

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 128/2025
Data: 03/09/2025

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
MINISTÉRIO PÚBLICO PEDE SUSPENSÃO DE LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ; ENTENDA	4
UNIÃO E COMUNICAÇÃO, A LIÇÃO DE CASA PARA A GESTÃO SUSTENTÁVEL	4
PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA É UM CAMINHO PARA VENCER A BUROCRACIA	6
FALTA DE EFICIÊNCIA NOS PORTOS AMEAÇA METAS DE DESCARBONIZAÇÃO, DIZ MAERSK	7
EVENTO NO PORTO DE SANTOS PROPÕE MÉTODO PADRÃO PARA MEDIR GASES DO EFEITO ESTUFA	9
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
LICENÇA AMBIENTAL VIABILIZA INÍCIO DA 1ª FÁBRICA DE E-METANOL DO BRASIL EM SUAPE.....	10
PB, PI E RN AVANÇAM NO RANKING NACIONAL DE INOVAÇÃO DO INPI.....	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
NOVO AEROPORTO DE JATAÍ (GO) VAI RECEBER INVESTIMENTOS DE R\$ 12,4 MILHÕES PARA TERMINAL DE PASSAGEIROS....	14
MPOR E FEDERAÇÕES PORTUÁRIAS CELEBRAM PRIMEIRO ACORDO ENTRE TRABALHADORES E SETOR PRODUTIVO	15
MPOR VAI CRIAR PLANO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO DE CRUZEIROS PARA FORTALECER TURISMO MARÍTIMO.....	17
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DA ABERTURA DO 7º FÓRUM CLIA BRASIL 2025	18
A OBRA QUE ESPEROU UM SÉCULO: SANTOS E GUARUJÁ FINALMENTE SERÃO LIGADAS POR TÚNEL SUBMERSO	19
GOVERNO FEDERAL ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCORRÊNCIA NO SETOR AÉREO	20
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	21
CNH MAIS ACESSÍVEL: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEBATE MEDIDAS PARA TORNAR A EMISSÃO DA HABILITAÇÃO MENOS BUROCRÁTICA	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – UM AUXÍLIO ESTRATÉGICO CONTRA O TARIFAÇO	23
NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA NÃO PARTICIPARÁ DO LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	24
<i>Na B3</i>	24
<i>Cruzeiros</i>	24
<i>Participantes</i>	24
<i>Comando Vermelho</i>	24
<i>Tomada de território</i>	24
INTERNACIONAL - MDIC AMPLIA PRAZO DO DRAWBACK PARA OPERAÇÕES COM OS EUA	25
REGIÃO NORDESTE - PORTOS DA BAHIA NÃO SERÃO PRIVATIZADOS, AFIRMA PRESIDENTE DA CODEBA.....	26
NACIONAL - MEMORANDO HISTÓRICO UNE TRABALHADORES E OPERADORES PORTUÁRIOS	26
NACIONAL - SUBPROCURADOR PEDE AO TCU SUSPENSÃO DO LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ.....	28
REGIÃO SUDESTE - OBRAS NO AEROPORTO DE GUARUJÁ ENTRAM NA RETA FINAL, MAS OPERAÇÃO SÓ EM 2026.....	29
NACIONAL - OBRAS NO AEROPORTO DE GUARUJÁ ENTRAM NA RETA FINAL, MAS OPERAÇÃO SÓ EM 2026.....	30
NACIONAL - RELAÇÃO PORTO-CIDADE É TEMA DE PROJETO COM ALUNOS DE SANTOS	31
C O N E X Ã O NORDESTE - SERGIPE AVANÇA NO RANKING DE COMPETITIVIDADE E OCUPA 1º LUGAR NO NORDESTE NO QUESITO INFRAESTRUTURA	32
C O N E X Ã O NORDESTE - NATAL TERÁ R\$ 30,5 MILHÕES DO NOVO PAC PARA INSTALAR SEMÁFOROS INTELIGENTES..	33
C O N E X Ã O NORDESTE - CODERN LANÇA PROJETO PORTO CIDADE DE NATAL COM AÇÕES SOCIAIS E ASSINATURA DE MANIFESTO.....	33
C O N E X Ã O NORDESTE - HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO MOVIMENTARÁ R\$ 5 MILHÕES DE CARGAS JÁ NO PRIMEIRO ANO DE OPERAÇÕES.....	34
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - OS REFLEXOS DECORRENTES DA MANIFESTAÇÃO DO CADE NO CASO TECON SANTOS 10.....	35
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - HÁ LUZ NO FIM DO TÚNEL (SANTOS-GUARUJÁ).....	36
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - HÁ LUZ NO FIM DO TÚNEL (SANTOS-GUARUJÁ).....	38
JORNAL O GLOBO – RJ.....	40
HADDAD DIZ ESTAR 'MUITO CONFIANTE' EM AVANÇO DO ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA.....	41
CADE DÁ 30 DIAS PARA QUE GOL E AZUL NOTIFIQUEM ACORDO DE COMPARTILHAMENTO DE VOOS	42
HADDAD FALA EM 'PREOCUPAÇÃO' COM PROJETO QUE PERMITE CONGRESSO REMOVER CÚPULA DO BC: 'NÃO TRAZ BENEFÍCIO NENHUM'	43
EX-DIRETOR-GERAL DA OMC, CONSULTOR DA CNI AFIRMA QUE BRASIL E EUA 'DEVERIAM ESTAR CONVERSANDO, E NÃO BRIGANDO UM COM O OUTRO'.....	44
PROJETO SOBRE DEVEDOR CONTUMAZ É 'IMPORTANTÍSSIMO' CONTRA CRIME ORGANIZADO, DIZ SECRETÁRIO DA RECEITA....	45



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 128/2025
Página 3 de 64
Data: 03/09/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	47
USO DE 'CONTAS-BOLSÃO' POR FINTECHS CRESCER TANTO QUE COAF NÃO DÁ CONTA, DIZ SECRETÁRIO DA RECEITA.....	47
CNA DEFENDE COMPETITIVIDADE DO AGRO E CÓDIGO FLORESTAL BRASILEIRO EM AUDIÊNCIA NOS EUA	48
GOVERNO INSISTE QUE VALE ENTRE EM PROJETO NA BAHIA, MINERADORA NEGA E PROVOCA IMPASSE	51
TARIFAÇÃO: CNI NEGA, EM AUDIÊNCIA NOS EUA, QUE BRASIL PREJUDIQUE DELIBERADAMENTE COMÉRCIO AMERICANO	52
VALOR ECONÔMICO (SP).....	55
PROCURADORIA DO TCU PEDE SUSPENSÃO DO LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	55
PETROBRAS TENTA REVERTER LEI QUE PROPÕE SAÍDA DA REFINARIA LUBNOR DE FORTALEZA	56
OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTO PARA DATA CENTERS NO BRASIL	57
AGÊNCIA BRASIL - DF	59
NÃO HÁ UMA ÚNICA PROVA QUE LIGUE BOLSONARO A GOLPE DE 8/01, DIZ DEFESA	59
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	61
COM SANTOS E ITAJAÍ, RECEITA DA APS SUPERA R\$ 1 BILHÃO NO 1º SEMESTRE	61
FUGRO VAI APOIAR ATIVIDADES OFFSHORE NA BACIA DE CAMPOS E NA MARGEM EQUATORIAL	62
EMITIDA LP DA FÁBRICA DE E-METANOL DO COMPLEXO DE SUAPE	62
SANTOS SOBE 6 POSIÇÕES EM RANKING E ASSUME LIDERANÇA EM CONTÊINERES DA AMÉRICA LATINA.....	63
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	64
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	64



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MINISTÉRIO PÚBLICO PEDE SUSPENSÃO DE LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ; ENTENDA

Órgão junto ao Tribunal de Contas da União, o MPTCU, apresentou pedido à Corte nesta terça (2)
Por A Tribuna.com.br 3 de setembro de 2025



O túnel Santos-Guarujá tem 1,5 quilômetro de extensão em seu projeto, sendo 870 metros sob o canal do estuário (Foto: Alexsander Ferraz/AT)

O Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (MPTCU) apresentou nesta terça-feira (2) à Corte um pedido de suspensão do leilão do túnel imerso Santos-Guarujá, marcado para sexta-feira, às 16 horas, na Bolsa de Valores (B3), na Capital paulista. O documento, assinado pelo subprocurador Lucas Furtado, sugere que haja mais prazo para o recebimento de propostas para a construção da ligação seca entre as duas margens do Porto de Santos.

A informação foi divulgada pelos sites dos jornais Folha de São Paulo e O Estado de São Paulo. Na segunda-feira, venceu o prazo para a apresentação de propostas para a realização da obra e duas construtoras estrangeiras estão habilitadas para o leilão do empreendimento, que tem investimento previsto de R\$ 6,8 bilhões e ocorrerá na modalidade de parceria público-privada (PPP): a portuguesa Mota-Engil e a espanhola Acciona.

De acordo com os dois sites, o subprocurador pede que o TCU investigue um suposto favorecimento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) nas condições de financiamento a grupos do exterior interessados em participar do leilão do túnel, o que teria afastado as construtoras brasileiras do certame. Até a noite desta terça (2), o BNDES não havia se manifestado sobre o tema.

A área técnica do Tribunal de Contas deve analisar o teor da solicitação de Furtado antes que o presidente da Corte, Bruno Dantas, apresente uma resposta ao subprocurador.

Estrutura

O túnel Santos-Guarujá tem 1,5 quilômetro de extensão em seu projeto, sendo 870 metros sob o canal do estuário, e contará com três faixas por sentido, sendo duas para veículos de passeio, ônibus e caminhões e uma exclusiva para Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de galeria para pedestres e ciclistas.

Atualmente, a ligação entre Santos e Guarujá é feita por balsas e catraias, que transportam mais de 21 mil veículos, 7,7 mil ciclistas e 7,6 mil pedestres por dia. A estimativa é de geração de cerca de 9 mil empregos diretos e indiretos com a obra.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/09/2025

UNIÃO E COMUNICAÇÃO, A LIÇÃO DE CASA PARA A GESTÃO SUSTENTÁVEL

Em painel realizado durante o 3º Encontro COP Portos, nesta terça-feira, debatedores citaram formas de avançar no tema

Por Ted Sartori 3 de setembro de 2025



Especialistas acreditam que a pauta da agenda climática só irá evoluir houver entendimento comum e ações coletivas entre os portos do Brasil (Foto: Alexander Ferraz/AT)

A união em torno de iniciativas de sustentabilidade, a melhor comunicação dessas atitudes e o compartilhamento de informações sobre o assunto formam um trio que serve de lição de casa para os portos brasileiros e entidades ligadas ao setor avançarem de maneira mais equilibrada no tema. É a conclusão do painel realizado durante o 3º Encontro

COP Portos Sustentáveis, nesta terça-feira (2), na sede do Porto de Santos. A mediação foi do consultor de assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues.

A diretora-executiva na Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), Gilmara Temóteo, acredita que a pauta da agenda climática só irá evoluir realmente se todos tiverem um entendimento e respostas coletivas. “Todos ficam um pouco ‘sambando’ e ‘sapateando’ com ações individuais e que não geram esse resultado coletivo esperado. Após esses três encontros (os outros foram em Paranaguá e em Suape), acho que fica mais clara a discrepância que existe nos portos brasileiros: alguns têm pautas e agendas já muito bem avançadas nessa área, enquanto outros com passos mínimos. Mas nenhum porto vai ficar para trás nisso”, afirma.

O diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná, João Paulo Ribeiro Santana, defende mais interação entre os portos brasileiros. “Podemos buscar tentar colocar no PL 733/2025 (nova Lei dos Portos) para que, por exemplo, portos que sejam superavitários possam reservar um pouco de recursos para um banco de projetos. Somos concorrentes na carga, mas temos problemas que são comuns”, argumenta.



Especialista em cultura oceânica, Ana Vitória Tereza de Magalhães explicou no evento sobre a relação do tema com os portos. “Temos falado sobre a descarbonização, mas dão um pouco as costas para o oceano. É importante conversar com o setor privado para melhorar projetos de responsabilidade corporativa, trazendo o oceano para o centro das decisões”. (Alexander Ferraz/AT)

Cadeia logística e combustíveis

A chefe de Divisão de Estratégia e Gestão do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Débora Diniz, valorizou

o interesse das empresas na busca do Selo ESG instituído pela pasta. “Já posso dizer que são mais de 40 que estão disputando esse selo de sustentabilidade. E é exatamente um comprometimento do privado com o tema”, revela.

Ele reconhece empresas do setor que demonstram compromisso com essas práticas. As empresas podem obter o selo em quatro categorias: bronze, prata, ouro e diamante.

O CEO do Porto Itapoá (SC), Ricardo Arten, lembrou que o olhar tem de ir além da busca por um selo ou do cumprimento de metas estabelecidas. “A maioria dos grandes portos e terminais tem genuinamente a ideia de ser responsável nas partes ambiental e social. E o restante da cadeia logística? Em Itapoá, por exemplo, é 100% caminhão, se é que a gente pode chamar grande parte deles de caminhões”, pondera.

A gerente executiva de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, Béatrice Dupuy, ponderou sobre os custos envolvendo a transição energética. “Temos diferentes

combustíveis. Precisaremos nos adaptar para armazená-los. Isso gera investimento enorme nos terminais. O combustível sustentável custa de três a cinco vezes mais caro que os fósseis hoje. Sem incentivo para os terminais e para os armadores, vamos criar desigualdade entre armadores e rotas”, afirma. “E temos que olhar mais para dentro de casa: temos cana no Brasil e, assim, etanol. Por que no carro pode e no navio não?”, emenda.

O superintendente de Meio Ambiente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Sidnei Aranha, avalia que o Brasil pode ser protagonista no assunto. “Quero trazer o lado otimista: acho que o Brasil está no caminho certo, a despeito das reclamações do setor. Saio daqui convencido que podemos ser a dianteira dessa transição e dessa modificação”, afirma.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/09/2025

PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA É UM CAMINHO PARA VENCER A BUROCRACIA

Presidente-executivo da Associação Americana das Autoridades Portuárias, Juan Duarte, defende solução

Por Bárbara Farias 3 de setembro de 2025



Duarte (à esquerda): setor portuário precisa de estímulos para a descarbonização. Portos devem ser plataformas estratégicas de energia limpa, diz Clauber (à direita) (Foto: Alexander Ferraz/AT)

Contrato de concessão por meio de parceria público-privada (PPP) é uma solução para desburocratizar o setor portuário e estimular investimentos em infraestrutura verde. A burocracia ainda é um dos principais entraves na América Latina, segundo o presidente-executivo da Associação Americana das Autoridades Portuárias (AAPA Latam), Juan Duarte. O

colombiano palestrou sobre o tema nesta terça-feira (2), no 3º Encontro COP Portos Sustentáveis, na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS).

“Iniciativas de sustentabilidade exigem investimentos grandes, o que impõe uma pressão econômica adicional aos empresários. É importante equilibrar os objetivos e desenvolver mais parcerias público-privadas. Temos que evitar a burocracia, porque ela é o principal inimigo de preservação do meio ambiente”, afirmou. Quanto à descarbonização, ele ressaltou que há desafios a serem superados. “Todos os portos abordam o problema de forma muito diferente, mas temos que garantir uma visão coletiva”.

Morador dos Estados Unidos, Duarte destacou que o desenvolvimento sustentável no setor precisa de estímulo à descarbonização, incentivos públicos a investimentos privados para modernização e eletrificação de infraestruturas, além de ajustes no modelo das concessões.

Duarte mencionou ainda iniciativas voltadas à economia azul, do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF). “Eles reservaram mais de US\$ 2,5 bilhões para incentivar novos projetos marítimos e portuários para desenvolvimento de infraestrutura verde”.

O presidente-executivo da AAPA Latam citou também os portos azuis das Nações Unidas. “Eles têm iniciativa da FAO (Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura) para um desenvolvimento de pesca mais sustentável, que está muito próxima e conectada com o nosso setor portuário”.

Por fim, Duarte comentou sobre a ecoshape, uma estratégia do Banco Mundial para desenvolver infraestrutura portuária integrada ao meio ambiente.

Brasil pode ser protagonista da transição energética

O Brasil tem potencial para assumir o protagonismo da transição energética e oferecer soluções ao mundo produzindo e exportando produtos verdes, mas o desafio vai além da substituição de combustíveis fósseis por renováveis. A avaliação é do diretor de energia sustentável e bioeconomia do Instituto E+ de Transição Energética, Clauber Leite.

“Muitos países querem, em 2050, estar no estágio em que o Brasil já está hoje. Nosso desafio é não perder essa vantagem e usá-la para gerar desenvolvimento sustentável”, afirmou Clauber.

Em sua palestra ontem no 3º Encontro COP Portos Sustentáveis, na APS, Clauber destacou que a transição energética precisa ser compreendida como um processo técnico, econômico e social, e não apenas como uma troca de matriz. “A transição não é um fim em si mesma, é o caminho. E ela não pode ser apenas energética: é uma transição de sociedade”.

O especialista apontou o papel dos portos nesse processo. Na sua visão, os complexos portuários podem se tornar plataformas estratégicas de energia limpa, viabilizando a exportação de hidrogênio verde e biocombustíveis, além de produtos industriais de baixo carbono. “Mais do que reduzir as próprias emissões, os portos brasileiros podem ajudar outros países a descarbonizar, sendo portas de saída de energias e produtos verdes”, defendeu.

Clauber pontuou que o Brasil já possui vantagens competitivas com uma “matriz elétrica mais limpa do que a média mundial, produção de aço, alumínio e vidro com menor pegada de carbono e grande potencial para fertilizantes verdes. O desafio, no entanto, é manter essa posição sem retroceder com a expansão de fontes poluentes”.

O diretor do Instituto E+ destacou que o País, além de exportador, pode agregar valor por meio da indústria “buscando também desenvolver tecnologias e cadeias produtivas locais”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/09/2025

FALTA DE EFICIÊNCIA NOS PORTOS AMEAÇA METAS DE DESCARBONIZAÇÃO, DIZ MAERSK

Vice-presidente da companhia aponta gargalos de infraestrutura como desafio maior que a troca de combustíveis

Por Maurício Martins 3 de setembro de 2025



Danilo Veras: é importante ampliar capacidade e atrair investimentos (Foto: Alexander Ferraz/AT)

Antes de falar em combustíveis verdes ou em metas ambiciosas de descarbonização para a navegação, é preciso encarar problemas mais imediatos: a falta de capacidade e eficiência nos portos brasileiros. Foi o que alertou Danilo Veras, vice-presidente da América Latina de Políticas Públicas e Regulatórias da Maersk, durante palestra no 3º COP Portos Sustentáveis, nesta terça (2), na Autoridade Portuária de Santos (APS).

“Ou a gente vai endereçar a questão da capacidade de atracação e deixar que os investimentos aconteçam, ou não adianta você trocar IFO (óleo combustível marítimo) por metanol, se o teu navio vai ficar 44, 48 horas fundeado, queimando, o que quer que seja que você esteja queimando, na barra, aguardando para atracar”, disse Veras.

Para o executivo, a descarbonização da navegação é inevitável, mas está cercada de dilemas. O primeiro deles é financeiro. “Descarbonização é superlegal de a gente falar, mas alguém precisa pagar essa conta. Quem quer pagar por essa conta?”, questionou.

Ele lembrou que a Maersk foi a primeira empresa do setor a dar um passo concreto para resolver o que chama de “dilema do ovo e da galinha”: investir em navios movidos a combustível limpo mesmo sem garantia de fornecimento adequado. Ainda assim, destacou que o custo é elevado — um navio movido a metanol, por exemplo, chega a US\$ 300 milhões.

Outro ponto crítico, segundo Veras, é a falta de consenso sobre qual combustível será o padrão no futuro. “Vai ser GNL, gás? Metanol? Biocombustível? Onde é que vai estar essa tancagem de quem você vai consumir?”, enumerou. Ele lembrou que diferentes armadores estão apostando em rotas tecnológicas distintas, o que dificulta a padronização da infraestrutura portuária.

Essa incerteza traz riscos para os terminais, que precisam decidir se investirão em tancagem, eletrificação ou outras soluções. Veras destacou que a Maersk assumiu compromisso de atingir a neutralidade de carbono até 2040.



Flavio da Rocha Costa explicou as iniciativas sustentáveis da empresa (Alexsander Ferraz/AT)

Eldorado Brasil aposta em logística carbono zero

A Eldorado Brasil Celulose já nasceu com uma vantagem: sua cadeia produtiva e logística é carbono zero. Esse foi o ponto central da palestra de Flavio da Rocha Costa, diretor de Logística da empresa, durante o 3º COP Portos Sustentáveis, em Santos. “Temos o privilégio de trabalhar numa

empresa que é carbono zero. Desde o início das operações (2013) até hoje, a Eldorado já capturou 12 vezes mais carbono do que gerou”, afirmou.

A empresa produz 1,8 milhão de toneladas de celulose por ano, com 80% a 90% voltadas à exportação. Para garantir eficiência ambiental e competitividade, o diretor reforçou que a sustentabilidade acompanha toda a cadeia, da plantação ao embarque.

Ele lembrou que a fábrica, em Três Lagoas (MS) é autossuficiente em energia, aproveitando o subproduto do processo industrial, como combustível para caldeiras. “Hoje geramos toda a energia que consumimos e ainda vendemos excedente para o mercado”, explicou.

A preservação florestal e o monitoramento ambiental também fazem parte do pacote. “Temos 26 torres de vigilância cobrindo 83% da nossa área e mais de 34 mil câmeras para registro da fauna. Isso garante o manejo sustentável e a proteção contra incêndios”, detalhou.

