombustível em caminhões e ônibus, realizando essa experiência com modelos top de linha equipados com motores BlueTec 6 da nossa marca em um percurso longo pelas estradas do País, do Sul ao Norte”, diz Luiz Carlos Moraes, diretor de Comunicação e Relações Institucionais da Mercedes-Benz do Brasil, no mesmo conteúdo.

O Instituto Mauá de Tecnologia ficará responsável por acompanhar e auditar o procedimento de cálculo e o método de ensaio do consumo dos veículos envolvidos no projeto, denominado Rota Sustentável COP 30. Passando por nove estados e pelo Distrito Federal, com paradas em 11 cidades, o comboio tem a chegada em Santo Antônio do Tauá, no Pará, sede de uma das unidades da Be8, no dia 5 de novembro.

CONCESSÃO

Consórcio CCGC vence leilão e vai investir R\$ 1,22 bilhão no canal de acesso do Porto de Paranaguá

O Consórcio Canal Galheta Dragagem (CCGD) venceu na quarta-feira (22) o leilão realizado na B3, em São Paulo, pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e vai administrar o canal de acesso ao Porto de Paranaguá (PR). Com investimentos de R\$ 1,22 bilhão, o consórcio será responsável pela dragagem e ampliação do calado dos atuais 13,5 metros para 15,5 metros, o que vai permitir o acesso de navios de grande porte e ampliação da capacidade operacional do porto, elevando a movimentação de cargas e o escoamento da produção.

O CCGD terá que investir R\$ 1,22 bilhão nos cinco primeiros

anos de concessão, além do valor de outorga pelo prazo de 25 anos. O consórcio CCGD é formado pelas empresas FTSPar e Grupo Deme.

“O sucesso dos leilões mostra a confiança do investidor no Brasil e no setor portuário”, afirmou o Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, depois de bater o martelo, na B3. Ao todo, neste ano, já foram concedidos seis terminais portuários, incluindo carga e passageiros, além do túnel Santos-Guarujá e o canal de acesso de Paranaguá. Outros leilões estão previstos até o fim do ano.

Da disputa, organizada pelo MPor e pela Agência Nacional

de Transportes Aquaviários (Antaq), participaram quatro concorrentes e o leilão seguiu o critério híbrido, com a combinação de menor tarifa e maior valor de outorga.

O CEO da FTS participações Societárias, representante da CCGD, Andre Maragliano, comemorou a concessão do canal de acesso do Porto de Paranaguá como um momento histórico para o Brasil e afirmou ser uma honra fazer parte dessa história. “Celebramos a concessão e a confiança do governo na capacidade da iniciativa privada de transformar a infraestrutura nacional. O canal de acesso é o coração do porto e, com essa concessão, garantire-

mos profundidade, manutenção permanente, modernização da sinalização. Sairemos dos 13,5 m de calado para 15,5, um avanço que vai permitir a entrada de navios maiores, mais cargas movimentadas e mais competitividade”, informou.

Paranaguá é o segundo maior porto do Brasil, depois do porto de Santos. Atualmente, recebe 2.600 navios por ano, com destaque para movimentação de grãos sólidos, como soja e proteína animal, e também carga containerizada, grãos líquidos e carga em geral. O Porto de Paranaguá é a principal via de escoamento da safra dos estados do Paraná, Mato Grosso, Mato

Grosso do Sul e Goiás e também recebe cargas de Santa Catarina, São Paulo, Rio Grande do Sul e Rondônia.

Além de ampliar a movimentação de cargas, a eficiência e o comércio internacional, a concessão vai impulsionar também o desenvolvimento da região.

O aprofundamento do canal possibilitará a operação de navios de contêineres de grande porte, de até 366 metros, e de graneleiros com capacidade para 120 mil toneladas. A previsão é de que cada centímetro a mais no calado do canal de acesso corresponde a um aumento de 60 toneladas de carga no porão do navio.