No campo logístico, a Eldorado aposta em alternativas ao transporte rodoviário, com foco em trem e barça. “Já operamos barças pelo Rio Tietê e pretendemos retomar com mais segurança agora que o governo avança na derrocagem de trechos críticos da hidrovia”, disse.

O executivo revelou ainda que a empresa recebeu autorização para construir 90 quilômetros de ferrovia ligando Três Lagoas a Aparecida do Taboado (MS), um investimento estimado em R\$ 2 bilhões. “A ideia é tirar a carga de dentro da fábrica direto para o terminal ferroviário, reduzindo emissões e aumentando a eficiência”, destacou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/09/2025

EVENTO NO PORTO DE SANTOS PROPÕE MÉTODO PADRÃO PARA MEDIR GASES DO EFEITO ESTUFA

Iniciativa apresentada no 3º Encontro COP Portos Sustentáveis visa atrair investimentos em infraestrutura de baixo carbono

Por Bárbara Farias 3 de setembro de 2025



Documento foi formatado por três especialistas no setor portuário a partir de coleta de dados dos portos (Foto: Alessander Ferraz/AT)

Padronizar a medição das emissões de gases de efeito estufa (GEE) e regulamentar normas e leis que permitam investimentos privados em infraestrutura de baixo carbono. Este é o caminho para alavancar a sustentabilidade nos portos brasileiros. A proposta foi apresentada durante o 3º Encontro COP Portos Sustentáveis, realizado nesta terça-feira (2), na sede do Porto de Santos.

O evento, promovido pelo Grupo Tribuna, encerra o ciclo de três encontros cujo objetivo é entregar um documento técnico-jurídico com soluções portuárias sustentáveis à 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30), em Belém (PA), em novembro.

O documento foi formatado por três especialistas no setor portuário a partir de coleta de dados dos portos e contribuições de entes públicos e privados endereçadas nos encontros realizados nos portos de Paranaguá (PR), em 15 de julho, e de Suape (PE), em 13 de agosto, e ontem, em Santos. A proposta final será submetida à análise da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), depois seguirá para o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em outubro, de onde será enviada à COP30.

Integrante comissão técnico-jurídica, a superintendente de ESG e Inovação da Antaq, Cristina Castro, citou que a agência apresentará o primeiro inventário setorial de emissão de GEE à Organização Marítima Internacional (IMO) em outubro, com uma metodologia que poderá ser utilizada por todos os portos. “A gente tem inventários corporativos, mas voltados para as próprias empresas. Mas, quando a gente pensa em fotografia, a metodologia é diferente e nós criamos isso na Antaq”, diz. “Temos que entender o tamanho, a potência, as especificidades, porque nós temos 250 portos no Brasil”, enfatizou ela.

Advogada especialista em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, Cristina Wadner explicou como o documento foi estruturado. “Visitamos três portos, mas fizemos uma pesquisa com dados de todos os outros portos. Tudo isso foi consolidado nesse documento para poder dar embasamento à regulamentação dessas políticas públicas já foram lançadas pelo Governo Federal”.

Já o advogado Fábio Silveira, sócio-diretor do escritório Gallotti, pontuou que o documento propõe um modelo evolutivo de descarbonização portuária. Ele contempla estágios graduais, instrumentos regulatórios alinhando exigências ambientais e segurança jurídica para investimentos, governança e métricas claras.

Sustentabilidade exige integração

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou, durante o evento, que a integração do Porto com as comunidades do entorno é primordial para o desenvolvimento sustentável. “Queremos um porto com eficiência logística, tecnologia, bons acessos, mas, em especial, integrado com a comunidade atendendo às pautas ESG. É o porto que transporta riquezas sem deixar para trás pessoas vivendo em condições de palafitas”, disse Pomini.

Ele destacou ainda o papel da APS na viabilização do túnel imerso Santos-Guarujá, apontando os benefícios socioambientais do ativo. “Quando calculamos o payback do túnel estimado em três anos, calculamos os benefícios gerados para a logística, o meio ambiente e a mobilidade urbana. Pessoas vivendo em condições de pobreza receberão moradias adequadas; os 15 mil caminhões em média que circulam na Margem Direita, no pico da colheita, e os 5 mil que circulam 45 km para armazenar os produtos à Margem Esquerda, emitem 70 mil toneladas de CO² todos os anos. Pelo túnel, atravessando em 1 minuto e 30, os veículos deixarão de emitir todas essas toneladas de CO²”.

O leilão do túnel ocorrerá na sexta-feira, às 16 horas, na Bolsa de Valores de São Paulo (B3).

Usina de Itatinga

O presidente da APS mencionou a Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga, que fornece energia elétrica ao Porto de Santos e cujo leilão será realizado este ano. “A usina torna o Porto de Santos o único porto sustentável do mundo. Podemos fomentar a transição energética. Publicaremos o edital no próximo mês”, afirmou, ressaltando que o projeto de concessão inclui aumento da produção de energia elétrica e construção de uma planta de hidrogênio verde.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/09/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

LICENÇA AMBIENTAL VIABILIZA INÍCIO DA 1ª FÁBRICA DE E-METANOL DO BRASIL EM SUAPE

Projeto da European Energy prevê R\$ 2 bilhões em investimentos e 1.500 empregos na fase de obras; planta de e-metanol tem potencial de ser a primeira em operação comercial nas Américas

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Fábrica de e-metal da European Energy em operação na Dinamarca foi visitada por equipe da CPRH e vai servir de modelo para a unidade de Suape, em Pernambuco. Foto: European Energy/Divulgação

A primeira fábrica de e-metanol do Brasil começa a sair do papel com a emissão da Licença Prévia (LP) pela Agência Estadual de Meio Ambiente de Pernambuco (CPRH). O documento autoriza o início das etapas de implantação do projeto da European Energy no Complexo Industrial Portuário de Suape, no município do Cabo de Santo Agostinho. Com investimento estimado de R\$ 2 bilhões, a planta — que deverá gerar 1.500 empregos diretos na fase de obras — tem potencial de ser a primeira em operação comercial nas Américas com essa tecnologia e deverá entrar em operação no segundo semestre de 2028, com capacidade de produção de até 100 mil toneladas por ano do combustível.

A unidade será implantada em uma área de 10 hectares e operada pela EE Metanol do Brasil Ltda, subsidiária da companhia dinamarquesa. O projeto integra a estratégia do Governo de Pernambuco para estruturar um polo de transição energética no Estado, com foco em soluções industriais de baixo carbono voltadas à exportação e ao abastecimento do mercado marítimo.

A expectativa é que o empreendimento se torne referência regional na cadeia de combustíveis sintéticos e atue como âncora para atração de novos projetos associados à transição energética. O governo estadual articula ações de infraestrutura e capacitação técnica voltadas ao fortalecimento dessa nova frente industrial em Suape.

Complexo industrial inicia fase de implantação com tecnologia Power-to-X

Com a licença já em vigor, a empresa poderá avançar na engenharia executiva da planta, preparar os projetos de infraestrutura e cumprir os requisitos legais para a próxima fase: a Licença de Instalação. A LP foi concedida no dia 27 de agosto e tem validade inicial de um ano, prorrogável por até cinco. Entre as condicionantes estão a apresentação de projetos elétricos, sistemas de tratamento de efluentes, viabilidade hídrica, planos ambientais e programas específicos por setor.

A fábrica de e-metanol utilizará tecnologia Power-to-X, que combina energia renovável (solar e eólica) para geração de hidrogênio verde com CO₂ capturado de fontes biogênicas. O fornecimento do dióxido de carbono será realizado pelo Grupo EQM, com sede em Pernambuco, que firmou parceria técnica com a European Energy para essa etapa do processo.

Segundo o diretor de Relações Institucionais da EE Metanol do Brasil, Alexandre Groszmann, o cronograma prevê início da construção entre o fim de 2025 e início de 2026, com operação comercial a partir de 2028. A expectativa é de que a fase de obras mobilize cerca de 1.500 trabalhadores diretos, além de fornecedores e prestadores de serviço vinculados ao setor energético e industrial.

A planta também deverá atrair empresas fornecedoras de componentes tecnológicos, além de operadores logísticos especializados em transporte e armazenamento de combustíveis alternativos. O porto de Suape passará por adaptações para receber cargas específicas associadas à operação da unidade.

Missão técnica à Dinamarca reforça segurança no licenciamento

Antes da emissão da licença, uma missão da CPRH visitou a sede da European Energy em Copenhague e a unidade industrial de Kassø, na Dinamarca — primeira fábrica de e-metanol do mundo em operação, inaugurada pela própria companhia em maio de 2025. A visita técnica buscou avaliar o padrão ambiental e tecnológico da empresa, que será replicado em Pernambuco.

Segundo o diretor de Licenciamento Ambiental da CPRH, Eduardo Elvino, a ação foi estratégica para qualificar a análise técnica local. “A equipe sentiu a necessidade de conhecer a empresa em funcionamento, para dar mais segurança ao processo de licenciamento em curso em Pernambuco e, também, para o monitoramento do empreendimento”, afirmou.

A unidade industrial visitada está localizada na cidade de Kassø, no sul da Dinamarca, e é considerada a primeira planta de e-metanol do mundo em operação comercial. Inaugurada em maio de 2025, a fábrica utiliza tecnologia Power-to-X para converter energia renovável em metanol verde, a partir de hidrogênio verde e dióxido de carbono capturado.

Com capacidade inicial de 32 mil toneladas por ano, o combustível é destinado a empresas de navegação e transporte com metas internacionais de descarbonização. O modelo técnico-operacional adotado na Dinamarca servirá de referência direta para o projeto de Suape.

A visita também permitiu à CPRH observar a integração do empreendimento com comunidades locais e práticas de monitoramento ambiental contínuo, que serão adotadas no contexto pernambucano como parte das exigências de acompanhamento pós-licenciamento.

Suape busca consolidação como hub de combustíveis limpos

De acordo com o diretor-presidente do Complexo de Suape, Armando Monteiro Bisneto, o projeto é um passo estratégico para consolidar a infraestrutura portuária de Pernambuco como referência nacional em logística e abastecimento de combustíveis de nova geração. “Vamos ofertar ao mercado marítimo combustíveis de fontes limpas, com efeitos positivos no transporte de cargas por navios, consolidando Suape como referência logística e ambiental”, afirmou.

O produto final da planta, o e-metanol, é considerado uma alternativa ao óleo combustível convencional (bunker oil) e responde às novas exigências da Organização Marítima Internacional

(IMO), que impõe metas progressivas de descarbonização ao setor naval. A planta de Suape terá capacidade de 15 toneladas por hora de metanol verde, com foco inicial no mercado internacional.

A estratégia do Estado inclui a criação de um ambiente regulatório e institucional favorável à exportação de combustíveis limpos, com articulação junto a agências federais e potenciais compradores na Europa e Ásia. A expectativa é que Suape passe a operar também como terminal de distribuição para outros portos brasileiros.

Nordeste reforça liderança na cadeia de combustíveis verdes

A implantação do projeto em Suape insere Pernambuco no mapa global dos combustíveis sintéticos e confirma o protagonismo do Nordeste na transição energética nacional. Segundo dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), a região concentra mais de 80% do potencial técnico para produção de hidrogênio verde no país, graças à elevada disponibilidade de fontes solar e eólica.

Além da planta pernambucana, projetos voltados à produção de amônia verde e SAF (combustível sustentável de aviação) estão em estruturação no Ceará, Bahia e Rio Grande do Norte. A combinação de infraestrutura logística, incentivo estadual e recursos naturais disponíveis tem sido decisiva para a atração de investimentos estrangeiros.

No caso de Pernambuco, o diferencial competitivo está na articulação entre porto-indústria, corredores de energia renovável e planejamento territorial voltado à economia de baixo carbono. A criação de um marco regulatório estadual para produção e exportação de combustíveis verdes está em avaliação pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico.

A fábrica de e-metanol da European Energy é o primeiro projeto de grande escala a obter licença prévia e iniciar oficialmente a fase de implantação no setor, marcando um novo ciclo de industrialização orientado à economia de baixo carbono.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 03/09/2025

PB, PI E RN AVANÇAM NO RANKING NACIONAL DE INOVAÇÃO DO INPI

Os três estados registraram os maiores avanços do Nordeste no IBID 2025, com desempenho acima da média esperada e destaque em sustentabilidade, pesquisa e eficiência na conversão de insumos em inovação

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



No contexto regional, 8 dos 9 estados do Nordeste superaram o desempenho esperado em inovação em relação ao PIB per capita. Foto: Agência Brasil/Arquivo

Paraíba, Piauí e Rio Grande do Norte avançaram no ranking nacional de inovação, segundo dados do IBID 2025 (Índice Brasil de Inovação e Desenvolvimento), divulgado pelo Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI). Apesar das persistentes desigualdades estruturais, os três estados se destacaram como economias em ascensão no cenário da inovação, com desempenhos acima do esperado para seus níveis de renda.

O levantamento anual do INPI avalia os 27 estados brasileiros em uma escala de 0 a 1, a partir de 80 indicadores agrupados em sete pilares, como infraestrutura, capital humano, economia, instituições e conhecimento. O Rio Grande do Norte foi o estado nordestino mais bem colocado no ranking geral, ocupando a 12ª posição nacional com pontuação de 0,207, seguido por Pernambuco (13º, 0,201) e Ceará (14º, 0,198).

Desempenho dos estados do Nordeste no IBID 2025

Estado	Sigla	Nota IBID	Posição Nacional	Destaques e observações relevantes
Rio Grande do Norte	RN	0.207	12	Melhor do NE; 13º em Sustentabilidade; bom desempenho em Negócios
Pernambuco	PE	0.201	13	11º em P&D; 12º em Negócios
Ceará	CE	0.198	14	5º em P&D; 23º em Sustentabilidade
Paraíba	PB	0.177	15	Subiu da 18ª em 2015; "climber"; 21º em Sustentabilidade
Bahia	BA	0.170	16	9º em Investimentos; 12º em Sustentabilidade; 8º em P&D
Piauí	PI	0.161	18	Subiu da 21ª; "climber"; 19º em Sustentabilidade
Sergipe	SE	0.157	20	Desempenho dentro da faixa esperada; sem destaques negativos
Alagoas	AL	0.148	25	Entre os "climbers"; abaixo do esperado em eficiência relativa
Maranhão	MA	0.127	26	Um dos 3 últimos do país; baixa pontuação em todos os pilares

Creado con Datawrapper

nacional, enquanto o Piauí avançou da 21ª para a 18ª. Ambos foram classificados pelo IBID como "climbers" (escaladores), denominação dada aos estados com maior crescimento no desempenho relativo. Alagoas também aparece entre os que mais encurtaram a distância para o estado líder (São Paulo), apesar de manter a 25ª posição geral.

Nacionalmente, o Paraná avançou da 6ª para a 3ª colocação entre 2015 e 2025, consolidando-se entre as três economias mais inovadoras do país. O Rio de Janeiro, por sua vez, caiu da 2ª para a 4ª posição. Já Santa Catarina mantém a vice-liderança desde 2020, após ultrapassar o Rio Grande do Sul.

No contexto regional, 8 dos 9 estados do Nordeste superaram o desempenho esperado em relação ao PIB per capita. Isso indica maior eficiência na conversão de insumos — como educação e infraestrutura — em resultados concretos, como produção científica, startups e registro de patentes. Apenas Alagoas ficou abaixo da média estimada.

Sustentabilidade impulsiona desempenho regional

Apesar de pontuações gerais ainda abaixo da média nacional, os estados nordestinos obtiveram bons resultados em indicadores específicos. No pilar Sustentabilidade, por exemplo, Bahia (12ª), Rio Grande do Norte (13ª), Piauí (19ª), Paraíba (21ª) e Ceará (23ª) figuram entre os melhores colocados, refletindo a expansão da geração de energia solar e eólica na região. O destaque sugere potencial estratégico para atração de investimentos verdes e fortalecimento da infraestrutura sustentável.

A Bahia, além disso, ocupa a 9ª posição nacional no quesito Investimentos e a 7ª em Indústria, Comércio e Serviços, mesmo estando apenas na 16ª colocação no ranking geral. Já o Ceará

Na liderança nacional, São Paulo obteve nota 0,872 — três vezes acima da média nacional de 0,296 — seguido por Santa Catarina (0,449), Paraná (0,413), Rio de Janeiro (0,410), Rio Grande do Sul (0,398) e Minas Gerais (0,368). Esses são os únicos seis estados acima da média do país em 2025, de acordo com a Agência Brasil.

"A inovação deixou de ser exclusividade dos grandes centros e se espalhou para outras regiões, atraindo investimentos e impulsionando novos negócios. Estamos vendo o avanço do empreendedorismo e o surgimento de polos de startups em todo o Brasil, fortalecendo esse processo de desconcentração produtiva", afirmou o economista-chefe do INPI, Rodrigo Ventura, durante o Startup Summit em Florianópolis.

Desempenho dos estados do Nordeste no IBID 2025 (Tabela)

Avanço dos escaladores nordestinos

Na última década, a Paraíba subiu da 18ª para a 15ª colocação no ranking

surpreende ao atingir a 5ª colocação nacional no pilar de P&D (pesquisa e desenvolvimento), mesmo ocupando apenas a 14ª posição geral.

Desempenho em inovação superior ao avanço do PIB

O IBID 2025 evidencia que, embora todos os estados do Nordeste — com exceção de Alagoas — estejam abaixo da média nacional de inovação (0,296), oito das nove unidades federativas superaram o desempenho esperado em relação ao seu PIB per capita. A região também apresenta eficiência superior à média nacional na conversão de insumos em resultados de inovação, segundo o relatório do INPI.

Paraíba, Piauí e Alagoas figuram entre os estados que mais reduziram a distância relativa em relação a São Paulo entre 2015 e 2025. No mesmo período, o Rio Grande do Norte consolidou-se como o estado mais bem posicionado da região e manteve a liderança no Nordeste, seguido por Pernambuco e Ceará.

Em indicadores específicos, Bahia, Rio Grande do Norte, Piauí, Paraíba e Ceará figuram entre os mais bem colocados no pilar Sustentabilidade. Ceará, Bahia e Pernambuco também estão entre os 10 primeiros no pilar P&D (pesquisa e desenvolvimento), destacando-se nacionalmente nesse aspecto.

No plano nacional, o INPI identifica um movimento de desconcentração da inovação. A média das unidades federativas correspondia a 28% do índice paulista em 2015 e passou para 29% em 2025. Estados como Santa Catarina, Paraná, Espírito Santo, Paraíba, Alagoas, Piauí e Amapá foram os que mais se aproximaram da performance de São Paulo no período, conforme o comparativo histórico incluído no relatório oficial.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 03/09/2025



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

NOVO AEROPORTO DE JATAÍ (GO) VAI RECEBER INVESTIMENTOS DE R\$ 12,4 MILHÕES PARA TERMINAL DE PASSAGEIROS

Recursos foram autorizados pelo Ministério de Portos e Aeroportos; empreendimento faz parte carteira do Novo PAC



Novo aeroporto de Jataí (GO) vai receber investimentos de R\$ 12,4 milhões para terminal de passageiros - Foto: Vosmar Rosa

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, autorizou nesta terça-feira (2) a abertura da licitação para a construção do novo terminal de passageiros do Aeroporto de Jataí (GO). Com investimento de R\$ 12,4 milhões pelo Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), a obra integra o conjunto de ações do Governo Federal voltadas à modernização e à ampliação da aviação regional no

país.

O projeto prevê um terminal com 1.796 m², capaz de atender até 150 passageiros em horário de pico. A estrutura contará com áreas de embarque e desembarque, check-in, restituição de bagagens, administração, central de resíduos sólidos, guarita de vigilância e estacionamentos.

Para o ministro Silvio Costa Filho, o empreendimento é um marco para o desenvolvimento regional e reforça a vocação econômica do sudoeste goiano. “As obras do aeroporto de Jataí são estratégicas para integrar ainda mais a região ao restante do país. Nosso compromisso é garantir que os investimentos avancem com qualidade e dentro do prazo, para que em breve possamos entregar um terminal moderno, capaz de atrair companhias aéreas e fomentar voos regulares. Essa é uma conquista que vai gerar oportunidades e melhorar a vida das pessoas”, afirmou.

A obra representa um avanço estratégico para a infraestrutura de Jataí, que se consolida como um dos principais polos do agronegócio em Goiás. O município também se destaca em inovação tecnológica e pode se tornar um hub regional, beneficiando cidades vizinhas e fortalecendo a integração econômica do Centro-Oeste.

O prefeito da cidade, Geneilton Assis, destacou a construção do novo terminal de passageiros como um sonho antigo da população. “Estamos há 13 anos aguardando esse aeroporto. Ele vai abrir as portas para o crescimento do turismo, dos negócios e da mobilidade em nossa região”, garantiu.

Segundo estimativas do Plano Aeroviário Nacional, a demanda por transporte aéreo no Brasil deve crescer 4,6% ao ano, dobrando até 2033. Nesse contexto, o aeroporto de Jataí surge como peça-chave para ampliar a conectividade. “Vamos entregar à população de Jataí e de toda a região uma infraestrutura moderna, com conforto, acessibilidade e segurança, preparada para atender as demandas que caminham junto ao desenvolvimento regional”, acrescentou o ministro.

Mais investimentos

Os investimentos no terminal de passageiros somam-se a outros já em curso no município. Pelo Termo de Compromisso nº 15/2017, o aeroporto recebeu R\$ 68,8 milhões, sendo R\$ 40,5 milhões da União e R\$ 28,3 milhões de contrapartida da Prefeitura. Os recursos são destinados à elaboração de projetos, terraplanagem, pavimentação, edificações de apoio e implantação de sistemas de navegação aérea.

As obras de infraestrutura do lado ar estão em execução desde agosto, conduzidas pelo Consórcio Aeroporto Jataí, com previsão de conclusão em 2026.

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

Data: 02/09/2025

MPOR E FEDERAÇÕES PORTUÁRIAS CELEBRAM PRIMEIRO ACORDO ENTRE TRABALHADORES E SETOR PRODUTIVO

Trata-se do primeiro acordo do tipo já formalizado no setor portuário; objetivo é subsidiar o Poder Executivo e o Congresso Nacional com sugestões equilibradas e amplamente discutidas entre os setores envolvidos



Acordo reúne propostas conjuntas para o capítulo do PL que trata do trabalho portuário - Foto: Vosmar Rosa/MPor

Por articulação do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, representantes das principais federações de trabalhadores e operadores portuários assinaram, nesta segunda-feira (2), no MPor, um memorando de entendimentos que formaliza a construção de um consenso inédito sobre temas laborais em debate no Projeto de Lei 733, de 2025, atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados,

como a definição das atividades portuárias, certificação profissional, critérios para contratação de trabalhadores, entre outros.

O acordo reúne propostas conjuntas para o capítulo do PL que trata do trabalho portuário e resulta de uma série de negociações, buscando promover o debate e o amplo diálogo, em prol de uma discussão harmoniosa e consensuada para apresentação de uma proposta conjunta.

Trata-se do primeiro acordo do tipo já formalizado no setor portuário, entre trabalhadores e o setor produtivo. O objetivo é subsidiar o Poder Executivo e o Congresso Nacional com sugestões equilibradas e amplamente discutidas entre os setores envolvidos, as quais serão encaminhadas à comissão especial da Câmara, que trata do tema, a fim de que sejam preservadas no texto do projeto de lei.

“Este é um trabalho coletivo em que todos nós ganhamos. Ganha o Brasil com esse entendimento. Cada vez mais eu tenho admiração pelo setor portuário brasileiro, pois é um setor que gera emprego, gera renda e movimenta a economia. Este momento vai ficar marcado na história do setor portuário brasileiro”, afirmou o ministro Silvío Costa Filho durante o evento.

O ministro foi acompanhado pelo secretário nacional de Portos, Alex Ávila, e pela diretora de Gestão e Modernização Portuária, Ana Bomfim, na recepção aos representantes das federações envolvidas.

“Começamos essa agenda por orientação do ministro Silvío Costa Filho. Nosso sentimento é que o que está hoje sendo trazido como resultado é fruto do diálogo. Quero parabenizar e agradecer pelo empenho de todas as partes”, disse o secretário Alex Ávila.

Proposta conjunta

O memorando contempla pontos relevantes ao setor, como definições e classificações do trabalho portuário, certificação dos trabalhadores, critérios de contratação com vínculo empregatício, regras para negociação coletiva, entre outros.

As entidades signatárias se comprometeram a adotar as propostas como posicionamento conjunto em suas tratativas com o governo, o Legislativo e demais instituições. Também é previsto o engajamento coordenado na defesa do conteúdo junto aos parlamentares e à sociedade.

“Um acordo dessa magnitude não ocorre sem que todos os envolvidos estejam absolutamente comprometidos. Nunca na história do sistema portuário brasileiro havia sido possível um entendimento assinado pelo setor empresarial e pelo setor laboral sobre textos de legislação. É um dia histórico”, celebrou o presidente da Fenop, Sérgio Aquino.

Para o presidente da FNP, Sérgio Giannetto, “tivemos discussões de alto nível e vamos sair melhores do que estamos, porque está havendo um regramento que antes não havia”. Ele também destacou que as federações e a Fenop construíram uma proposta conjunta sobre a guarda portuária, que será apresentada como substitutivo ao PL 733/2025.

O presidente da FNE, José Adilson Pereira, reforçou o valor do diálogo. “Cumprimos, ministro, a sua orientação e a sua confiança. Estamos construindo um futuro de diálogo social. Acreditava-se que não era possível chegar a este acordo, então nós fizemos aqui o impossível.”

O presidente da Fenccovib, Mário Teixeira, também destacou o acordo. “Tivemos uma negociação muito honesta, com atenção aos trabalhadores. Esperamos que o documento seja bem recepcionado pela Comissão e incorporado ao PL”.

O acordo é de iniciativa exclusiva das federações envolvidas. O ministro Silvío Costa Filho e o secretário Alex Ávila assinam o documento como testemunhas do processo, reafirmando o compromisso da pasta com a promoção do diálogo e da construção de soluções para o fortalecimento do setor.

Representantes

Representando o setor empresarial, compareceram Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop); Murillo Barbosa, diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP); Gabriela Costa, diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP); Cláudia Borges, diretora-executiva da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); e Caio Morel, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec).

Da parte dos trabalhadores portuários, estiveram presentes Carlos Helmut, da Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL); Angelino Caputo, da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra); José Adilson Pereira, da Federação Nacional dos Estivadores (FNE); Sérgio Giannetto, da Federação Nacional dos Portuários (FNP); além de Mário Teixeira, da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios nas Atividades Portuárias (Fenccovib).

E representando a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), também participou o consultor jurídico Alexandre Moreira.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 02/09/2025

MPOR VAI CRIAR PLANO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO DE CRUZEIROS PARA FORTALECER TURISMO MARÍTIMO

Plano será elaborado por grupo de trabalho interministerial e deve orientar investimentos, reduzir entraves e ampliar a competitividade do setor



MPor vai criar Plano Nacional de Navegação de Cruzeiros para fortalecer turismo marítimo - Foto: Eduardo Oliveira

O Ministério de Portos e Aeroportos, em conjunto com secretários estaduais de turismo e representantes da indústria de cruzeiros, anunciou a criação de um grupo de trabalho interministerial que será responsável por desenvolver o primeiro Plano Nacional de Navegação de Cruzeiros. A iniciativa busca ampliar a competitividade do Brasil no setor, com foco em investimentos em infraestrutura,

segurança jurídica, desburocratização e estímulo ao turismo marítimo.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, afirmou que a medida representa uma oportunidade histórica. “Queremos transformar este encontro em um marco para o setor de cruzeiros, com um plano nacional que envolva publicidade, infraestrutura, Receita Federal, regulação e reforma tributária. Nossa expectativa é anunciar este programa até a COP-30, deixando um legado importante para o país”, destacou.

O secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, apresentou a agenda de projetos já em andamento. “Em outubro realizaremos o leilão do terminal de Maceió; em novembro, o de Recife; e em dezembro, o grande leilão do Porto de Santos, que prevê também um bilhão de reais em investimentos para um novo terminal de passageiros. No Paraná, o governo estadual já sinalizou investimentos para atender a demanda da próxima temporada”, explicou. Segundo ele, essas iniciativas reforçam a confiança do setor e representam “quatro sinalizações concretas de novos terminais que devem se materializar nos próximos cinco anos”.



O CEO da CLIA Global, Bud Darr, destacou que o Brasil reúne todos os elementos para se tornar referência mundial. “Atualmente há 81 navios em construção no setor, somando US\$ 71 bilhões em investimentos. O Brasil tem todos os ingredientes para ser extremamente bem-sucedido, desde que ofereça infraestrutura sólida, demanda suficiente e custos competitivos com outros mercados”, afirmou. Ele elogiou a nova concessão do terminal de Recife e lembrou que 96% dos brasileiros que viajam em cruzeiros demonstram interesse em repetir a experiência, número superior à média global.

Os secretários estaduais também defenderam a integração regional, especialmente no Nordeste. Eduardo Bismarck, do Ceará, ressaltou a importância de uniformizar regras e superar entraves burocráticos, enquanto Marília Lima Herrmann, de Alagoas, enfatizou a necessidade de roteiros integrados que contemplem toda a região. Já Marina Dias Marinho, do Rio Grande do Norte, reforçou a relevância de investimentos em dragagem para permitir a atracação de embarcações maiores.

O setor de cruzeiros já movimenta R\$ 5,2 bilhões por ano e gera 84 mil empregos diretos e indiretos no Brasil. Com o Plano Nacional de Navegação de Cruzeiros, o Governo Federal pretende consolidar o país como destino estratégico da indústria global, ampliando investimentos, fortalecendo a infraestrutura e promovendo o turismo marítimo em todo o território nacional.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 02/09/2025

MINISTRO SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DA ABERTURA DO 7º FÓRUM CLIA BRASIL 2025

Evento reunirá autoridades e especialistas para promover o diálogo sobre a indústria de cruzeiros no país

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participará nesta quarta-feira (3), em Brasília, da abertura do 7º Fórum CLIA Brasil 2025, principal encontro da indústria de cruzeiros no país. O evento vai reunir representantes do governo, da iniciativa privada e de especialistas do setor.

O Fórum tem como objetivo promover o diálogo sobre temas estratégicos como infraestrutura portuária, ambiente regulatório, competitividade, geração de empregos e segurança jurídica. O encontro também discutirá os rumos da atividade no Brasil e apresentará os números oficiais da temporada 2024/2025.

A cerimônia de abertura contará também com a presença do presidente & CEO da CLIA Global, Bud Darr, do presidente executivo no Brasil, Marco Ferraz, da presidente do Conselho de Administração da Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav), Ana Carolina Medeiros, além de autoridades como o presidente da Embratur, Marcelo Freixo, o ministro do Turismo, Celso Sabino, e o presidente da Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados, Marcelo Álvaro Antônio.

Credenciamento

Os profissionais de imprensa interessados em acompanhar o evento deverão solicitar o credenciamento por meio do e-mail: tais@agenciaguanabara.com.br, com nome e veículo de comunicação.

Ao final da cerimônia, o ministro Silvio Costa Filho atenderá os profissionais presentes.

Serviço:

O quê: Abertura do 7º Fórum CLIA Brasil 2025

Local: Confederação Nacional de Municípios (CNM)

Endereço: St. de Grandes Áreas Norte, 601, MÓDULO N, Asa Norte - Brasília, DF

Data: Quarta-feira, 3 de setembro

Horário: 9h

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 02/09/2025

A OBRA QUE ESPEROU UM SÉCULO: SANTOS E GUARUJÁ FINALMENTE SERÃO LIGADAS POR TÚNEL SUBMERSO

Depois de cem anos de espera, o túnel Santos–Guarujá promete encurtar distâncias, mudar rotinas e marcar para sempre a história de quem vive na região



Túnel Santos-Guarujá trará benefícios logístico e qualidade de vida aos moradores da Baixada Santista - Foto: Henrique Filho/MPor

Desde os anos 1920, quando Santos já despontava como o maior porto da América Latina, a população da Baixada Santista convive com uma espera que atravessou gerações, a promessa de uma ligação definitiva com o Guarujá. O porto se consolidava como motor do desenvolvimento nacional, a movimentação de cargas crescia ano a ano e a travessia por balsas, ainda que vital, começava a se mostrar insuficiente. Foi nesse contexto que nasceu a ideia de uma travessia seca entre as duas margens, um sonho que atravessaria o século XX sem se concretizar.

Nos anos 1940, a proposta voltou à tona com força. Em 1948, engenheiros e autoridades discutiram a possibilidade de uma ponte levadiça, que permitiria o trânsito de veículos e pedestres sem interromper a navegação. A polêmica foi intensa. Para uns, a ponte seria solução moderna, para outros, poderia comprometer o futuro do porto e restringir a entrada de navios cada vez maiores. Já se falava, então, que um túnel seria mais adequado, mas os custos e a complexidade técnica estavam além das possibilidades da época.

Linha do tempo túnel Santos-Guarujá

As décadas seguintes foram marcadas por idas e vindas. Nos anos 1960, novos estudos foram encomendados, refletindo o desejo de modernização. Nos anos 1980, governos estaduais e federais voltaram a anunciar planos, mas o contexto de crises econômicas e a falta de recursos públicos frustraram mais uma vez a população. A cada promessa, renascia a expectativa; a cada adiamento, crescia a sensação de frustração.

No início do século XXI, parecia que o projeto, finalmente, poderia avançar. Em 2010, um novo anúncio foi feito, reacendendo o entusiasmo de que a ligação deixaria de ser promessa. Mas, novamente, os obstáculos ambientais e financeiros travaram o processo. O túnel se transformou em símbolo de um sonho adiado, e, ao mesmo tempo, de uma necessidade cada vez mais urgente para o cotidiano da Baixada Santista.

Para além da infraestrutura, a espera moldou a memória da região. Pais e avós transmitiram aos filhos a expectativa de ver a ligação construída. Trabalhadores que cruzavam diariamente o estuário acumulavam atrasos e histórias de travessias difíceis, especialmente em dias de chuva e mar agitado. O impacto econômico também se fazia sentir. A falta de uma passagem direta limitava a integração plena das cidades e colocava entraves logísticos para o escoamento de cargas de um dos



maiores complexos portuários do mundo.

O ponto de virada ocorreu em 2024, quando o Governo Federal incluiu a obra entre as prioridades do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). Pela primeira vez, havia clareza de orçamento, cronograma e modelo de execução. Em agosto de 2025, foi lançado o edital para a construção do primeiro túnel submerso da América Latina, com investimento estimado em R\$ 6,8 bilhões.

Em visita simbólica a Santos, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, percorreu o trajeto da futura ligação e resumiu o sentimento coletivo. “É uma honra participar desse momento de uma construção que já completa 100 anos. Trata-se de uma obra que ficará para a história e que vai impactar a vida de cerca de 80 mil pessoas que cruzam diariamente esse canal. Um projeto que muitos dos nossos antepassados gostariam de ter visto realizado e que agora se torna realidade.”

Nova era de mobilidade

A grandiosidade do túnel se mede não apenas pelos bilhões em investimentos, mas pela transformação que deve gerar. Com a travessia submersa, a região terá mais integração urbana e logística, encurtando distâncias e favorecendo a mobilidade de trabalhadores, estudantes e famílias. A obra também deve impulsionar o Porto de Santos, fortalecendo sua competitividade internacional e abrindo novas possibilidades para o escoamento de cargas.

O impacto ambiental foi considerado no desenho do projeto, com soluções que buscam reduzir emissões e ampliar a sustentabilidade da operação. A obra também dialoga com o futuro do transporte na região, ao incluir espaço para ciclistas e pedestres e prever integração com o VLT, estimulando uma mobilidade mais limpa.

O projeto prevê 1,5 km de extensão, sendo 870 metros imersos sob o estuário. O túnel contará com duas faixas por sentido para veículos, corredor exclusivo para o VLT e acessos para pedestres e ciclistas. Mais que uma solução de mobilidade, trata-se de um marco de engenharia inédito no continente, que promete mudar para sempre a rotina de quem vive na Baixada Santista. Estima-se que cerca de 80 mil pessoas utilizem diariamente a ligação, hoje limitada às balsas e catraias.

Para os moradores, o impacto vai além da mobilidade. A estudante Maria Eduarda vê no túnel uma conquista cotidiana. “A gente sabe que existem trabalhadores, tanto de Santos quanto do Guarujá, que trabalham nas cidades. E é importante que a gente consiga otimizar esse tempo pra eles, porque é um jeito de dar mais conforto, tanto pra ir quanto pra voltar do serviço.”

A autônoma Meire Rodrigues reforça a dimensão da segurança. “Acredito que vai facilitar muito a locomoção de todos, vai diminuir a questão do tempo. Hoje atrasa bastante, tanto de carro quanto de bicicleta. Eu, por exemplo, morro de medo da travessia na barca. E no dia de chuva é pior ainda, o mar fica mais agitado e é bem complicado. Acho que o túnel vai facilitar muito o transporte de muita gente. No meu caso, também uso o carro, e essa solução ajudaria bastante.”

Depois de cem anos de tentativas, a ligação entre Santos e Guarujá deixa de ser apenas promessa para se transformar em realidade. Uma obra que une memória, inovação e desenvolvimento, pronta para encurtar distâncias e inaugurar uma nova era de mobilidade na Baixada Santista.

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

Data: 02/09/2025

GOVERNO FEDERAL ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCORRÊNCIA NO SETOR AÉREO

Iniciativa busca identificar entraves econômicos, regulatórios e institucionais à entrada de novas empresas

O Governo Federal abriu, por meio da plataforma Participe + Brasil, consulta pública sobre os desafios e barreiras que dificultam a entrada de novas empresas na aviação civil brasileira. A Tomada de Subsídios nº 01/2025, conduzida pela Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda (SRE/MF), ficará aberta até 23 de outubro de 2025.

“Teremos este ano um recorde no número de passageiros transportados nos voos domésticos e estamos melhorando a infraestrutura de aeroportos em todo o país. Ou seja, há espaço para novas companhias aéreas, especialmente as de baixo custo”, avalia Sílvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos, lembrando que atualmente três empresas respondem por 98% dos passageiros. “Esta consulta pública é fundamental para identificar as barreiras, coletar sugestões que podem inspirar mudanças regulatórias e ajustes nas políticas públicas”.



Iniciativa busca reunir contribuições para estimular a eficiência, a inovação e a competitividade no setor - Foto: EBC

Apesar das reformas de liberalização implementadas nas últimas décadas, como a eliminação do controle tarifário, a abertura ao capital estrangeiro, a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a modernização regulatória, o mercado aéreo brasileiro permanece concentrado em três grandes

companhias. A última entrada relevante foi a da Azul, em 2009.

Segundo a SRE, fatores como a variação do câmbio, os altos custos para manter as operações, a dificuldade de conseguir financiamento, as restrições para redistribuir horários de pouso e decolagem (slots), a excessiva judicialização e a carência de infraestrutura regional ainda reduzem o dinamismo do setor aéreo.

A iniciativa busca compreender por que as reformas anteriores não tiveram o efeito esperado e reunir contribuições que permitam propor medidas para estimular a eficiência, a inovação e a competitividade. Entre os objetivos estão a diversificação de modelos de negócio, a atração de novos operadores e a ampliação da conectividade em regiões com déficit de atendimento.

A consulta foi estruturada em nove blocos temáticos, que tratam de aspectos regulatórios, custos de entrada, ambiente econômico e cambial, infraestrutura, dinâmica concorrencial, riscos percebidos por investidores, inovação, benchmarking internacional e outros fatores relevantes.

A ampliação da concorrência pode contribuir para aumentar a conectividade em cidades médias e pequenas, especialmente nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, onde o governo federal vem trabalhando para ampliar a malha aérea e reduzir desigualdades de acesso ao transporte aéreo.

As contribuições poderão ser enviadas em português ou inglês até 23 de outubro de 2025, diretamente pela plataforma Participe + Brasil.

Dúvidas e documentos adicionais podem ser encaminhados para o e-mail sre@fazenda.gov.br.

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

Data: 02/09/2025

CNH MAIS ACESSÍVEL: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEBATE MEDIDAS PARA TORNAR A EMISSÃO DA HABILITAÇÃO MENOS BUROCRÁTICA

Secretário nacional de Trânsito apresentou, nesta terça-feira (2), projeto na Câmara dos Deputados para reduzir custos e ampliar o acesso de milhões de brasileiros ao documento



Secretário nacional de Trânsito, Aduardo Catão, debateu na Câmara dos Deputados as diretrizes do projeto que busca tornar a CNH mais acessível aos brasileiros. - Foto: Marcio Ferreira/MT

Para aprimorar a construção do projeto que visa tornar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) mais acessível aos brasileiros, o secretário nacional de Trânsito, Aduardo Catão, participou, nesta terça-feira (2), de audiência pública na Câmara dos Deputados, onde apresentou os principais pontos da proposta aos parlamentares. Há consenso entre os Poderes

Executivo e Legislativo de que o atual meio de obtenção do documento precisa ser modernizado e pesar menos no bolso da população.

“Estamos falando de 20 milhões de pessoas dirigindo sem habilitação no Brasil. O custo médio para tirar a CNH nas categorias AB (carro e moto) é de cerca de R\$ 3 mil, podendo chegar a R\$ 5 mil em alguns estados. Esse valor é um impeditivo para a população de baixa renda”, alertou Aduardo Catão.

O secretário explicou que, assim que a minuta do projeto for concluída, o texto será submetido a consulta pública, permitindo que a sociedade, entidades ligadas à mobilidade urbana, federações e representantes do setor produtivo contribuam com sugestões para o aprimoramento da medida.

O debate foi promovido pela Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara, que convidou o secretário para discutir os impactos sociais do atual modelo de habilitação.

“Precisamos encontrar um caminho equilibrado para garantir a formação de condutores conscientes e preparados para dirigir com segurança”, afirmou o presidente da CVT, deputado Leônidas de Menezes (PDT/CE).

Mecanismos de aprendizagem

De acordo com estudos conduzidos pelo Ministério dos Transportes, cerca de 70% do valor cobrado atualmente para obtenção da CNH está atrelado às exigências e diretrizes do processo de formação. Uma das propostas em análise para democratizar o acesso ao documento é permitir que as aulas teóricas obrigatórias, previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sejam realizadas de diferentes formas, incluindo o ensino a distância (EAD).

“A revisão dos cursos teóricos e dos exames, juntamente com uma nova metodologia de identificação de fatores de risco, é essencial para desenvolver a percepção de risco nos condutores, uma das principais deficiências do modelo atual”, destacou o diretor-executivo do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), Paulo Guimarães.

No que diz respeito à etapa prática, a proposta é ampliar as opções para que os candidatos aprendam a conduzir veículos. A ideia é permitir que as aulas sejam oferecidas não apenas por autoescolas, mas também por instrutores autônomos credenciados. O secretário nacional de Trânsito reforçou que o diálogo com os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) e com instituições de ensino será essencial para a definição de um novo modelo que reduza, por exemplo, a exigência atual de 20 horas mínimas de aula antes da prova prática.

“Precisamos adaptar o processo de formação de condutores à realidade atual, discutindo tecnicamente com educadores, evoluindo nos métodos e no uso de tecnologias. Temos uma realidade preocupante no trânsito brasileiro, com mais de 35 mil mortes por ano. Se continuarmos fazendo exatamente o mesmo, os resultados não vão mudar”, alertou o vice-presidente do Instituto Nacional de Projetos para Trânsito e Segurança, Francisco Garonce.