PLANO DE GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS (PGRS),
ASSESSORIA EM LICENCIAMENTO AMBIENTAL E LAUDO DE COBERTURA VEGETAL.
ACESSE NOSSO SITE E CONHEÇA NOSSOS SERVIÇOS

51 99975.0551 | 99988.0104

www.nichosconsultoria.com.br



OPINIÃO

Como a transição energética pavimenta o caminho para a reindustrialização sustentável do Brasil

Alberto Machado Neto

Diretor executivo de Petróleo, Gás Natural, Bioenergia, Hidrogênio e Petroquímica da Abimaq

O mundo passa por uma transformação profunda marcada pela necessidade de reduzir emissões de gases de efeito estufa e avançar rumo a uma economia de baixo carbono. Nesse contexto, o Brasil possui uma vantagem comparativa inquestionável: já contamos com uma matriz energética mais de duas vezes mais limpa que a média mundial, sustentada por fontes renováveis como a hídrica, a eólica e a biomassa, o que coloca o País em posição privilegiada para se tornar protagonista da

transição energética global.

Mas a pergunta que se impõe é: como transformar essa vantagem comparativa em desenvolvimento econômico e social sustentável, obviamente com a inclusão do setor de máquinas e equipamentos?

A resposta passa pela reindustrialização. Cada etapa da transição, desde a geração, armazenamento e transporte de energia, até a mobilidade e novos combustíveis como o hidrogênio, exige inovação, tecnologia, engenharia e, que bom para nós, máquinas e equipamentos pois a indústria nacional pode e deve ser a base desse processo.

Contudo, não basta pensar apenas em sustentabilidade ambiental. É preciso adotar uma visão de sustentabilidade sistêmica, que considere também os pilares energético, social, alimentar, econômico e geopolítico. Sem equilíbrio entre esses fatores, as políticas públicas correm o risco de gerar avanços pontuais sem criar resultados duradouros.

O Brasil reúne todas as condições para liderar. Dispomos de abundância em fontes primárias de energia, reservas de minerais críticos, infraestrutura industrial consolidada e centros de pesquisa capazes de competir em nível

global. Cabe agora estruturar uma política industrial que una inovação tecnológica, investimentos produtivos e cooperação internacional, assegurando previsibilidade e competitividade para nossa indústria.

A transição energética não deve ser vista como custo, mas como a maior oportunidade de reindustrialização do século. Se soubermos aproveitá-la, poderemos não apenas reduzir emissões, mas também gerar empregos qualificados, ampliar a soberania nacional e transformar o Brasil em referência mundial em desenvolvimento sustentável.



ABIQUIM/DIVULGAÇÃO/JC

Correios em crise: o retrato da ineficiência e do uso político das estatais brasileiras

André Charone

Contador, professor universitário e Mestre em Negócios Internacionais pela Must University (Flórida-EUA)

Durante décadas, os Correios foram símbolo de confiança. A empresa pública entregava cartas, encomendas e resultados, financeiros, inclusive. Em 2020 e 2021, em plena pandemia, a estatal chegou a registrar lucros expressivos, impulsionada pelo boom do e-commerce e por um plano de reestruturação que, pela primeira vez em anos, parecia colocar a casa em ordem.

Mas bastaram poucas trocas de comando e uma guinada de orientação política para que o cenário se invertesse. O que era lucro virou rombo bilionário. O que era eficiência virou aparelho político. E o que era promessa de modernização virou laboratório de improvisos estatais.

Do lucro ao buraco: uma linha do tempo que explica tudo

Em 2020, os Correios fecharam o ano com lucro líquido de R\$ 1,53 bilhão, o melhor resultado em quase uma década. Em 2021, mantiveram o fôlego, com lucro de R\$ 3,7 bilhões, resultado de medidas de austeridade, corte de custos, digitalização de serviços e ganhos com o mercado de encomendas, impulsionado pelas compras online em plena pandemia.

Foi um momento raro em que a empresa parecia ter encontrado um rumo: um modelo enxuto, com foco comercial, governança corporativa mais rígida e discursões

so de eficiência. Havia, inclusive, debate sobre possível privatização, o que pressionou a estatal a mostrar resultados concretos.