Queda nas emissões

Dados do Registro Nacional de Habilitação (Renach) apontam que a emissão da primeira habilitação tem caído nos últimos anos. Em 2022, foram emitidas 2.800.035 CNHs; em 2024, o número caiu para 2.589.332 (-7,5%); e, até agosto de 2025, foram registradas 1.613.761 emissões.

A gerente executiva de Desenvolvimento Profissional do SEST/SENAT, Roberta Diniz, destacou que, mesmo com o crescimento do setor de transportes no país, a falta de profissionais qualificados tem gerado insegurança jurídica e operacional para o mercado.

“Um dos maiores desafios do setor é a escassez de mão de obra, tanto no transporte de cargas, com déficit de cerca de 65%, quanto no de passageiros, como ônibus, com cerca de 55%. A falta de profissionais qualificados ocupa a terceira posição no ranking dos principais riscos para a operação do setor de transportes no Brasil”, explicou.

Também participaram do debate o diretor-presidente da Associação Nacional dos Detrans (AND), Marcelo Soletti; o procurador jurídico da Federação Nacional das Autoescolas (Feneauto), Jean Rafael Sanches; o advogado e assessor jurídico da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), José Robson Alves do Couto; o diretor da Fundação Getúlio Vargas Transportes (FGV Transportes), Marcus Quintella; e o presidente do Sindicato dos Proprietários de Centros de Formação de Condutores de Pernambuco, Ygor Gomes Valença, representando a Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC).

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

Data: 03/09/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UM AUXÍLIO ESTRATÉGICO CONTRA O TARIFAÇO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente prorrogação do regime de drawback suspensão, estabelecida por portaria da Secretaria de Comércio Exterior publicada ontem, dia 2, é uma resposta direta e necessária do Governo Federal aos desafios impostos pelo tarifaço dos Estados Unidos. A medida, que concede um ano adicional para o cumprimento dos compromissos de exportação, demonstra a sensibilidade das autoridades em mitigar os impactos negativos sobre as empresas brasileiras, especialmente as que já haviam investido com o foco no mercado norte-americano.

O drawback suspensão, que permite a aquisição de insumos sem o pagamento de tributos, é um instrumento crucial para a competitividade dos exportadores. A prorrogação evita que quase mil empresas, que utilizaram o benefício para exportar cerca de US\$ 10,5 bilhões para os Estados Unidos em 2024, tenham de arcar com impostos, juros e multas por dificuldades em cumprir suas obrigações. A decisão, como destacou o vice-presidente Geraldo Alckmin, reforça o diálogo permanente do governo com o setor produtivo.

A importância das medidas de apoio do Governo Federal aos exportadores afetados pelo tarifaço é estratégica para a economia. A prorrogação do drawback é um componente do Plano Brasil Soberano, que busca assegurar a continuidade das exportações, preservar empregos e estimular a diversificação de destinos. A medida permite que as empresas tenham mais tempo para buscar novos mercados, sem o risco de serem penalizadas financeiramente.

No entanto, as autoridades e os empresários exportadores devem ir além das medidas de apoio. É preciso manter os canais de comunicação e negociação abertos para eliminar ou ao menos reduzir os impactos do tarifaço. O diálogo com o governo norte-americano, por meio da Organização Mundial do Comércio (OMC) ou de outros fóruns diplomáticos, é essencial para contestar a medida e buscar soluções que garantam um comércio justo e livre de barreiras.

A secretária de Comércio Exterior, Tatiana Prazeres, acertadamente ressaltou que a portaria “se soma a outras iniciativas para mitigar os efeitos de medidas que, indevidamente, prejudicam nossa competitividade exportadora”. Esse espírito de colaboração e de busca por soluções diplomáticas e comerciais é o caminho para um futuro mais próspero e menos vulnerável a crises externas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA NÃO PARTICIPARÁ DO LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

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

NA B3

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) não estará presente na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, nesta sexta-feira, dia 5, para o leilão do túnel Santos-Guarujá. Ele será representado pelo vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB), que estará ao lado do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) – a obra será financiada pela União e pelo Estado. Apesar de estarem em lados opostos nas eleições do próximo ano, espera-se que o clima democrático impere no momento de se bater o martelo para a empresa ou o consórcio vencedor do certame.

CRUZEIROS

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), participa hoje, dia 3, em Brasília, da abertura do 7º Fórum CLIA Brasil 2025, principal encontro da indústria de cruzeiros que acontece no País. O evento vai reunir representantes do Governo, da iniciativa privada e de especialistas do setor. Realizado na Confederação Nacional de Municípios (CNM), o evento discutirá os rumos da atividade no Brasil e apresentará os números oficiais da temporada de cruzeiros 2024/2025.

PARTICIPANTES

A cerimônia de abertura também contará com a presença do presidente e CEO da CLIA Global, Bud Darr; do presidente executivo no Brasil, Marco Ferraz; do presidente da Embratur, Marcelo Freixo; do ministro do Turismo, Celso Sabino, e do presidente da Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados, Marcelo Álvaro Antônio.

COMANDO VERMELHO

Um relatório da Polícia Civil do Ceará revelou que a facção criminosa carioca Comando Vermelho (CV) pretende controlar os dois portos do estado, para expandir a exportação de drogas para os Estados Unidos e a Europa. De acordo com o documento da Delegacia de Repressão às Ações Criminosas Organizadas (Draco), o CV “já domina a região do Porto do Pecém” e agora busca o controle da área do Porto do Mucuripe, em Fortaleza. O interesse da organização, segundo a Draco, se deve à localização estratégica dos portos cearenses em relação às rotas marítimas internacionais.

TOMADA DE TERRITÓRIO

Mapas elaborados pelos investigadores mostram que, enquanto o Porto do Pecém já está sob influência do Comando Vermelho, a área do Porto do Mucuripe está sob a “jurisdição” da facção cearense Guardiões do Estado (GDE). O relatório indica que o CV tem tentado tomar esse território desde junho, com ataques a rivais, principalmente nos bairros Vicente Pinzón e Papicu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

INTERNACIONAL - MDIC AMPLIA PRAZO DO DRAWBACK PARA OPERAÇÕES COM OS EUA

Portaria concede um ano extra às companhias impactadas pelo tarifaço, visando preservar exportações e empregos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Exportadores brasileiros que utilizam o regime de drawback suspensão terão mais um ano para cumprir compromissos assumidos com os Estados Unidos. A prorrogação, estabelecida por portaria da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), foi publicada em edição extra do Diário Oficial da União na terça-feira (2).



O drawback suspensão permite que empresas adquiram, no Brasil ou no exterior, insumos necessários à produção de bens destinados à exportação sem pagar tributos incidentes.
Foto: Divulgação

De acordo com o Mdic, o drawback suspensão permite que empresas adquiram, no Brasil ou no exterior, insumos necessários à produção de bens destinados à exportação sem o pagamento dos tributos incidentes. A prorrogação, segundo a pasta, atende à demanda do setor produtivo e

evita que companhias afetadas pelo tarifaço tenham de arcar com impostos, juros e multas em razão de dificuldades no cumprimento de suas obrigações.

Com a decisão, as empresas que utilizam o regime e foram prejudicadas terão um ano adicional para concluir as exportações contratadas até o fim de 2024 para os Estados Unidos. Durante esse período, as vendas poderão ser direcionadas tanto ao mercado norte-americano quanto a outros destinos, destacou o Mdic.

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, afirmou que a prorrogação do drawback e as demais medidas do Plano Brasil Soberano resultam do diálogo permanente do governo com o setor privado. “Esse era um pleito do setor produtivo, que agora está resolvido. A prorrogação do drawback vai impedir que os exportadores prejudicados pelo tarifaço tenham de arcar com impostos ou multas no caso de não conseguirem cumprir com suas obrigações. E terão mais um ano para buscar novos mercados ou exportarem para os próprios Estados Unidos.”

Ainda segundo o Mdic, a iniciativa integra o Plano Brasil Soberano, lançado em 13 de agosto por meio da Medida Provisória nº 1.309, com o objetivo de assegurar a continuidade das exportações brasileiras, preservar empregos e estimular a diversificação de destinos diante das barreiras criadas pelo governo norte-americano.

A secretária de Comércio Exterior, Tatiana Prazeres, reforçou que a “portaria garante apoio ao exportador que investiu com o foco na exportação aos EUA e se soma a outras iniciativas para mitigar os efeitos de medidas que, indevidamente, prejudicam nossa competitividade exportadora.”

Dados do ministério apontam que, em 2024, do total de mais de US\$ 40 bilhões em exportações para os Estados Unidos, cerca de US\$ 10,5 bilhões (26%) foram realizadas com o benefício do drawback suspensão, alcançando quase mil empresas.

O Mdic informou ainda que, para solicitar a prorrogação de prazos, os exportadores devem encaminhar correspondência ao Departamento de Operações de Comércio Exterior (Decex) da Secex, acompanhada da documentação indicada na portaria, por meio do módulo Anexação Eletrônica de Documentos do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/09/2025

REGIÃO NORDESTE - PORTOS DA BAHIA NÃO SERÃO PRIVATIZADOS, AFIRMA PRESIDENTE DA CODEBA

Antônio Gobbo defende revisão dos estudos da Antaq e diz que a companhia apresenta resultados positivos

Por GABRIELA LOUSADA redacao.jornal@redebenews.com.br

O presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antonio Gobbo, comentou sobre a concessão parcial dos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus durante o processo de consulta pública conduzido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Segundo ele, não há qualquer intenção de privatizar a estatal nesta gestão.

“Hoje, a orientação estratégica do governo federal não tem nada a ver com privatização. Muito pelo contrário. É o aumento da valorização do ativo portuário para que se possa fazer melhores contratos. Hoje a Codeba é uma companhia lucrativa, que distribui dividendos para os seus acionistas, que distribui participação nos lucros. Resultados que nunca tinham acontecido antes”, afirmou Gobbo.

Os estudos elaborados em gestões passadas, segundo o presidente da Codeba, precisam ser revistos. “Os estudos oferecidos à consulta pública deverão ser completamente revisados e atualizados em seus aspectos técnicos, para que se enquadrem nessa nova diretriz. A Codeba está apresentando suas considerações e contribuições de forma propositiva, no ambiente da consulta pública, que é o fórum adequado para tal”, acrescentou.

Atualmente, a Antaq conduz a Audiência Pública nº 4/2025, que trata da concessão parcial dos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus. O modelo em discussão prevê investimentos de R\$ 1,64 bilhão ao longo de 35 anos, incluindo obras de dragagem, reforço do cais de Salvador, pátios de triagem de caminhões, melhorias de acessos terrestres e implantação do sistema de gerenciamento de tráfego de embarcações (VTMIS).

O processo ainda está na etapa de consulta pública, que segue até 9 de setembro, período em que sociedade e comunidade portuária podem apresentar contribuições.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/09/2025

NACIONAL - MEMORANDO HISTÓRICO ENTRE TRABALHADORES E OPERADORES PORTUÁRIOS

Documento assinado no Ministério de Portos e Aeroportos estabelece consenso inédito sobre pontos centrais do Projeto de Lei 733/2025

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O ministro Silvio Costa Filho e o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, participaram do ato como testemunhas da assinatura do memorando entre trabalhadores e operadores.
Foto: Vosmar Rosa/MPor

Um consenso inédito entre trabalhadores e operadores portuários foi formalizado na terça-feira (2), no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Em ato articulado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, representantes das principais federações laborais e empresariais do

setor assinaram um memorando de entendimentos que estabelece pontos convergentes sobre temas centrais do Projeto de Lei 733, de 2025, atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados.

O documento aborda questões como a definição e a classificação das atividades portuárias, certificação profissional, critérios para contratação de trabalhadores com vínculo empregatício, além de regras para negociação coletiva. O ministro Silvio Costa Filho e o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, participaram do ato como testemunhas da assinatura, que contou ainda com a presença da diretora de Gestão e Modernização Portuária, Ana Bomfim.

“Este é um trabalho coletivo em que todos nós ganhamos. Ganha o Brasil com esse entendimento. Cada vez mais eu tenho admiração pelo setor portuário brasileiro, pois é um setor que gera emprego, gera renda e movimenta a economia. Este momento vai ficar marcado na história do setor portuário brasileiro”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho durante a cerimônia.

O acordo resulta de uma série de negociações e representa o primeiro entendimento formalizado entre trabalhadores e setor produtivo em torno de um texto legislativo no setor portuário. O objetivo é subsidiar o Poder Executivo e o Congresso Nacional com sugestões equilibradas, fruto do diálogo entre os diferentes segmentos, de modo que sejam preservadas na comissão especial da Câmara que discute o tema.

De acordo com o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, a iniciativa foi fruto de orientação direta do ministro. “Começamos essa agenda por orientação do ministro Silvio Costa Filho. Nosso sentimento é que o que está hoje sendo trazido como resultado é fruto do diálogo. Quero parabenizar e agradecer pelo empenho de todas as partes.”

Proposta conjunta

O memorando contempla pontos estratégicos para o setor portuário, incluindo certificação dos trabalhadores, parâmetros para contratação, negociações coletivas e classificação das atividades. Além disso, prevê que as entidades signatárias adotem o conteúdo como posicionamento conjunto em suas tratativas com governo, Legislativo e demais instituições. Também está acordado o engajamento coordenado das entidades na defesa pública das propostas junto a parlamentares e à sociedade.

“Um acordo dessa magnitude não ocorre sem que todos os envolvidos estejam absolutamente comprometidos. Nunca na história do sistema portuário brasileiro havia sido possível um entendimento assinado pelo setor empresarial e pelo setor laboral sobre textos de legislação. É um dia histórico”, celebrou Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

Para Sérgio Giannetto, presidente da Federação Nacional dos Portuários (FNP), o resultado do processo fortalece o setor. “Tivemos discussões de alto nível e vamos sair melhores do que estamos, porque está havendo um regramento que antes não havia.” Ele acrescentou que as federações e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) também construíram uma proposta conjunta sobre a guarda portuária, a ser apresentada como substitutivo ao Projeto de Lei 733/2025.

O presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira, destacou o alcance histórico da iniciativa:

“Cumprimos, ministro, a sua orientação e a sua confiança. Estamos construindo um futuro de diálogo social. Acreditava-se que não era possível chegar a este acordo, então nós fizemos aqui o impossível.”

Já Mário Teixeira, presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios nas Atividades Portuárias (Fenccovib), ressaltou o compromisso assumido com os trabalhadores.

“Tivemos uma negociação muito honesta, com atenção aos trabalhadores. Esperamos que o documento seja bem recepcionado pela Comissão e incorporado ao PL.”

REPRESENTANTES PRESENTES

O encontro contou com a presença de representantes de peso do setor empresarial e do setor laboral.

Do lado das empresas, participaram:

- Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop);
- Murillo Barbosa, diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP);
- Gabriela Costa, diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP);
- Cláudia Borges, diretora-executiva da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP);
- Caio Morel, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec)

Representando os trabalhadores portuários, estiveram presentes:

- Carlos Helmut, da Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL);
- Angelino Caputo, da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra);
- José Adilson Pereira, da Federação Nacional dos Estivadores (FNE);
- Sérgio Gianntteo, da Federação Nacional dos Portuários (FNP);
- Mário Teixeira, da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios nas Atividades Portuárias (Fenccovib).

Também marcou presença o consultor jurídico Alexandre Moreira, representando a Associação Brasileira das Endades Portuárias e Hidroviárias (Abeph).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

NACIONAL - SUBPROCURADOR PEDE AO TCU SUSPENSÃO DO LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Lucas Rocha Furtado aponta suposto favorecimento do BNDES a empresas estrangeiras e defende reabertura do prazo para propostas

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



No prazo final para entrega das propostas para o leilão do túnel Santos-Guarujá, apenas demonstraram interesse a companhia espanhola Acciona e a portuguesa Mota-Engil

O subprocurador geral do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), Lucas Rocha Furtado, apresentou na terça-feira (2) uma representação pedindo a suspensão do leilão do túnel Santos-Guarujá, marcado para sexta-feira (5).

Conforme reportagem do jornal Folha de S. Paulo, no documento enviado ao presidente do TCU, Bruno Dantas, Furtado solicita a reabertura do prazo de entrega de propostas e pede que o tribunal investigue se empresas brasileiras foram prejudicadas por suposto favorecimento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) a concorrentes estrangeiros.

O texto solicita que o tribunal “conhecer e avaliar o leilão do túnel Santos-Guarujá, ante indícios de que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) teria favorecido grupos estrangeiros e imposto restrições às empresas brasileiras, inviabilizando sua participação no certame.”

O pedido será analisado inicialmente pelos auditores do TCU e, em seguida, encaminhado a Dantas para decisão.

Na segunda-feira (1º), prazo final para entrega das propostas, apenas duas empresas estrangeiras apresentaram interesse: a espanhola Acciona e a portuguesa Mota-Engil. Reportagem da Folha de S. Paulo sobre o assunto, citada por Furtado na representação, revelou que Odebrecht e Andrade Guerez desistiram do certame por não encontrarem fontes de financiamento nem condições de atender às garantias exigidas no edital.

Segundo a publicação, a conjuntura econômica e os juros elevados inviabilizaram o endividamento necessário para disputar o projeto, orçado em R\$ 6,8 bilhões, dos quais R\$5,14 bilhões serão divididos entre os governos federal e de São Paulo. Nos bastidores, grupos brasileiros alegam um possível favorecimento a estrangeiros.

O BNDES negou as acusações. Em nota, informou que “não há qualquer pedido de financiamento privado junto ao BNDES para a construção do túnel Santos-Guarujá.” Além das dificuldades financeiras, construtoras nacionais afirmam ainda sofrer os reflexos da Operação Lava Jato. Odebrecht e Andrade Guerez foram alvo da investigação e assinaram acordos com o Ministério Público. Em 2024, o Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu a multa de R\$ 8,5 bilhões aplicada à Odebrecht. Para Furtado, a exclusão de empresas nacionais do processo traz riscos adicionais. “A meu ver, tal situação levanta preocupações sobre a possível exclusão de empresas brasileiras em um projeto estratégico para o país, comprometendo a soberania nacional e o desenvolvimento da indústria de infraestrutura local”, escreveu.

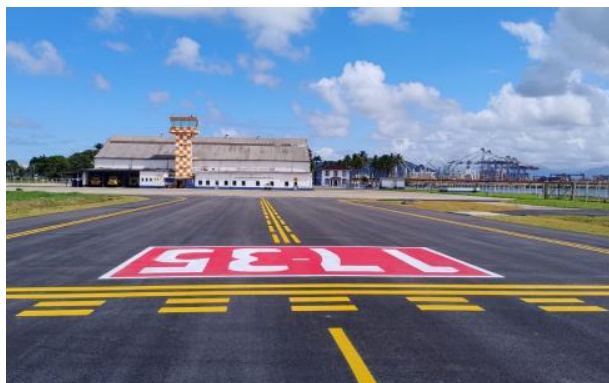
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

REGIÃO SUDESTE - OBRAS NO AEROPORTO DE GUARUJÁ ENTRAM NA RETA FINAL, MAS OPERAÇÃO SÓ EM 2026

Infraestrutura viária, licenças e homologações ainda precisam ser concluídas antes da abertura para voos regulares

Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redebenews.com.br



Segundo a Infraero, quando as obras de infraestrutura forem concluídas, serão iniciadas as tratativas sobre a operação do aeroporto e, por fim, as negociações com empresas aéreas

O Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá aguarda as fases finais relacionadas às obras de infraestrutura do terminal para, posteriormente, dar início às operações comerciais. Paralelamente a isso, companhias aéreas demonstraram interesse em operar voos com destinos e partidas a partir do terminal no litoral de São Paulo.

Em abril deste ano, o Governo Federal e a Prefeitura de Guarujá realizaram a entrega da primeira fase das obras, que envolveram taxiamento, sinalização, faixa da pista, sistema de drenagem, entre outros.

No entanto, segundo o próprio ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou, a previsão de início das operações de voos comerciais no aeroporto ficaria para 2026.

A Infraero, empresa contratada para administrar o terminal, informou que, uma vez que todas as obras de infraestrutura estejam concluídas, serão iniciadas as tratativas relacionadas à operação do aeroporto civil e, conseqüentemente, as negociações com companhias aéreas.

Além da conclusão das obras, ainda é necessário dar finalidade aos processos de licença e homologação junto aos órgãos competentes.

No mês passado, o deputado federal e presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), revelou articulações com algumas companhias aéreas, entre elas a Azul e a Latam, que estariam dispostas a analisar possibilidades de destinos a partir do aeroporto de Guarujá.

O encontro, segundo o parlamentar, ocorreu com o presidente da Azul, John Rodgerson, o presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abea), e o CEO da Latam, Jerome Cardier, em Brasília.

“É muito importante avançarmos com essas tratativas e seguirmos atuantes para a futura operação do aeroporto do Guarujá. Nosso encontro reforça esses pedidos junto às maiores aéreas do país”, destacou.

A Infraero, em nota, informou que mantém diálogo permanente com os órgãos de controle – Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) a fim de planejar a implantação futura de novas linhas regulares no aeroporto. Por fim, reiterou que cabe às companhias aéreas definir suas operações no terminal.

Atualmente, as obras no aeroporto estão concentradas nas vias de acesso, que correspondem à terceira fase de intervenções. As obras correspondem a um trecho de 3 quilômetros, com previsão de ser concluída nos primeiros meses de 2026.

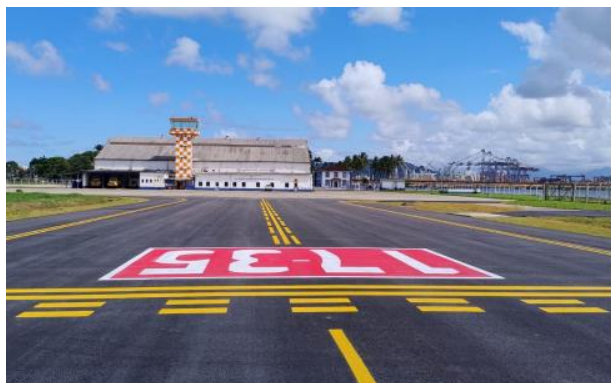
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

NACIONAL - OBRAS NO AEROPORTO DE GUARUJÁ ENTRAM NA RETA FINAL, MAS OPERAÇÃO SÓ EM 2026

Infraestrutura viária, licenças e homologações ainda precisam ser concluídas antes da abertura para voos regulares

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redenenews.com.br



Segundo a Infraero, quando as obras de infraestrutura forem concluídas, serão iniciadas as tratativas sobre a operação do aeroporto e, por fim, as negociações com empresas aéreas

O Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá aguarda as fases finais relacionadas às obras de infraestrutura do terminal para, posteriormente, dar início às operações comerciais. Paralelamente a isso, companhias aéreas demonstraram interesse em operar voos com desnos e pardas a parr do terminal no litoral de São Paulo.

Em abril deste ano, o Governo Federal e a Prefeitura de Guarujá realizaram a entrega da primeira fase das obras, que envolveram taxiamento, sinalização, faixa da pista, sistema de drenagem, entre outros.

No entanto, segundo o próprio ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou, a previsão de início das operações de voos comerciais no aeroporto ficaria para 2026.

A Infraero, empresa contratada para administrar o terminal, informou que, uma vez que todas as obras de infraestrutura estejam concluídas, serão iniciadas as tratativas relacionadas à operação do aeroporto civil e, consequentemente, as negociações com companhias aéreas.

Além da conclusão das obras, ainda é necessário dar finalidade aos processos de licença e homologação junto aos órgãos competentes.

No mês passado, o deputado federal e presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), revelou articulações com algumas companhias aéreas, entre elas a Azul e a Latam, que estariam dispostas a analisar possibilidades de desnos a parr do aeroporto de Guarujá.

O encontro, segundo o parlamentar, ocorreu com o presidente da Azul, John Rodgerson, o presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), e o CEO da Latam, Jerome Cardier, em Brasília.

“É muito importante avançarmos com essas tratativas e seguirmos atuantes para a futura operação do aeroporto do Guarujá. Nosso encontro reforça esses pedidos junto às maiores aéreas do país”, destacou.

A Infraero, em nota, informou que mantém diálogo permanente com os órgãos de controle – Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) a fim de planejar a implantação futura de novas linhas regulares no aeroporto. Por fim, reiterou que cabe às companhias aéreas definir suas operações no terminal.

Atualmente, as obras no aeroporto estão concentradas nas vias de acesso, que correspondem à terceira fase de intervenções. As obras correspondem a um trecho de 3 quilômetros, com previsão de ser concluída nos primeiros meses de 2026.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

NACIONAL - RELAÇÃO PORTO-CIDADE É TEMA DE PROJETO COM ALUNOS DE SANTOS

Iniciava envolve mil estudantes do Ensino Fundamental em ações lúdicas e tecnológicas sobre o impacto do porto na vida da região

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Com óculos 3D, alunos e professores conhecem terminais, acompanham a movimentação de cargas e até navegam pelo canal do estuário como se estivessem na cabine do capitão

A história do Porto de Santos (SP), as cargas e terminais, os impactos positivos e negativos, as oportunidades de trabalho e o papel da Autoridade Portuária estão entre os temas a serem explorados com alunos e educadores da rede

municipal de ensino de Santos no projeto Educação Portuária.

Nesta etapa, que teve início na segunda-feira (1º), as atividades envolvem 1 mil estudantes de dez escolas de Ensino Fundamental localizadas na Zona Noroeste, Morros e Centro. Os conteúdos serão apresentados de forma lúdica e dinâmica pela contadora de histórias Camila Genaro.

Os participantes vão receber materiais exclusivos: uma cartilha ilustrada para os alunos e uma apostila para os educadores, ambos com projeto gráfico do designer Christian Jauch.

Além disso, os estudantes e professores terão a oportunidade de realizar uma visita virtual ao Porto de Santos com o auxílio de óculos 3D. O recurso, desenvolvido pela produtora Release Eletrônico, permite conhecer todos os terminais, acompanhar a movimentação de cargas e até navegar pelo canal do estuário como se estivessem na cabine do capitão.

Ao final do projeto, será promovido um concurso cultural em duas categorias, texto e imagem. Os autores dos melhores trabalhos receberão como prêmio um tablet.

“Apesar de o Porto de Santos ser a grande mola propulsora do desenvolvimento da região, muitos moradores ainda desconhecem aspectos como quais as cargas movimentadas, onde estão os terminais e a quantidade de navios”, afirma o jornalista Marco Santana, diretor da Marco Zero Conteúdo, realizadora do projeto. Segundo ele, serão abordados também os impactos negativos, que precisam ser enfrentados, e os positivos, provocados pelo porto.

O projeto Educação Portuária é uma realização da Marco Zero Conteúdo, com patrocínio da Autoridade Portuária de Santos e apoio da Prefeitura de Santos, Extecil Santos e Self Logística.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

C O N E X Ã O NORDESTE - SERGIPE AVANÇA NO RANKING DE COMPETITIVIDADE E OCUPA 1º LUGAR NO NORDESTE NO QUESITO INFRAESTRUTURA



**HEITOR
GREGÓRIO**

Sergipe está em evidência no cenário nacional, celebrando um salto significativo no Ranking de Competitividade dos Estados 2025, elaborado pelo Centro de Liderança Pública (CLP). No aspecto da infraestrutura geral, Sergipe elevou três posições, ocupando, no momento, a 6ª posição nacional. Na região Nordeste, no entanto, o estado é o 1º no quesito infraestrutura. Além disso, Sergipe subiu 11 posições no quesito qualidade das rodovias, ocupando, agora, o 2º lugar no país.



O estado conquistou o segundo maior crescimento em competitividade no país e o resultado demonstra o esforço contínuo e concentrado em ofertar serviços cada vez melhores à população. O pilar de infraestrutura foi o que mais alavancou a posição de Sergipe, mostrando o impacto positivo dos investimentos na vida dos cidadãos.

O compromisso com o "Trabalho que Transforma" é evidente nas estradas do estado. A atual gestão investiu mais de R\$ 621 milhões em obras de infraestrutura rodoviária, que já entregou 365,27 km de reestruturação, 52,30 km de novas vias, além de duplicação, pavimentação e construção de pontes. Um esforço que se traduz em mais segurança e desenvolvimento para todos os cantos do estado.

Somente no programa Pró-Rodovias 3, o Governo do Estado soma investimentos de mais de R\$ 450 milhões em obras em mais de 20 municípios do estado. Nove dessas obras têm previsão de entrega ainda para este semestre, e as demais serão concluídas no próximo ano, reforçando o compromisso

do governo em entregar resultados concretos e visíveis. Com isso, a atual gestão visa impulsionar melhorias na infraestrutura, sendo um dos grandes motores do avanço reconhecido nacionalmente.

Esses projetos não apenas melhoram a qualidade do asfalto, mas, também, trazem mais segurança e desenvolvimento para todas as regiões do estado, facilitando o transporte de pessoas e mercadorias e conectando Sergipe de ponta a ponta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

C O N E X Ã O NORDESTE - NATAL TERÁ R\$ 30,5 MILHÕES DO NOVO PAC PARA INSTALAR SEMÁFOROS INTELIGENTES



**HEITOR
GREGÓRIO**

A capital potiguar foi contemplada com R\$ 30,5 milhões do Novo PAC Seleções 2025 para modernizar o sistema semafórico da cidade. O recurso será usado na implantação de semáforos inteligentes, que vão priorizar o transporte coletivo, reduzir o tempo de viagem dos passageiros e melhorar a fluidez do trânsito. No eixo Mobilidade Grandes e Médias Cidades, onde se encaixa o projeto de Natal, o Governo Federal habilitou 28 propostas em 12 estados, com potencial de até R\$ 5 bilhões em financiamento para o setor público. A contrapartida da Prefeitura será de R\$ 10 milhões.



Os semáforos inteligentes utilizam tecnologia para ajustar automaticamente os tempos de sinal de acordo com o fluxo de pessoas e veículos. Com isso, os ônibus passam a ter prioridade nos cruzamentos, garantindo maior regularidade nas viagens e diminuindo atrasos.

Segundo a secretária de Mobilidade Urbana (STTU), Jódia Melo, “o projeto integra o esforço de modernização do setor e pretende tornar o parque semafórico de Natal um dos mais modernos do país, com tecnologia adaptada capaz de alinhar o fluxo de veículos por meio da inteligência artificial, já utilizada em várias cidades do mundo.”

Com a habilitação, a Prefeitura do Natal deverá apresentar ao agente financeiro a documentação técnica, incluindo projetos de engenharia e análise de viabilidade. Após essa etapa, o recurso será liberado e o cronograma de execução definido.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

C O N E X Ã O NORDESTE - CODERN LANÇA PROJETO PORTO CIDADE DE NATAL COM AÇÕES SOCIAIS E ASSINATURA DE MANIFESTO



**HEITOR
GREGÓRIO**

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) realizou, na sexta-feira, 29 de agosto, o lançamento do Porto Cidade de Natal, um projeto que aproxima ainda mais a área portuária da comunidade. O evento contou com a assinatura de um manifesto entre a CODERN e todos os parceiros institucionais envolvidos.



Como parte da programação, foram promovidas Ações Sociais abertas ao público no Largo da Rua Chile, das 10h às 13h, oferecendo atendimentos gratuitos à população. Entre os serviços ofertados estiveram vacinação para pessoas e pets, corte de cabelo, circuito de saúde, atendimentos jurídicos e previdenciários, teste de acuidade visual, massoterapia, educação em saúde, biblioteca itinerante, cadastro no CadÚnico, inscrição na tarifa social de energia, emissão

da Carteira de Identificação da Pessoa com Espectro Autista (CIPTA), atendimento psicológico, esmaltação de unhas, design de sobancelhas e espaço kids.

A solenidade de abertura reuniu autoridades e representantes institucionais, incluindo a Presidente do Conselho de Administração da CODERN, Luiza Deus dará, a Diretoria Executiva da CODERN: Paulo Henrique Macedo, Paulo Sidney e Ana Valda Galvão, a governadora Fátima Bezerra, a primeira-dama de Natal Nina Souza (representando o prefeito Paulinho Freire), além do deputado federal Fernando Mineiro e dos deputados estaduais Divaneide e Ubaldo, secretários de Estado e do Município, o presidente do Porto de Cabedelo, Ricardo Barbosa, dirigentes de entidades parceiras como FIERN, Fecomércio, Sebrae, e representantes de órgãos intervenientes e empresas parceiras.

“O Porto Cidade de Natal é um projeto que integra o porto à cidade, oferecendo não apenas serviços sociais, mas fortalecendo o vínculo com a comunidade. Essa é uma iniciativa construída em parceria, e o sucesso desse primeiro evento é resultado do trabalho conjunto de todos os envolvidos”, destacou Paulo Sidney, diretor técnico e comercial da CODERN, que esteve à frente da organização do projeto.

O Porto Cidade de Natal é um projeto contínuo, que prevê outras ações de integração, cultura, lazer e serviços ao longo do ano, com o objetivo de aproximar cada vez mais o porto da sociedade potiguar. O projeto contou com a parceria do Governo do Estado, Prefeitura do Natal, Fundação José Augusto, Sesc, Senac, FIERN, Sesi, Sebrae, Justiça Federal, Itep, DPE/RN, IFRN, Cosern, além das empresas Agrícola Famosa e M Dias Branco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

C O N E X Ã O NORDESTE - HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO MOVIMENTARÁ R\$ 5 MILHÕES DE CARGAS JÁ NO PRIMEIRO ANO DE OPERAÇÕES



**HEITOR
GREGÓRIO**

O projeto para reativação da Hidrovia do Rio São Francisco, em execução pela Autoridade Portuária da Bahia - CODEBA, foi apresentado no INDEX Bahia 2025, no Centro de Convenções de Salvador. A meta é movimentar até R\$ 5 milhões de cargas já no primeiro ano de operações. O evento, que tem como objetivo discutir inovação e tendências para o setor industrial, reuniu empresários, representações políticas e expositores.



A Hidrovia do Rio São Francisco é a maior em extensão territorial contínua sob controle de uma Autoridade Portuária em todo o continente. "Essa hidrovia vai gerar uma revolução na logística de cargas. Apresentamos aqui as novas expectativas de demanda que não estavam em nenhuma das curvas de demanda, até o ano passado. Inclusive, estamos trabalhando com a possibilidade de implantação de uma teia ferroviária para Aratu", detalhou o presidente da Autoridade Portuária da Bahia, Antônio Gobbo.

As etapas para a reativação e como a integração entre diferentes meios de transporte vão impulsionar as operações portuárias do estado, foram detalhadas durante a apresentação. O projeto da nova Hidrovia do São Francisco envolve a integração e entre rodovia, ferrovia e portos, com a requalificação do trecho da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), ligando os trechos de Juazeiro ao Porto de Aratu; conexão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), em Bom Jesus da Lapa (Cariacá), através do Rodo Ferroviário da ponte ferroviária sobre o Rio São Francisco; com conexão da malha FIOL à FCA, promovendo ligação direta entre Jequié e o Porto de Aratu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - OS REFLEXOS DECORRENTES DA MANIFESTAÇÃO DO CADE NO CASO TECON SANTOS 10

Por Renato Fernandes de Castro

Vivian Ribeiro Madsen Figueiredo

A desestatização do Terminal de Contêineres Tecon Santos 10, localizado no maior porto do Brasil, levanta relevantes discussões sobre a interação entre regulação setorial, controle externo e a defesa da concorrência. Nesse contexto, a AudPortoFerrovia, área técnica do TCU responsável pela instrução do feito, formulou quesitos para o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), resultando na publicação da Nota Técnica nº 17/2025.

Em referida nota, o Departamento de Estudos Econômicos do CADE apresentou subsídios técnicos, a respeito da forma como o leilão do arrendamento do Tecon Santos 10 deve ser conduzido. Assim, o documento do CADE permite inferir alguns relevantes elementos que indicam a necessidade de revisão dos termos das minutas de edital e de contrato elaboradas pela ANTAQ.

Com efeito, o órgão antitruste afirmou que o uso do cálculo de HHI e da variação de HHI são destinados a análises de ato de concentração, consistindo em ferramenta inicial da estrutura de mercado, mas não devem ser considerados de forma isolada. Também apontou que a identificação de níveis elevados de concentração não resulta em aprovação imediata do ato de concentração, declarando que muitos casos com parâmetros altos foram aprovados sem restrições, uma vez que as análises de entrada e de rivalidade permitiram afastar os efeitos anticoncorrenciais.

Essa declaração se mostra especialmente relevante, uma vez que o estudo concorrencial elaborado pela ANTAQ, o qual foi utilizado para fundamentar as restrições inseridas pela agência na minuta de edital, simulou cenários de concentração de mercado baseado no cálculo de variação de HHI, sem considerar outros aspectos importantes para a análise de concentração de mercado.

Outro aspecto relevante que foi repetidamente mencionado pelo CADE em sua nota técnica consiste na necessidade de avaliação cautelosa de um ato de concentração, uma vez que se deve identificar efeitos anticompetitivos dele decorrentes para aplicar remédios antitrustes proporcionais, que devem ser estritamente necessários e apropriados para neutralizar os efeitos negativos causados pelo ato de concentração em análise. Deste modo, o CADE deixou nítido que na aplicação de remédios antitrustes a palavra de ordem é proporcionalidade.

Ao traçar um paralelo a respeito da análise de um ato de concentração com a exclusão de um player em um leilão, depreende-se que a sua reprovação deve ser considerada uma medida extrema, adotada quando não há opções de se adotar remédios antitruste que viabilizem sua aprovação. Ademais, a área técnica do CADE também mencionou que as recentes mudanças no mercado de contêineres no Porto de Santos, como a aquisição da participação societária na Santos Brasil pela CMA CGM, alteraram as análises realizadas à época da primeira modelagem do então denominado STS-10.

Outro importante tema enfrentado pelo órgão concorrencial na nota técnica em questão consiste no recente arquivamento do inquérito administrativo pelo CADE, que foi instaurado para investigar prática de self-preferencing e discriminação de operadores verticalmente integrados, em detrimento de terminais independentes. Nessa investigação, a Autoridade Concorrencial não identificou indícios de qualquer infração à ordem econômica, mas constatou que a escolha por terminais verticalizados pode estar associada a critérios de racionalidade econômica legítimos.

Portanto, com a nota técnica em comento, o CADE evidencia a necessidade de revisão da minuta de edital que prevê a realização de um leilão em duas etapas, de modo a buscar a elaboração de edital mais proporcional às peculiaridades que o mercado de contêineres apresenta atualmente,

colaborando com a realização dos vultosos investimentos indispensáveis para realizar-se a ampliação da capacidade logística do principal porto do país.

Nesse sentido, certamente o Tribunal de Contas da União revisará, ante o entendimento dos pareceres da SEAE e do CADE, o entendimento da ANTAQ, garantindo a segurança jurídica e privilegiando o princípio constitucional da livre concorrência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/09/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - HÁ LUZ NO FIM DO TÚNEL (SANTOS-GUARUJÁ)

Está programado para ocorrer, depois de amanhã, o (tão esperado) leilão para concessão do Túnel Santos-Guarujá. Chegou-se a temer por mais um adiamento quando no último 23 de agosto, a duas semanas de sua realização na B3, o Tribunal de Contas da União (TCU) pediu explicações “sobre fragilidades do projeto”. Entretanto, conforme amplamente noticiado, agora é oficial: “TCU mantém leilão para 5/SET”. Corrobora-o a apresentação de proposta formal por dois grupos estrangeiros: a espanhola Acciona (que tem como acionista a chinesa CCCC) e a portuguesa Mota-Engil.

Foram quatro as “fragilidades” apontadas:

“Matriz de riscos insuficiente: a matriz do contrato é genérica e incompatível com a complexidade de um túnel imerso sob o canal de navegação do principal porto do país.

Governança interfederativa deficiente: inexistência instância formal e paritária de deliberação entre o governo federal, estadual e a APS.

OBS: “Governança Interfederativa”, bem como “Função pública de interesse comum” – FPIC (como infraestrutura para trânsito e transporte) são conceitos do “Estatuto da Metrópole” (Lei nº 13.089/15).

Titularidade e reversão do ativo indefinidas: a modelagem prevê reversão exclusiva ao Estado de São Paulo ao fim da concessão, apesar de a obra se situar integralmente sobre bens da União e contar com aporte federal relevante.

Ausência de instrumento jurídico para o aporte da APS: não há definição do instrumento jurídico para formalizar o repasse, nem dos procedimentos de execução e controle.”

O temor de novo adiamento não era infundado; seja pela relevância das “fragilidades”, seja por terem sido elas apontadas aos 44 minutos do 2º tempo: se elas ainda persistem, após mais de dois anos e meio de análises, discussões e tratativas, como esperar que fossem equacionadas em duas semanas? Ademais, vale lembrar que muitas dessas questões já constavam do relatório da Seinfra que analisava o processo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos/APS (Processo TC nº 035.732/2020-2); em cuja modelagem o túnel veio a ser incluído (Item 536ss – pg. 88). Tal relatório acabou por ser apreciado na Sessão Extraordinária do Plenário do TCU de 13 de dezembro de 2022 (minutos 24-49).

Desta vez, porém, os governos Estadual e Federal e a APS foram mais ágeis: atenderam à convocação do relator, sob sua coordenação participaram de “exitosa de audiência” no TCU em 27 de agosto, e se posicionaram no prazo de dois dias, por ele estabelecido, para “aperfeiçoamento da governança federativa entre a União e o ESP”. Nesse sentido, se comprometeram a assinar um aditivo com os novos condicionantes; porém “o tribunal determinou que os ajustes sejam feitos antes da liberação de recursos federais”. Um aditivo veio a ser entregue na data estabelecida; esperando-se tenha eliminado, de forma eficaz e permanente, as “fragilidades” arroladas (o texto não foi divulgado pela imprensa ou internet).

A se destacar, nesse processo, tanto o protagonismo do TCU como a forma com que os diversos órgãos e empresas, federais e estadual, acataram suas determinações e recomendações: aparentemente um novo normal que se consolida.

Amadurecimento do projeto e do modelo:

Essas definições de última hora não foram as únicas a terem que ser resolvidas ao longo dos últimos seis anos: quando a ideia/bandeira de uma nova ligação seca Santos-Guarujá voltou à baila, em 2019, mesmo sem ter-se totalmente claro o problema a ser resolvido ou os drivers em questão, opiniões/interesses se dividiam, polarizadamente, entre ponte ou túnel como a solução: ponte defendida pela Ecovias e Governo do Estado – Gesp (de então); túnel pela então Codesp (hoje SPA) e o movimento “Vou de Tunel” (BTP à frente). A opção-túnel prevaleceu no início de 2022.

A discussão subsequente foi implantar-se o túnel como concessão independente ou se no bojo da desestatização da APS; opção esta que acabou sendo adotada, mas, posteriormente, a própria desestatização foi descartada quando o novo governo assumiu o mandato. Houve discussões e negociações, aí envolvendo também as prefeituras da Baixada Santista, no tocante ao traçado: tanto a opção locacional da proposta apresentada pela respeitada projetista Figueiredo Ferraz (15 de julho de 1997), como sua opção tecnológica (túnel submerso: mais de 150 existentes no mundo), acabaram se consolidando desde então; seja pelo projeto da Dersa (de uma década atrás), seja no recentemente revisto pela Codesp/SPA e pelo GESP (atual gestão): 1,5 km de extensão, sendo 870 metros debaixo d’água.