Mas o bom momento durou pouco. A partir de 2022, já sob nova direção e um contexto político diferente, os números começaram a despencar: em 2022, prejuízo de R\$ 808,8 milhões; em 2023, prejuízo de R\$ 633,5 milhões; em 2024, prejuízo de R\$ 2,59 bilhões; no 1º semestre de 2025, prejuízo acumulado de R\$ 4,3 bilhões, superando todo o ano anterior.

Ou seja, em menos de três anos, a estatal saiu de um ciclo de lucros recordes para um abismo financeiro que ameaça sua própria sobrevivência.

O que piorou desde então:

1. Interferência política e aparelhamento

A governança que existia foi desmontada. Cargos técnicos foram substituídos por indicações políticas, com diretores escolhidos mais por vínculos partidários do que por experiência em logística ou gestão empresarial. A lógica empresarial deu lugar à lógica do “quem indica”.

2. Reversão de medidas de eficiência

A estatal abandonou parte das reformas administrativas implementadas entre 2019 e 2021, inclusive cortes de contratos e redução de gastos de custeio. Os custos operacionais voltaram a crescer, e a produtividade por funcionário caiu.

3. Impactos de políticas tributárias e comerciais equivocadas

A “Taxa das Blusinhas”, criada para tributar pequenas remessas internacionais, reduziu drasticamente o volume de importações processadas pelos Correios. O que o governo vendeu como “proteção da indústria nacional” se transformou em um golpe na principal fonte de receita da estatal.

4. Paralisia estratégica

Enquanto concorrentes privados investem em automação, Inteligência Artificial e rastreamento em tempo real, os Correios continuam com sistemas obsoletos e processos manuais. O resultado é previsível: atrasos, extravios e perda de mercado.

5. Explosão de custos fixos e passivos trabalhistas

A empresa carrega uma estrutura pesada: 6 mil agências próprias, muitas deficitárias, e obrigações trabalhistas gigantescas. O balanço de 2024 mostra R\$ 18,9 bilhões em receita líquida, mas R\$ 4,7 bilhões apenas em despesas administrativas. As provisões contábeis de planos de aposentadoria e benefícios pós-emprego (CPC 33) continuam corroendo o resultado.

O uso político das estatais: a velha história reeditada

Nenhuma empresa sobrevive quando é tratada como ferramenta partidária. E é exatamente isso que acontece com os Correios. A cada troca de governo, muda o discurso, mas o roteiro é o mesmo: cargos loteados, deci-

sões lentas e promessas vazias.

A interferência política é tão intensa que o Tribunal de Contas da União alertou para o “risco de insustentabilidade” da estatal. E, para remediar o caos, o governo federal já prepara um empréstimo de R\$ 20 bilhões com garantia da União, em outras palavras, o contribuinte novamente vai pagar a conta da má gestão.

O atraso nas entregas e na gestão

Ironia das ironias: os Correios conseguiram ser lucrativos sob um modelo de austeridade e controle, e voltaram ao prejuízo justamente quando se prometeram “humanizar” a gestão e “fortalecer o papel social” da empresa. O resultado desse “novo modelo” é o de sempre: rombos, promessas e pacotes que não chegam.

Enquanto o País discute “governança pública”, a estatal segue operando como uma repartição anacrônica: departamentos ineficientes, sistemas travados e uma comunicação que parece escrita por estagiários de 1995. O que deveria ser orgulho nacional virou uma caricatura de burocracia.

Os Correios são o retrato de um País que se recusa a aprender com os próprios erros. Já provaram que podem ser eficientes quando geridos com técnica e responsabilidade. Mas, enquanto continuarem servindo de instrumento político, continuarão entregando, com atraso, apenas prejuízos.



CONSULTÓRIO DA FAMA/DIVULGAÇÃO/JC



O que era lucro virou rombo bilionário. O que era eficiência virou aparelho político. E o que era promessa de modernização virou laboratório de improvisos estatais