A importância do túnel é quase uma unanimidade: para o Porto, ao contrário do que normalmente se pensa, não por permitir o tráfego de caminhões e carretas da Margem Direita para a Esquerda, e vice-versa (relativamente pequeno); mas por viabilizar eliminação/diminuição do fluxo de balsas e, assim, o aumento do tráfego de navios. Mas, principalmente, para a Região Metropolitana da Baixada Santista: por oferecer uma alternativa para os 14 mil veículos, 9,9 mil motos, 7,7 bicicletas e 78 mil pessoas que atravessam diariamente a balsa; além de redução do trajeto rodoviário de algo como 50 para dois a três quilômetros. Face a essa demanda, o projeto prevê espaço para VLT, ciclovia e passarela. A estimativa é que a obra beneficie, diretamente, os mais de 720.000 habitantes das duas cidades; e os 3 milhões de turistas na alta temporada.

Justamente por tais características mais metropolitanas do projeto é que, sob o argumento de “a carga estar bancando a implantação do túnel”, também esteve em discussão a pertinência da então Codesp (hoje APS) aportar recursos para a implantação do túnel; ao invés de priorizar outros investimentos, necessários, em infraestrutura básica para expansão e modernização do Porto.

O projeto revisto pela Dersa teve Licença Prévia (LP) ambiental. Todavia, pelo tempo e/ou pelos ajustes feitos, havia dúvidas da necessidade e extensão da revisão necessária; dúvida essa que foi dirimida em 11 de agosto passado: a Cetesb emitiu a nova LP.

Engenharia financeira:

Os recursos para o megaempreendimento, claro, não teriam como ficar de fora das discussões e tratativas. Seja no tocante aos montantes e prazos envolvidos, seja quanto aos fluxos. Mormente, neste caso, porque, além de ser uma PPP (recursos públicos e privados), tem a participação de duas instâncias de governo: União e Gesp. Esta é uma experiência pioneira que poderá, até se converter em um “case” de governança Inter federativa, até hoje pouco praticado e ainda não consolidado; e em benchmarking para outros empreendimentos infraestruturais e/ou de serviços que envolvam vários entes federativos.

O capex registrado pelo relatório da Seinfra era de R\$ 3,85 bilhões (junho de 2021; Item-536); e investimentos totais de R\$ 4,2 bilhões (janeiro de 2022; Item-537) – R\$ 4,51 bilhões atualizados (agosto de 2025). Quanto divulgada a nova modelagem, pelo Gesp, os investimentos informados haviam passado a ser de R\$ 5,96 bilhões. Em 9 de junho, por meio de lacuna apontada pelo TCU como uma das “fragilidades”, o Gesp republicou o edital com um aumento (unilateral) de R\$ 840

milhões, dado que “o modelo de concessão foi aprimorado após consultas ao mercado internacional, durante roadshows realizados na Europa”. Serão esses os números finais?

Os investimentos previstos são, agora, de R\$ 6,8 bilhões; dos quais, até R\$ 5,1 bilhões (75%) virão de recursos públicos, divididos entre o governo federal e o Gesp, Assim, na próxima sexta-feira, mais que um investidor e/ou um concessionário, o que o poder público brasileiro fará é escolher a quem confiará a gestão de investimentos de R\$ 5,1 bilhões em infraestrutura de mobilidade regional na Baixada Santista.

Antes mesmo da gestão, caberá ao vencedor a definição final do traçado do projeto, com eventuais desdobramentos em termos de desapropriações e indenizações; dúvidas que ainda remanescem, p.ex, entre os moradores do Macuco.

Finalmente, há luz no fim do Túnel Santos-Guarujá: que bom!

Mas também há alguma neblina... que vai além da Serra do Mar.

1 Índice Herfindahl-Hirschman (HHI) é um mecanismo para medir a concentração de mercado baseado no tamanho das empresas em relação ao tamanho do setor em que atuam.

2 Inquérito Administrativo nº 08700.003945/2020-50.

AO TRAÇAR UM PARALELO A RESPEITO DA ANÁLISE DE UM ATO DE CONCENTRAÇÃO COM A EXCLUSÃO DE UM PLAYER EM UM LEILÃO, DEPREENDE-SE QUE A SUA REPROVAÇÃO DEVE SER CONSIDERADA UMA MEDIDA EXTREMA, ADOTADA QUANDO NÃO HÁ OPÇÕES DE SE ADOTAR REMÉDIOS ANTITRUSTE QUE VIABILIZEM SUA APROVAÇÃO

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 03/09/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - HÁ LUZ NO FIM DO TÚNEL (SANTOS-GUARUJÁ)



FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secetário-executivo do Ministério dos Transportes

opinião@redebenews.com.br

Está programado para ocorrer, depois de amanhã, o (tão esperado) leilão para concessão do Túnel Santos-Guarujá. Chegou-se a temer por mais um adiamento quando no último 23 de agosto, a duas semanas de sua realização na B3, o Tribunal de Contas da União (TCU) pediu explicações “sobre fragilidades do projeto”. Entretanto, conforme amplamente noticiado, agora é oficial: “TCU mantém leilão para 5/SET”. Corroborando a apresentação de proposta formal por dois grupos estrangeiros: a espanhola Acciona (que tem como acionista a chinesa CCCC) e a portuguesa Mota-Engil.

Foram quatro as “fragilidades” apontadas:

“Matriz de riscos insuficiente: a matriz do contrato é genérica e incompatível com a complexidade de um túnel imerso sob o canal de navegação do principal porto do país.

Governança interfederativa deficiente: inexistência instância formal e paritária de deliberação entre o governo federal, estadual e a APS.

OBS: “Governança Interfederativa”, bem como “Função pública de interesse comum” – FPIC (como infraestrutura para trânsito e transporte) são conceitos do “Estatuto da Metrópole” (Lei nº 13.089/15).

Titularidade e reversão do ativo indefinidas: a modelagem prevê reversão exclusiva ao Estado de São Paulo ao fim da concessão, apesar de a obra se situar integralmente sobre bens da União e contar com aporte federal relevante.

Ausência de instrumento jurídico para o aporte da APS: não há definição do instrumento jurídico para formalizar o repasse, nem dos procedimentos de execução e controle.”

O temor de novo adiamento não era infundado; seja pela relevância das “fragilidades”, seja por terem sido elas apontadas aos 44 minutos do 2º tempo: se elas ainda persistem, após mais de dois anos e meio de análises, discussões e tratativas, como esperar que fossem equacionadas em duas semanas? Ademais, vale lembrar que muitas dessas questões já constavam do relatório da Seinfra que analisava o processo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos/APS (Processo TC nº 035.732/2020-2); em cuja modelagem o túnel veio a ser incluído (Item 536ss – pg. 88). Tal relatório acabou por ser apreciado na Sessão Extraordinária do Plenário do TCU de 13 de dezembro de 2022 (minutos 24-49).

Desta vez, porém, os governos Estadual e Federal e a APS foram mais ágeis: atenderam à convocação do relator, sob sua coordenação participaram de “exitosa de audiência” no TCU em 27 de agosto, e se posicionaram no prazo de dois dias, por ele estabelecido, para “aperfeiçoamento da governança federativa entre a União e o ESP”. Nesse sentido, se comprometeram a assinar um aditivo com os novos condicionantes; porém “o tribunal determinou que os ajustes sejam feitos antes da liberação de recursos federais”. Um aditivo veio a ser entregue na data estabelecida; esperando-se tenha eliminado, de forma eficaz e permanente, as “fragilidades” arroladas (o texto não foi divulgado pela imprensa ou internet).

A se destacar, nesse processo, tanto o protagonismo do TCU como a forma com que os diversos órgãos e empresas, federais e estadual, acataram suas determinações e recomendações: aparentemente um novo normal que se consolida.

Amadurecimento do projeto e do modelo:

Essas definições de última hora não foram as únicas a terem que ser resolvidas ao longo dos últimos seis anos: quando a ideia/bandeira de uma nova ligação seca Santos-Guarujá voltou à baila, em 2019, mesmo sem ter-se totalmente claro o problema a ser resolvido ou os drivers em questão, opiniões/interesses se dividiam, polarizadamente, entre ponte ou túnel como a solução: ponte defendida pela Ecovias e Governo do Estado – Gesp (de então); túnel pela então Codesp (hoje SPA) e o movimento “Vou de Tunel” (BTP à frente). A opção-túnel prevaleceu no início de 2022.

A discussão subsequente foi implantar-se o túnel como concessão independente ou se no bojo da desestatização da APS; opção esta que acabou sendo adotada mas, posteriormente, a própria desestatização foi descartada quando o novo governo assumiu o mandato. Houve discussões e negociações, aí envolvendo também as prefeituras da Baixada Santista, no tocante ao traçado: tanto a opção locacional da proposta apresentada pela respeitada projetista Figueiredo Ferraz (15 de julho de 1997), como sua opção tecnológica (túnel submerso: mais de 150 existentes no mundo), acabaram se consolidando desde então; seja pelo projeto da Dersa (de uma década atrás), seja no recentemente revisto pela Codesp/SPA e pelo GESp (atual gestão): 1,5 km de extensão, sendo 870 metros debaixo d’água.

A importância do túnel é quase uma unanimidade: para o Porto, ao contrário do que normalmente se pensa, não por permitir o tráfego de caminhões e carretas da Margem Direita para a Esquerda, e vice-versa (relativamente pequeno); mas por viabilizar eliminação/diminuição do fluxo de balsas e, assim, o aumento do tráfego de navios. Mas, principalmente, para a Região Metropolitana da Baixada Santista: por oferecer uma alternativa para os 14 mil veículos, 9,9 mil motos, 7,7 bicicletas e 78 mil pessoas que atravessam diariamente a balsa; além de redução do trajeto rodoviário de algo como 50 para dois a três quilômetros. Face a essa demanda, o projeto prevê espaço para VLT, ciclovias e passarelas. A estimativa é que a obra beneficie, diretamente, os mais de 720.000 habitantes das duas cidades; e os 3 milhões de turistas na alta temporada.

Justamente por tais características mais metropolitanas do projeto é que, sob o argumento de “a carga estar bancando a implantação do túnel”, também esteve em discussão a pertinência da então Codesp (hoje APS) aportar recursos para a implantação do túnel; ao invés de priorizar outros investimentos, necessários, em infraestrutura básica para expansão e modernização do Porto.

O projeto revisto pela Dersa teve Licença Prévia (LP) ambiental. Todavia, pelo tempo e/ou pelos ajustes feitos, havia dúvidas da necessidade e extensão da revisão necessária; dúvida essa que foi dirimida em 11 de agosto passado: a Cetesb emitiu a nova LP.

Engenharia financeira:

Os recursos para o megaempreendimento, claro, não teriam como ficar de fora das discussões e tratativas. Seja no tocante aos montantes e prazos envolvidos, seja quanto aos fluxos. Mormente, neste caso, porque, além de ser uma PPP (recursos públicos e privados), tem a participação de duas instâncias de governo: União e Gesp. Esta é uma experiência pioneira que poderá, até se converter em um “case” de governança interfederativa, até hoje pouco praticado e ainda não consolidado; e em benchmarking para outros empreendimentos infraestruturais e/ou de serviços que envolvam vários entes federativos.

O capex registrado pelo relatório da Seinfra era de R\$ 3,85 bilhões (junho de 2021; Item-536); e investimentos totais de R\$ 4,2 bilhões (janeiro de 2022; Item-537) – R\$ 4,51 bilhões atualizados (agosto de 2025). Quanto divulgada a nova modelagem, pelo Gesp, os investimentos informados haviam passado a ser de R\$ 5,96 bilhões. Em 9 de junho, por meio de lacuna apontada pelo TCU como uma das “fragilidades”, o Gesp republicou o edital com um aumento (unilateral) de R\$ 840 milhões, dado que “o modelo de concessão foi aprimorado após consultas ao mercado internacional, durante roadshows realizados na Europa”. Serão esses os números finais?

Os investimentos previstos são, agora, de R\$ 6,8 bilhões; dos quais, até R\$ 5,1 bilhões (75%) virão de recursos públicos, divididos entre o governo federal e o Gesp. Assim, na próxima sexta-feira, mais que um investidor e/ou um concessionário, o que o poder público brasileiro fará é escolher a quem confiará a gestão de investimentos de R\$ 5,1 bilhões em infraestrutura de mobilidade regional na Baixada Santista.

Antes mesmo da gestão, caberá ao vencedor a definição final do traçado do projeto, com eventuais desdobramentos em termos de desapropriações e indenizações; dúvidas que ainda remanescem, p.ex, entre os moradores do Macuco.

Finalmente, há luz no fim do Túnel Santos-Guarujá: que bom!

Mas também há alguma neblina... que vai além da Serra do Mar.

A SE DESTACAR, NESSE PROCESSO, TANTO O PROTAGONISMO DO TCU COMO A FORMA COM QUE OS DIVERSOS ÓRGÃOS E EMPRESAS, FEDERAIS E ESTADUAL, ACATARAM SUAS DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES: APARENTEMENTE UM NOVO NORMAL QUE SE CONSOLIDA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/09/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

HADDAD DIZ ESTAR 'MUITO CONFIANTE' EM AVANÇO DO ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA

Ministro da Fazenda avalia que tensões comerciais globais reforçam a importância do tratado e vê assinatura ainda em 2025

Por Bruna Lessa e Eliane Oliveira — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, se mostrou otimista nesta quarta-feira em relação ao acordo comercial entre Mercosul e União Europeia. Após a Comissão Europeia validar o texto final do tratado e anunciar salvaguardas para o setor agrícola europeu, Haddad afirmou que o cenário internacional favorece a conclusão das negociações ainda este ano.

— Estou muito confiante. Sobretudo à luz do que está acontecendo no mundo. A União Europeia tem todas as razões para firmar o acordo com o Mercosul e o Mercosul com a União Europeia. Seria uma boa notícia para o mundo que a América do Sul e a Europa se unissem em torno de um projeto comum — declarou o ministro.

Segundo Haddad, as tensões comerciais desencadeadas pela política protecionista dos Estados Unidos tornaram ainda mais estratégico o fortalecimento de parcerias comerciais em outras regiões. Ele avaliou que o tratado pode servir não apenas como um vetor de desenvolvimento econômico, mas também como um passo relevante em termos de cooperação política e geopolítica.

— Eu vejo com muito bons olhos e acredito que a Europa vai caminhar nessa direção — reforçou.

Já o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, afirmou que a apresentação do texto do acordo ao Conselho Europeu é um passo decisivo na integração entre as duas regiões. O tratado, disse Alckmin, deve se refletir em mais comércio, investimentos e empregos.

— Esse é um sinal claro para o mundo. Juntas, nossas economias serão mais fortes — ressaltou.

Caminho do tratado

O texto aprovado pela Comissão Europeia será agora submetido ao Parlamento Europeu e aos governos nacionais dos 27 Estados-membros. A estratégia de fatiar o acordo em duas frentes — uma comercial e outra política — deve acelerar o processo. A parte comercial depende apenas de maioria simples no Parlamento Europeu para entrar em vigor, enquanto a parte política precisará passar por todos os parlamentos nacionais.

Do lado do Mercosul, a expectativa do governo brasileiro é que o acordo seja assinado em dezembro, em Brasília, durante a cúpula presidencial do bloco, período em que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva ocupa a presidência rotativa. Segundo integrantes da equipe econômica, há maioria qualificada no Conselho Europeu — 15 países representando 65% da população — favorável ao pacto.

Impactos esperados

O tratado prevê a criação de um mercado integrado de 780 milhões de consumidores, com um PIB combinado de US\$ 22,3 trilhões. Para a União Europeia, os principais ganhos virão da eliminação de tarifas sobre automóveis, máquinas, produtos químicos e têxteis, com estimativa de economia de mais de € 4 bilhões por ano.

Para o Mercosul, os benefícios se concentram na agricultura e na indústria agroalimentar. Estudo do Ipea aponta que as exportações brasileiras para a União Europeia poderiam crescer em até US\$ 7,1 bilhões entre 2024 e 2040. O governo brasileiro também enxerga o acordo como oportunidade para ampliar a inserção internacional das empresas nacionais e diversificar mercados, em um momento de incertezas no comércio global.

Resistências internas

Apesar do avanço, persistem resistências dentro da Europa, sobretudo de setores agrícolas da França e da Itália, que temem o aumento da concorrência com os produtores sul-americanos. Para contornar essas críticas, o texto validado pela Comissão Europeia prevê salvaguardas automáticas caso as importações de determinados produtos do Mercosul causem distorções de mercado, como aumento de 10% no volume ou queda de 10% nos preços.

A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, comemorou o avanço e classificou o tratado como “benéfico para todas as partes, com vantagens significativas para consumidores e empresas”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/09/2025

CADE DÁ 30 DIAS PARA QUE GOL E AZUL NOTIFIQUEM ACORDO DE COMPARTILHAMENTO DE VOOS

Empresas não podem expandir rotas sob codeshare até órgão analisar o mérito do tema

Por Geralda Doca — Brasília



Aviões de Azul e Gol — Foto: Custódio Coimbra / Agência O Globo

O Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) deu prazo de 30 dias para que as companhias aéreas Gol e Azul encaminhem ao órgão a notificação do contrato de codeshare (compartilhamento de voos). As duas empresas anunciaram a operação conjunta em junho.

Com a decisão, tomada nesta quarta-feira, as empresas ficam proibidas de expandir as rotas sob codeshare até o término da análise pelo Cade. Caso não ocorra a notificação no prazo estabelecido, o acordo deverá ser suspenso imediatamente, respeitando as passagens já emitidas ao consumidor final.

Segundo o relator, conselheiro Carlos Jacques, os contratos de codeshare não contam com isenção automática da análise concorrencial.

Na análise dos acordos de codeshare, o Cade avalia a participação de empresas aéreas nacionais, sobreposição de malhas e efeitos equivalentes a operações de fusão, sobretudo no que se refere a riscos de coordenação entre concorrentes.

Em seu voto, o conselheiro destacou que contratos envolvendo companhias nacionais em voos domésticos suscitam maiores preocupações concorrenciais do que aqueles firmados entre empresas internacionais.

O conselheiro destacou que não se trata da análise do processo de fusão anunciado pelas empresas em janeiro deste ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/09/2025

HADDAD FALA EM 'PREOCUPAÇÃO' COM PROJETO QUE PERMITE CONGRESSO REMOVER CÚPULA DO BC: 'NÃO TRAZ BENEFÍCIO NENHUM'

Requerimento de urgência para proposta foi apresentado pelo deputado Cláudio Cajado (PP-BA) e recebeu o apoio de partidos como PP, MDB, PL, PSB e Republicanos

Por Bruna Lessa — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e Gabriel Galípolo, presidente do Banco Central — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta quarta-feira que enxerga com "preocupação", o projeto em discussão na Câmara que permite a destituição de diretores e presidente do Banco Central (BC) por decisão do Congresso.

O requerimento de urgência para o projeto foi apresentado pelo deputado Cláudio Cajado (PP-BA) e recebeu o apoio de partidos como PP, MDB, PL, PSB e Republicanos — que juntos somam mais de 300 deputados, número suficiente para aprovar o regime de urgência.

Para Haddad, o texto, apresentado originalmente em 2021, representa um retrocesso e não contribui para o fortalecimento da autoridade monetária.

— Olha, (vejo) com preocupação. Não foi conversado conosco, com o governo, de uma maneira geral, e eu imagino que nem com o Banco Central — disse Haddad. — Não vejo nenhum motivo para ele (projeto) caminhar.

Segundo Haddad, esse movimento não estava no radar do governo, que reprova o avanço da matéria.

— Não estava na pauta, fico preocupado com a intenção do que está por trás disso. Na minha opinião não traz benefício nenhum.

Estão em discussão no Congresso a proposta que amplia a autonomia do BC para garantir independência financeira do órgão. Esse projeto transforma a característica de direito privado à instituição.

— Não existe total autonomia, todo mundo tem que ter um anteparo. A autonomia administrativa está garantida nesse reparo. (Mas) BC mudar pro direito privado com qual finalidade?

Autonomia em risco

A autonomia do BC foi aprovada em 2021 e estabeleceu mandatos fixos de quatro anos para diretores e presidente. Atualmente, a exoneração só pode ser feita pelo presidente da República em casos específicos, como condenação judicial ou desempenho insuficiente.

Pelo projeto em discussão, o Congresso passaria a ter poder de derrubar dirigentes por maioria absoluta da Câmara e do Senado, e se considerar que a atuação do BC é "incompatível com os interesses nacionais".

Ex-presidentes da instituição, como Roberto Campos Neto e Arminio Fraga, já classificaram a proposta como um risco à estabilidade econômica.

Haddad defendeu que o foco seja a PEC do Banco Central, que trata da autonomia financeira e do fortalecimento institucional do órgão. Segundo ele, o BC precisa de orçamento próprio para reforçar

sua capacidade regulatória e tecnológica, especialmente diante da expansão de instituições financeiras e dos desafios de segurança no sistema de pagamentos instantâneos (Pix).

— Não vamos transformar essa pauta institucional em uma pauta corporativa. É uma agenda de fortalecimento, não de interesses de corporação — afirmou ao dizer que o Banco Central precisa se fortalecer em infraestrutura digital e supervisão.

O ministro ressaltou ainda que o governo mantém uma agenda legislativa “positiva”, que inclui a recente aprovação do projeto contra devedores contumazes e as negociações sobre a reforma tributária.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/09/2025

EX-DIRETOR-GERAL DA OMC, CONSULTOR DA CNI AFIRMA QUE BRASIL E EUA 'DEVERIAM ESTAR CONVERSANDO, E NÃO BRIGANDO UM COM O OUTRO'

Roberto Azevêdo representou entidade em audiência pública nos Estados Unidos

Por Eliane Oliveira — Brasília



Roberto Azevêdo, consultor da CNI — Foto: Aílton de Freitas/Agência O Globo

O consultor da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Roberto Azevêdo, afirmou nesta quarta-feira, em audiência pública promovida pelo governo americano, em Washington, que é “totalmente infundada” a noção de que o Brasil age deliberadamente para prejudicar os Estados Unidos. Ele alertou para o risco de rompimento de cadeias de suprimentos formadas por empresas brasileiras e dos EUA, causado por medidas protecionistas.

— As comunidades empresariais dos Estados Unidos e do Brasil têm um relacionamento forte e mutuamente benéfico e estabeleceram cadeias de suprimentos interconectadas e confiáveis que promovem o crescimento econômico e a prosperidade em ambos os países. Romper essas cadeias de suprimentos prejudicará ambos os países — disse o diplomata, que é ex-diretor-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC).

— Somos as duas maiores democracias deste hemisfério. Deveríamos estar conversando um com o outro; não brigando um com o outro. Quaisquer problemas devem ser resolvidos por meio de diálogo e cooperação contínuos — acrescentou.

Entidades que representam o setor privado brasileiro, como a CNI e a Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), estão em Washington em busca de novos canais de diálogo com os EUA. O governo americano aplicou uma sobretaxa de 50% a parte das exportações do Brasil e acena com novas sanções.

O Escritório do Representante Comercial (USTR) da Casa Branca abriu um processo, com base na Seção 301 da Lei de Comércio, que permite investigar se políticas ou práticas de outros países são injustas, discriminatórias ou restritivas ao comércio americano. No caso brasileiro, a investigação foi aberta em 15 de julho e abrange temas como comércio digital, serviços de pagamento eletrônico, tarifas preferenciais, proteção de propriedade intelectual, acesso ao mercado de etanol e questões ambientais — como desmatamento ilegal.

Em seu pronunciamento, Roberto Azevêdo afirmou que o Brasil não prejudica a competitividade das empresas americanas envolvidas em comércio digital e serviços de pagamento eletrônico, como o



Pix. Segundo ele, as leis brasileiras estabelecem um equilíbrio entre inovação tecnológica e livre fluxo de dados, com direitos de privacidade individuais.

– O Brasil também oferece um sistema de pagamento rápido, econômico e seguro, semelhante ao sistema de pagamento instantâneo FedNow, criado e implementado pelo Federal Reserve Board dos EUA. Esse sistema de pagamento aumentou a inclusão financeira, reduziu a dependência de dinheiro físico e aumentou a eficiência no varejo e no comércio eletrônico – beneficiando significativamente as empresas americanas – disse o embaixador.

Azevêdo ressaltou que as taxas preferenciais do Brasil são consistentes com os acordos internacionais ratificados e adotados pelos EUA. Com uma tarifa efetiva de 2,7%, os produtos americanos estão sujeitos às menores tarifas entre os parceiros comerciais do país, exceto o Mercosul, pontuou o diplomata.

– De fato, quase três quartos das mercadorias americanas entram nos Estados Unidos com isenção de impostos. Essas taxas são ainda mais benéficas do que aquelas acordadas com países como México e Índia, que estão sujeitos a tarifas efetivas médias de 4,7% e 3,2%, respectivamente – afirmou.

O consultor da CNI assegurou que o Brasil aplica rigorosamente suas leis anticorrupção por meio de um Judiciário "que permanece independente e imune à pressão política". Disse que o país é elogiado pela Organização de Cooperação para o Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Na área de propriedade intelectual, ele afirmou que foram adotadas medidas significativas de fiscalização da propriedade intelectual, reconhecidas pelo próprio USTR. Disse, por exemplo, que os direitos de patente foram concedidos em 2,9 anos, o que está em linha com os 2,2 anos para pedidos de patente nos EUA.

– As empresas americanas estão entre as mais beneficiadas pelas políticas adotadas pelo Brasil. As empresas americanas ocupam o primeiro lugar em direitos de patente.

Sobre o acesso do etanol americano, hoje com um imposto de 18%, ao mercado brasileiro, Azevêdo disse que o Brasil não adota atos, políticas ou práticas irracionais ou discriminatórias que onerem ou restrinjam o comércio dos EUA. Como os dois maiores produtores globais do produto, argumentou o embaixador, os países têm uma necessidade limitada de importações para atender à demanda interna.

Azevêdo finalizou seu pronunciamento assegurando que o Brasil aplica rigorosamente suas leis ambientais. Lembrou que o próprio USTR reconheceu os esforços feitos pelo país, que contribuíram para a redução das taxas de desmatamento.

– O Brasil também possui um sistema de controle robusto para a produção e comercialização de produtos florestais. Não é verdade que o desmatamento ilegal prejudique a competitividade dos produtores americanos de madeira e produtos agrícolas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 03/09/2025

PROJETO SOBRE DEVEDOR CONTUMAZ É 'IMPORTANTÍSSIMO' CONTRA CRIME ORGANIZADO, DIZ SECRETÁRIO DA RECEITA

Texto foi aprovado no Senado na terça-feira e segue para Câmara

Por Bruna Lessa — Brasília



O secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, em audiência na Câmara — Foto: Renato Araújo/Câmara dos Deputados

O projeto de lei (PL) do Devedor Contumaz, aprovado na terça-feira pelo Senado, é uma ferramenta importante para auxiliar no combate à sonegação e a lavagem de dinheiro utilizado por organizações criminosas, afirmou o secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas. Ele participa nesta quarta-feira de audiência na Comissão de Finanças e Tributação da Câmara, para

detalhar a Operação Carbono Oculto, que revelou um esquema bilionário ligado ao PCC.

— O PL do devedor contumaz, aprovado ontem, importantíssimo também. Há dois anos nós estamos batendo na tecla que aquele PL não é para contribuinte, é para gente que se utiliza dos instrumentos empresariais para ocultar, transferir, para lavar dinheiro — disse Barreirinhas.

O PL do Devedor Contumaz prevê medidas contra empresas e pessoas que deixam de pagar impostos de forma reiterada, incluindo suspensão de CNPJs, proibição de benefícios fiscais, impedimento de participar de licitações e restrições a pedidos de recuperação judicial. No setor de combustíveis, as empresas precisarão comprovar a licitude de seus recursos e atender a requisitos mínimos de capital social.

Operação Carbono Oculto

A Operação Carbono Oculto, conduzida pela Receita Federal e pela Polícia Federal, investigou um esquema de sonegação e lavagem de dinheiro envolvendo postos de combustíveis, fintechs e fundos de investimento, usados para movimentar valores bilionários sem recolher os tributos devidos.

O trabalho das autoridades revelou que o PCC utilizava empresas de fachada e instrumentos financeiros complexos para ocultar a origem do dinheiro e financiar atividades criminosas.

— Não é um exagero afirmar que foi a maior operação contra o pilar financeiro do crime organizado. Os valores de fato são monstruosos, quando se fala que em uma operação houve uma movimentação de mais de R\$ 50 bilhões pelo sistema financeiro do crime organizado e outras duas mais R\$ 20 bilhões, no conjunto quase R\$ 80 bilhões movimentados nos últimos anos pelo crime organizado. Isso espanta — disse Barreirinhas.

O secretário reforçou que o combate ao crime organizado precisa ir além das ações pontuais, atingindo o cerne financeiro das organizações.

— O crime organizado não pode ser combatido apenas na ponta. Nós temos que entrar no cerne, no pilar financeiro. E é nisso que estamos trabalhando, por todos os lados, para sufocar o financiamento do crime organizado.

Fintechs no radar da Receita

O secretário da Receita Federal também destacou que as fintechs estão no centro das grandes operações fiscais realizadas pelo Fisco, não apenas na Operação Carbono Oculto, mas também em casos ligados a combustíveis, contrabando de cigarros e apostas ilegais.

— A Secretaria de Prêmios e Apostas (SPA) já detectou e já fez diversas representações na utilização de fintechs para isso — destacou.

Segundo o secretário, o Fisco já havia tentado regulamentar as fintechs para que prestassem as mesmas informações e transparência exigidas dos bancos tradicionais. No entanto, a norma foi revogada no início do ano, após a circulação de notícias falsas sobre suposta tributação do Pix.

Com a nova instrução normativa, publicada na última sexta-feira, as fintechs passam a fornecer informações retroativamente desde janeiro, permitindo ao Fisco acompanhar operações suspeitas de forma mais eficaz. Segundo Barreirinhas, a medida foi redigida de maneira clara para evitar equívocos e novos boatos.

— O efeito foi nefasto. Seria, a gente corrigiu agora na sexta-feira e vamos pedir os dados retroativamente a janeiro por que se integrantes do crime organizado estavam aliviados de que ficaram de fora, nós conseguimos com apoio do legislativo e da opinião pública republicar aquele normativo (declaração de fintechs) — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/09/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

USO DE 'CONTAS-BOLSÃO' POR FINTECHS CRESCEU TANTO QUE COAF NÃO DÁ CONTA, DIZ SECRETÁRIO DA RECEITA

Segundo Robinson Barreirinhas, fake news sobre o Pix no início do ano beneficiaram crime organizado

Por Cícero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - O secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, disse nesta quarta-feira, 3, que o Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf) não tem conseguido dar conta da fiscalização de operações de fintechs. Isso, ele explicou, se deve ao uso crescente das "contas-bolsão" por instituições do tipo.

Trata-se de um mecanismo no qual a fintech figura como titular de uma conta em um banco autorizado, a partir da qual são abertas subcontas destinadas aos clientes finais — que, contudo, não mantêm qualquer vínculo direto com a instituição bancária onde a conta principal foi registrada.

"Esse crescimento foi tão grande, desse movimento das fintechs, que o Coaf simplesmente não está dando conta", disse Barreirinhas, durante uma audiência pública da Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados (CFT). "É preciso repensar algum tipo, sim, de discussão disso."



Robinson Barreirinhas disse que vai compartilhar informações sobre operação contra o crime organizado Foto: Diogo Zacarias/MF

Pelo sistema de "contas-bolsão", as fintechs abrem uma conta corrente em um banco, da qual são titulares. Quando o banco observa uma movimentação suspeita, ele informa ao Coaf o nome da fintech em questão. No entanto, o depositante muitas vezes é um laranja, e torna-se difícil localizá-lo

posteriormente, explicou Barreirinhas.

Efeitos das mentiras sobre Pix foram nefastos e ajudaram crime organizado

Barreirinhas disse que as "mentiras" veiculadas pela oposição sobre uma portaria do órgão no início do ano ajudaram o crime organizado, por limitar as informações que teriam de ser fornecidas por fintechs. Por isso, a Receita vai solicitar os dados sobre movimentações financeiras retroativamente dessas instituições, afirmou.



“As mentiras ajudaram o crime organizado, eu não tenho nenhuma dúvida disso, e falo com tranquilidade”, disse o secretário. “Se integrantes do crime organizado estavam aliviados de que ficariam fora, nós conseguimos agora, com o apoio do Legislativo e da população, da opinião pública, republicar aquela instrução normativa e vamos pedir todas as informações desde janeiro.”

Na quinta-feira, 28, a Receita e a Polícia Federal deflagraram três grandes operações para dismantlar um esquema de fraudes e lavagem de dinheiro no setor de combustíveis, controlado pelo crime organizado. A investigação identificou que fintechs e fundos de investimento eram usados para ocultação e blindagem de patrimônio de organizações criminosas.

Depois das operações, a Receita relançou na última sexta-feira, 29, uma instrução normativa que obriga as fintechs a entregar a e-Financeira, um documento com movimentações financeiras de alto valor. O preenchimento havia sido tornado obrigatório no começo do ano, mas a portaria foi revogada por causa do impacto das fake news sobre a taxaço do Pix.

Compartilhamento de dados

O secretário da Receita Federal disse que se colocou à disposição para compartilhar informações obtidas nas três operações contra o crime organizado deflagradas na semana passada, com o Banco Central e a Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

“Todos os nomes envolvidos estão numa longa representação da Receita Federal, de mais de 200 páginas, com todos os esquemas, todos os nomes e todos os detalhes, e detalhamento não só da empresa, mas dos sócios, que nós cruzamos e entregamos para o Ministério Público, para a Polícia Federal, para tomarem providências”, disse o secretário, segundo quem as informações também foram colocadas à disposição do BC e CVM.

Barreirinhas relatou que, agora, a Receita tem prestado atenção na região da Tríplice Fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru, para onde os crimes se deslocam quando há fiscalizaçoões no Porto de Santos, por exemplo. “Há uma orientação do presidente Lula para nós alfandegarmos o posto em Letícia”, disse o secretário, referindo-se ao município brasileiro de Tabatinga, conurbado com a cidade colombiana de Letícia. Ele relatou que deve viajar ao local na próxima semana.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/09/2025

CNA DEFENDE COMPETITIVIDADE DO AGRO E CÓDIGO FLORESTAL BRASILEIRO EM AUDIÊNCIA NOS EUA

Escritório do Representante Comercial dos EUA realiza audiência nesta quarta-feira no âmbito da investigação de supostas práticas desleais no comércio pelo Brasil

Por Isadora Duarte (Broadcast) e Aline Bronzati (Broadcast)

BRASÍLIA E WASHINGTON - A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) defendeu junto ao Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR) a competitividade do agronegócio brasileiro a partir de investimentos em inovação.

“A competitividade do agro brasileiro decorre de fundamentos legítimos, como os recursos naturais e investimentos contínuos em inovação, e não por práticas desleais de comércio”, disse a diretora de Relações Internacionais da CNA, Sueme Mori, durante pronunciamento na audiência pública que ocorre nesta quarta-feira na Comissão de Comércio Internacional dos EUA em Washington.

A audiência é a primeira promovida pelo USTR no âmbito da investigação sobre supostas práticas desleais no comércio pelo Brasil com base na Seção 301 da Lei de Comércio dos Estados Unidos.

Nessa primeira fase do processo, empresas e entidades do setor produtivo brasileiro apresentam sua defesa em uma manifestação oral de cinco minutos.



FILE - President Donald Trump speaks during a cabinet meeting, Tuesday, Aug. 26, 2025, at the White House in Washington. (AP Photo/Mark Schiefelbein, File) Foto: Mark Schiefelbein/AP

O USTR acusa o Brasil de práticas desleais relacionados ao comércio digital e serviços de pagamento eletrônico, a tarifas preferenciais injustas, ao combate à corrupção, à proteção da propriedade intelectual, ao acesso ao mercado de etanol e ao desmatamento ilegal.

“Viemos defender os produtores e o agro brasileiro, destacando a importância do Código Florestal para o País e o respeito do produtor à legislação. E trouxemos outras evidências de que o crescimento do setor foi feito seguindo as regras do comércio internacional”, afirmou Mori, em nota, após a audiência.

A CNA destacou que Mori reafirmou o compromisso da entidade “com a transparência, o diálogo e o comércio justo entre o Brasil e os EUA” e lembrou que a CNA representa mais de 5 milhões de produtores rurais brasileiros.

Na apresentação, Mori rejeitou alegações de que os produtos brasileiros dependam de práticas comerciais ou ambientais inadequadas para acessar o mercado americano. “Os produtores rurais brasileiros operam sob normas rigorosas de conformidade, garantindo segurança, qualidade e transparência aos consumidores internacionais — inclusive aos americanos”, defendeu Mori.

Mori lembrou ainda que o Brasil tem acordos comerciais limitados, sendo apenas 5,5% das exportações brasileiras de produtos agropecuários se beneficiam de alíquotas preferenciais. Ela acrescentou que mais de 90% das importações do Brasil seguem o princípio da Nação Mais Favorecida, garantindo igualdade de tratamento aos produtos norte-americanos.

A diretora da CNA destacou também que o setor agropecuário brasileiro importa máquinas agrícolas, sementes e fertilizantes dos Estados Unidos, compras que somaram US\$ 1,1 bilhão em 2024. “Se por um lado o mercado americano é o terceiro principal destino das exportações do agro brasileiro, por outro somos um relevante consumidor de insumos, tecnologias e equipamentos industriais produzidos nos EUA”, afirmou.

Mori se manifestou também sobre o acesso brasileiro ao mercado de etanol, o qual é questionado pelos EUA em virtude da diferenciação tarifária. A diretora da CNA destacou que em 2024, o Brasil importou dos Estados Unidos 17 vezes mais etanol do que da Índia, enquanto o México não registrou exportações relevantes.

Quanto à alegação dos EUA sobre o combate ao desmatamento ilegal do Brasil, Mori ressaltou o Código Florestal Brasileiro como uma das legislações mais rigorosas do mundo que exige a preservação de reservas legais com vegetação nativa nas propriedades privadas.

Mori afirmou que 66% do território nacional está coberto por vegetação nativa, sendo metade desta área em propriedades rurais. “Reiteramos a disposição do setor agropecuário brasileiro para o diálogo construtivo e a cooperação com os Estados Unidos, certos de que uma relação comercial baseada em evidências, integridade, respeito mútuo e objetivos comuns é essencial para enfrentar os desafios globais da agricultura, segurança alimentar e sustentabilidade”, concluiu a diretora de Relações Internacionais da CNA.

A CNA apresentou também ao USTR uma manifestação escrita em 15 de agosto. Segundo a entidade, os argumentos técnicos demonstram a “conformidade e a legalidade das políticas e práticas adotadas pelo Brasil relativas a tarifas preferenciais”, “acesso ao mercado de etanol” e “desmatamento ilegal”.

Disposição para negociar

O ex-diretor-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC) e ex-embaixador Roberto Azevêdo, que representa a Confederação Nacional da Indústria (CNI), afirmou que a participação na audiência tem dois objetivos: preparar uma eventual contestação das tarifas de Trump nas cortes americanas e pavimentar o caminho para uma conversa “mais técnica” com o USTR.

“Vamos fazer a sustentação oral, apresentar evidências com dois objetivos. O primeiro é preparar uma eventual contestação nas cortes americanas e, o mais importante, pavimentar o caminho para um entendimento com o USTR mais adiante, fazendo uma abordagem técnica e, sobretudo, demonstrando a disposição para negociar e encontrar caminhos comuns”, disse Azevêdo, durante a reunião.

Ele disse que o País não prejudica a competitividade de empresas americanas e que as leis brasileiras buscam um “equilíbrio entre inovação tecnológica e livre fluxo de dados”.

“Somos as duas maiores democracias deste hemisfério e deveríamos estar conversando, não brigando. Quaisquer problemas devem ser resolvidos por meio de diálogo e cooperação contínuos”, defendeu Azevêdo.

Ele passou ponto por ponto as acusações feitas pelos EUA, abordando do Pix ao desmatamento ilegal durante os cinco minutos de fala. “O Brasil não prejudica a competitividade das empresas americanas que atuam no comércio digital e em serviços de pagamento eletrônico”, disse.

Ao falar sobre o Pix, comparou o sistema brasileiro ao Fed Now, do Federal Reserve (Fed, o banco central americano). “Esse sistema de pagamento aumentou a inclusão financeira, reduziu a dependência de dinheiro físico e aumentou a eficiência no varejo e no comércio eletrônico, beneficiando significativamente as empresas americanas.”

Azevêdo afirmou que o Brasil exerce leis anticorrupção na prática, e que o País tem sido reconhecido por isso no contexto internacional. Também afirmou que o País tomou “medidas significativas” de fiscalização da propriedade intelectual, e defendeu que os dois países trabalhem juntos para promover a expansão dos mandatos de empréstimos para etanol em países estrangeiros.

“E, finalmente, o próprio USTR reconheceu que o Brasil reforçou a aplicação de suas leis ambientais, reduzindo as taxas de desmatamento”, acrescentou. Por fim, disse que a CNI acolhe iniciativas que “fortaleçam os laços entre os Estados Unidos e o Brasil, promovam o crescimento econômico e melhorem o acesso e a segurança do mercado”.

A audiência promovida pelo USTR no âmbito da investigação de supostas práticas desleais no comércio pelo Brasil começou por volta das 11h10 desta quarta, no horário de Brasília. O Brasil contará com 17 representantes da iniciativa privada que vão apresentar argumentos técnicos para tentar reverter o tarifaço de 50% aos produtos brasileiros.

De acordo com Azevêdo, o período de fala, de apenas cinco minutos, é curto, mas importante. Depois, as partes interessadas também poderão enviar nova manifestação por escrito ao USTR.

“A 301 é uma espécie de plano B. Caso essas tarifas venham a cair nas cortes americanas e eventualmente a Suprema Corte possa derrubar essas tarifas, a administração americana gostaria muito de ter um plano B, uma alternativa para manter, de alguma forma, as sanções às importações brasileiras”, diz.

Ao todo, serão seis painéis de exposição, conforme cronograma obtido pelo Estadão/Broadcast. Participam entidades ligadas à indústria brasileira, representantes dos produtores rurais, do setor de cana-de-açúcar e etanol, do setor florestal e de madeira, da aviação, da celulose, da tecnologia, químico, da cerâmica e da pesca.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/09/2025

GOVERNO INSISTE QUE VALE ENTRE EM PROJETO NA BAHIA, MINERADORA NEGA E PROVOCA IMPASSE

Entrave em renovação de concessões de ferrovias usadas por mineradora teria sido causado por recusa de investimento na Fiol; procuradas, Vale e Ministério dos Transportes não se pronunciaram
Por Mariana Carneiro



Trabalhadores na mina Pedra de Ferro, em Caetité (BA), da Bamin: projeto de extração de minério de ferro paralisado Foto: Bamin/Divulgação

Na rodada final de negociações com a Vale pela renovação das concessões de duas ferrovias operadas pela empresa, o governo tentou novamente convencer a mineradora a assumir parte do projeto Bamin, no Sul da Bahia, alvo de interesse político do chefe da Casa Civil e ex-governador da Bahia, Rui Costa, e de outros

auxiliares do presidente Lula.

Mapa da mina

Projeto integrado inclui produção de ferro em Caetité, ferrovia de 537 km e terminal para exportação no Porto Sul



Fonte: BAMIN, ERG, GOVERNO FEDERAL E PUBLICAÇÕES ESPECIALIZADAS

ESTADÃO 49

Procurada, a Vale não comentou. O Ministério dos Transportes não respondeu a pedido de entrevista até a publicação desta reportagem.

No ano passado, como mostrou o Estadão, o governo tentou convencer a Vale a assumir o projeto, em sociedade com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Cedro Participações. Desde 2010, a Bahia Mineração (Bamin) é controlada pela Eurasian Resources Group (ERG), do Cazaquistão, mas a empresa nunca concluiu o projeto para extrair minério de ferro da região de Caetité, no Sul da Bahia.

O projeto Bamin prevê a operação da mina, a conclusão de um trecho da Fiol (Ferrovia Oeste-Leste) e um porto em Ilhéus, num investimento avaliado em cerca de R\$ 30 bilhões.

A Vale afirmou na ocasião que o esforço financeiro era muito alto e que precisava de mais estudos geológicos. Em maio, após

nova análise, a mineradora concluiu que a conta não fechava, preferindo concentrar investimentos na produção em Carajás, no Pará.

Diante da recusa, uma fonte a par das negociações afirma que o governo decidiu tentar incentivar a empresa a assumir pelo menos a parte da ferrovia, como uma espécie de aperitivo do projeto.

O grupo cazaque sustenta que já investiu US\$ 2,2 bilhões (cerca de R\$ 12 bilhões) na Bamin e concluiu 60% das obras do trecho 1 da Fiol. Ainda assim, a demanda era para que a Vale empregasse cerca de R\$ 8 bilhões para terminar a ferrovia.



O valor seria abatido dos R\$ 11,3 bilhões que a empresa negociava com o governo pela renovação da concessão das estradas de ferro Vitória-Minas e Carajás.

As concessões foram prolongadas no apagar das luzes do governo Jair Bolsonaro (2019-2022) e, desde o início, o governo Lula insistiu que não concordava com o valor pago, inferior a R\$ 1 bilhão. O Estadão mostrou em janeiro de 2024 que o governo cobrava R\$ 25,7 bilhões pela renovação das concessões, que vencem em 2027, por mais 30 anos (2057).

As negociações avançaram e, no ano passado, a Vale aceitou repactuar a renovação das concessões por R\$ 17 bilhões — além do pagamento de R\$ 11,3 bilhões em outorga, novos investimentos na malha ferroviária de R\$ 6 bilhões. A mineradora adiantou R\$ 4 bilhões, e as tratativas passaram a ser mediadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Na semana passada, a Vale e o Ministério dos Transportes informaram que não conseguiram fechar um acordo e, agora, o governo avalia levar as duas ferrovias a leilão, a contragosto da Vale. O argumento é de que a companhia tenta se apropriar, por um valor considerado irrisório, de ativos que são da União.

Nos bastidores, porém, pessoas atribuem a trava ao fato de a Vale não querer assumir a Fiol, proposta trazida à mesa de negociação após a repactuação das concessões no ano passado.

A avaliação interna na Vale é que o trecho 1 da Fiol é pouco atrativo sem a garantia de demanda mínima com o transporte de minério de ferro, o que faz a empresa retornar ao impasse quanto ao desenvolvimento do projeto minerário — considerado de investimento muito elevado para um retorno incerto.

Além disso, restam dúvidas sobre como seria a administração do porto em Ilhéus, outro investimento estimado em cerca de R\$ 5 bilhões. O governo se comprometeu a encontrar um sócio estrangeiro para o empreendimento, mas não trouxe ninguém para a mesa. O terminal também vai requerer demanda mínima para viabilizar o investimento.

Há ainda riscos sócio-ambientais já mapeados na região, como o de um condomínio de luxo nos arredores do porto de Ilhéus. A Vale já sofre com problemas de licenciamento ambiental na Fico (Ferrovia do Centro-Oeste), no trecho em que aceitou investir em 2018 numa negociação cruzada com o governo, tendo como contrapartida justamente as concessões das ferrovias de Carajás e Vitória-Minas.

Atualmente, a visão na companhia é que cada investimento deve se sustentar individualmente, sob pena de a Vale acumular “micos” em sua carteira de ativos. Essa leitura desincentivou o acordo com o governo sob os novos termos.

Adiciona-se a isso o risco político, uma vez que o projeto se tornou objeto de desejo e de pressão de parte do governo, principalmente de Rui Costa e dos ministros Alexandre Silveira (Minas e Energia) e Renan Filho (Transportes).

Os acionistas estrangeiros na Vale têm demonstrado contrariedade em se aproximar do governo desde que, em 2023, Lula tentou emplacar o ex-ministro Guido Mantega no comando da companhia, usando como trampolim a Previ, uma das principais sócias da Vale.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 03/09/2025

TARIFAÇÃO: CNI NEGA, EM AUDIÊNCIA NOS EUA, QUE BRASIL PREJUDIQUE DELIBERADAMENTE COMÉRCIO AMERICANO

Confederação afirma que judiciário permanece independente e imune a pressões políticas, ao responder sobre leis anticorrupção

Por Felipe Frazão

BRASÍLIA - A Confederação Nacional da Indústria (CNI) defendeu nesta quarta-feira, 3, que o Brasil não prejudica deliberadamente os Estados Unidos, tampouco adotou políticas ou medidas que tenham onerado ou restringido o comércio americano.

A manifestação ocorreu durante audiência pública na investigação aberta pelo Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR), com base na Seção 301 da Lei de Comércio, aberta contra o Brasil por supostas práticas comerciais desleais. A investigação questiona até o Pix e a 25 de Março.

Ao abordar um dos questionamentos dos EUA - o combate à corrupção - a entidade defendeu que a Justiça brasileira é independente e imune a pressões políticas. O discurso coincide com o que o governo Lula usou para reagir à pressão trumpista por encerrar o julgamento por tentativa de golpe de Estado contra o ex-presidente Jair Bolsonaro.



Roberto Azevêdo defendeu a CNI perante o governo Trump em Washington Foto: Gerardo Lazzari/Divulgação ABAG

“O Brasil não adotou atos, políticas ou práticas injustificáveis e que tenham onerado ou restringido o comércio dos EUA”, afirmou o embaixador. “A noção de que o Brasil está agindo deliberadamente de forma a prejudicar os Estados Unidos é totalmente infundada.”

A confederação industrial já havia enviado uma série de comentários pormenorizados, por escrito, em resposta

à abertura de um processo pelo USTR, a mando do presidente Donald Trump, quando anunciou o tarifação de 50% contra o Brasil.

Roberto Azevêdo foi um dos primeiros representantes de empresas e entidades setoriais a discursar em Washington, no painel inaugural. Ao todo 39 discursos são esperados, em nome de empresas e associações brasileiras e americanas.

“Simplesmente não há evidências de que os atos, políticas e práticas em questão discriminem ou prejudiquem injustamente as empresas americanas. Ao contrário, os fatos mostram que as empresas americanas, em geral, se beneficiaram das políticas brasileiras. O Brasil está consistentemente entre os dez maiores superávits comerciais que os Estados Unidos desfrutam com o resto do mundo. Além disso, o Brasil tem sido um destino antigo e atraente para investimentos americanos, com os Estados Unidos sendo o principal investidor há anos. Os Estados Unidos também são o principal destino dos fluxos de investimento brasileiros”, afirmou Azevêdo.

No pronunciamento, o embaixador afirmou que as cadeias de suprimentos entre os países foram conectadas por anos de relacionamento e que podem estar em risco. Ele pregou negociação diplomática entre os governos Trump e Lula, algo congelado no momento, em vez de disputas e punições.

“Romper essas cadeias de suprimentos prejudicará ambos os países. Somos as duas maiores democracias deste hemisfério. Deveríamos estar conversando um com o outro; não brigando um com o outro. Quaisquer problemas devem ser resolvidos por meio de diálogo e cooperação contínuos”, disse o diplomata.

A investigação foi aberta no dia 15 de julho, com acusações sobre atos, políticas e práticas do Brasil relacionadas ao comércio digital e serviços de pagamento eletrônico (incluindo o Pix), tarifas

preferenciais injustas, aplicação da lei anti-corrupção, proteção de propriedade intelectual (caso da 25 de Março, tida como um mercado de produtos piratas), acesso ao mercado do etanol e desmatamento ilegal.

Em nome da CNI, o ex-diretor da OMC respondeu a cada um dos seis quesitos.

Primeiro, o embaixador disse que não há prejuízos à competitividade de empresas americanas em comércio digital e sistemas de pagamento, cujo foco é o Pix. Ele comparou o sistema de pagamento instantâneo ao FedNow americano e defendeu que o Pix “aumentou a inclusão financeira, reduziu a dependência de dinheiro físico e aumentou a eficiência no varejo e no comércio eletrônico – beneficiando significativamente as empresas americanas”.

Azevêdo disse que as “taxas preferenciais do Brasil são consistentes com os acordos internacionais ratificados e adotados pelos Estados Unidos. Com uma tarifa efetiva de 2,7%, os produtos americanos estão sujeitos às menores tarifas entre nossos parceiros comerciais, exceto o Mercosul”.

Ele disse que o País aplica de forma rigorosa a legislação anticorrupção e afirmou que a OCDE elogiou progressos brasileiros.

“O Brasil aplica rigorosamente suas leis anticorrupção por meio de um judiciário que permanece independente e imune à pressão política. De fato, revisões por pares em andamento na OCDE têm elogiado a abrangente estrutura legal e institucional do Brasil para o combate à corrupção”, disse.

Sobre propriedade intelectual, o embaixador afirmou que “os direitos de patente foram concedidos em 2,9 anos, o que está em linha com os 2,2 anos para pedidos de patente nos Estados Unidos”. Ele afirmou que “empresas americanas ocupam o primeiro lugar em direitos de patente” no País.

A CNI negou que o País adote práticas “irracionais ou discriminatórias” em relação ao etanol que onerem ou restrinjam o comércio dos EUA. Azevêdo propôs que os países trabalhem em parceria para abrir mais mercados internacionais.

Os produtores americanos se queixam de entraves regulatórios para acessar o mercado brasileiro e da taxa de 18% do Mercosul usada pelo Brasil, contra a de 2,5% adotada pelos EUA ao etanol brasileiro.

“Como os dois maiores produtores globais de etanol, os Estados Unidos e o Brasil têm uma necessidade limitada de importações para atender à demanda interna. Eles deveriam trabalhar juntos para promover a expansão dos mandatos de mistura de etanol em países estrangeiros, a fim de aumentar a demanda por etanol”, disse o consultor.

Sobre a suspeita de descontrole ou omissão no desmatamento ilegal, o embaixador disse que o País aplica as leis ambientais de forma rigorosa e que a indústria extrativista possui um sistema de controle robusto para produção e comercialização de produtos florestais.

“Não é verdade que o desmatamento ilegal prejudique a competitividade dos produtores americanos de madeira e produtos agrícolas”, refutou.

Mais cedo a Confederação Nacional da Agricultura (CNA) também havia feito a defesa do setor do agronegócio. Outras entidades como o café, indústria de móveis e cerâmica serão representadas, bem como os produtores do etanol, e as multinacionais Weg e Embraer.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 03/09/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

PROCURADORIA DO TCU PEDE SUSPENSÃO DO LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

O subprocurador-geral do Ministério Público do TCU pediu a suspensão para que se investigue se empresas brasileiras foram prejudicadas por suposto favorecimento do BNDES a concorrentes estrangeiros

Por Alex Sabino, Folhapress — São Paulo



Canal de navegação entre Santos e Guarujá, no litoral paulista — Foto: Divulgação/Autoridade Portuária Porto de Santos

Em representação feita nesta terça-feira (2), o subprocurador-geral do Ministério Público do Tribunal de Contas da União (MPTCU), Lucas Rocha Furtado, pede a suspensão do leilão do túnel Santos-Guarujá, marcado para a sexta-feira (5).

No documento encaminhado ao presidente do TCU, Bruno Dantas, Furtado solicita que seja considerada a possibilidade de reabertura do prazo para recebimento de propostas. O texto também pede para o tribunal “conhecer e avaliar o leilão do túnel Santos-Guarujá, ante indícios de que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) teria favorecido grupos estrangeiros e imposto restrições às empresas brasileiras, inviabilizando sua participação no certame”.

O pedido será analisado pelos auditores do TCU e depois disso será encaminhado para Dantas tomar uma decisão.

Na última sexta-feira (29), ele havia recebido representantes do Ministério dos Portos Aeroportos, do governo paulista e da APS (Autoridade Portuária de Santos) para acertar aditivos no acordo de cooperação técnica para a construção do túnel.

Apenas duas empresas apresentaram propostas para o leilão: a espanhola Acciona e a portuguesa Mota-Engil.

Matéria da “Folha de S. Paulo”, citada por Furtado, afirma que Odebrecht e Andrade Gutierrez tinham a intenção de participar do certame, mas desistiram por não ter encontrado fontes de financiamento. Elas também se queixam das dificuldades encontradas em dar garantias que teriam sido solicitadas pelo BNDES.

Prejudicada pela conjuntura econômica e os juros altos, as empreiteiras nacionais julgaram não ter como assumir o nível de endividamento necessário para a obra, orçada em R\$ 6,8 bilhões. Desse total, R\$ 5,14 bilhões serão divididos entre os governos federal e de São Paulo.

Os grupos brasileiros se queixam nos bastidores de um possível favorecimento a grupos estrangeiros. O BNDES nega que isso tenha acontecido. Consultado pela reportagem, o banco disse que “não há qualquer pedido de financiamento privado junto ao BNDES para a construção do túnel Santos-Guarujá”.

“O BNDES é o principal financiador de infraestrutura do Brasil e tem tido uma atuação inovadora no setor com amplo reconhecimento, tendo recebido 17 premiações internacionais desde 2023 pela estruturação de financiamento a grandes projetos de infraestrutura”, diz a nota.

Operação Lava-Jato

Ambas se consideram ainda vítimas dos impactos financeiros e reputacionais da "Operação Lava-Jato". As construtoras foram acusadas de participação no esquema de corrupção na Petrobras e assinaram acordo com o Ministério Público. Em 2024, a multa de R\$ 8,5 bilhões aplicada à Odebrecht foi suspensa pelo STF (Superior Tribunal Federal).

“A meu ver, tal situação levanta preocupações sobre a possível exclusão de empresas brasileiras em um projeto estratégico para o país, comprometendo a soberania nacional e o desenvolvimento da indústria de infraestrutura local”, afirma o subprocurador.

“Sendo assim, entendo que a exclusão de empresas brasileiras de um projeto dessa magnitude pode gerar impactos negativos na economia nacional, além de comprometer a soberania em áreas estratégicas.”

Ele também observa que restrições que possam ter sido influenciadas pelo “receio de repetir erros do passado”, como a Operação Lava-Jato, pode prejudicar o desenvolvimento econômico e tecnológico do país.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 03/09/2025

PETROBRAS TENTA REVERTER LEI QUE PROPÕE SAÍDA DA REFINARIA LUBNOR DE FORTALEZA

Determinação legal proíbe implantação de atividades industriais “nocivas ou perigosas” ao meio ambiente no entorno do porto do Mucuripe e dá 10 anos para retirada das empresas já instaladas

Por Folhapress — Fortaleza



Refinaria Lubnor da Petrobras, em Fortaleza — Foto: Juarez Cavalcanti/Agência Petrobras

A Petrobras está enfrentando um impasse jurídico para manter a Lubnor (Lubrificantes e Derivados do Nordeste) em Fortaleza. A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo da capital do Ceará, de 2017, deu um prazo até agosto de 2027 para a saída de todas as empresas classificadas como “nocivas ao meio ambiente” do entorno do porto do Mucuripe, o que incluiria a estatal.

A estatal tenta aproveitar o debate sobre o plano diretor para reverter o cenário. Em nota, a prefeitura reconheceu a importância da Lubnor e destacou que o plano diretor está sendo debatido em audiências públicas e será enviado ao Legislativo municipal para análise e aprovação até o final de 2025.

Em nota, a Petrobras reforça que opera com os “mais rigorosos padrões internacionais de segurança” e que a Lubnor “está em dia com suas licenças”. O governo do Ceará confirmou que a Lubnor tem licença de operação emitida pela Semace (Superintendência Estadual do Meio Ambiente do Ceará), em março de 2025, válida até 16 de março de 2029, para o refino do petróleo.

O prazo de saída é determinado no artigo 77 da lei de 2017, que proíbe a implantação de atividades industriais “nocivas ou perigosas” ao meio ambiente na zona de orla e dá prazo de dez anos para a retirada das empresas que já estejam instaladas. Após o término do prazo, a lei prevê a “retirada de todas as estruturas instaladas e a recomposição de áreas eventualmente degradadas”.

No anexo, está definido o subgrupo indústrias nocivas ou perigosas ao meio urbano: “fabricação de produtos do refino do petróleo (gasolina, óleo diesel, querosene, gásóleo, GLP, nafta etc.)”.

Em junho, a Petrobras foi recebida na comissão especial que analisa o documento na Câmara. No encontro, representantes da Lubnor anunciaram o plano para investir R\$ 1,5 bilhão em quatro anos para tornar a unidade a primeira refinaria zero carbono do Brasil.

A meta é reduzir em 100% a emissão direta e indireta de carbono, aumentar o consumo de energia renovável, o conteúdo renovável em seus produtos e as ações de desenvolvimento socioeconômico da população do entorno.

O problema é que os 213 mil metros quadrados ocupados pela refinaria estão em área urbanizada de Fortaleza, cercada por uma população de 112 mil pessoas nos bairros Cais do Porto, Serviluz, Mucuripe, Vicente Pinzón e Praia do Futuro.

A localização da refinaria é vista pelo Ipplan (Instituto de Pesquisa e Planejamento de Fortaleza) como um “obstáculo” para a mobilidade.

“É um desperdício do aspecto coletivo da cidade. A localização é imprópria, é impróprio sob o olhar urbanístico. Ela já foi instalada em uma área isolada, mas não é mais”, afirmou Parente, durante reunião da comissão especial.

O presidente da comissão, vereador Benigno Júnior (Republicanos), disse que busca ouvir os envolvidos para construir uma proposta que garanta um consenso.

Segundo a estatal, a busca pelos vereadores se deu para que sejam consideradas “todas as alternativas que visem garantir sua permanência”. A Petrobras reforçou sua contribuição anual de R\$ 2,2 bilhões de ICMS, que representa 18% do total arrecadado pelo Estado. A refinaria é a maior contribuinte individual, com R\$ 1,2 bilhão por ano.

A Lubnor espera que os parlamentares e a gestão municipal construam uma solução para que a refinaria seja enquadrada “incômoda ao meio urbano” ou que seja criada uma zona industrial que permita sua permanência. Para ser classificada como “incômoda”, um nível mais brando que “nociva”, a Lubnor destaca que tem como principais produtos o asfalto e lubrificantes, não combustíveis leves, como gasolina.

Caso as tratativas não deem resultado e a estatal seja obrigada a deixar o porto do Mucuripe em 2027, a refinaria ameaça deixar o Estado, pois a atividade seria “inviabilizada”, segundo um dos representantes.

Outras empresas “nocivas” que estão instaladas no local, como SP e Ipiranga, estão de malas prontas para o porto do Pecém, a 160 km de distância. O governo do Ceará deu início, em fevereiro deste ano, às obras estruturais para receber as empresas, incluindo um novo parque de tancagem.

A saída da refinaria é vista como um desastre entre lideranças comunitárias, como Albetisa Ester, da Praia do Futuro, e Antônio José, do Titanzinho, pois muitos trabalham na empresa e são beneficiados pelas ações da estatal.

As universidades Federal do Ceará (UFC) e Estadual do Ceará (Uece) também se manifestaram a favor da permanência da refinaria. As duas negociam a reativação de um núcleo de estudos desativado em 2022, quando a Lubnor quase foi privatizada.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 03/09/2025

Além de contar com um extenso sistema interligado de linhas de transmissão de alta tensão, o país tem uma oferta expressiva de energia elétrica, verde e com custo competitivo

Por Nivalde de Castro, Cristina da Silva Rosa e Piero Carlo Sclaverano Dos Reis



— Foto: Panumas Nikhomkhai/Pexels

No processo de digitalização das atividades produtivas e de consumo, a inteligência artificial (IA) apresenta perceptivas infinitas de desenvolvimento, em processo análogo ao que ocorreu a partir dos anos 1970 com a difusão dos computadores. Essa nova ferramenta digital, abre um novo horizonte do que Schumpeter (1883-1950) denominou por processo de “destruição criativa”. E a base e plataforma produtiva da IA são os data centers, grandes unidades de processamento de dados que exigem infraestruturas de comunicação e energia elétrica muito densas, por se tratar de uma atividade classificada como eletrointensivas, em função do alto grau de consumo de eletricidade sem interrupção nas 24 horas dos 365 dias do ano.

Como os data centers operam conectados à rede mundial da internet, essas unidades produtivas só podem ser construídas em sítios com rede elétrica de elevado nível de segurança, alta qualidade do suprimento, custos competitivos e cada vez mais com energia de fontes renováveis, a fim de cumprir as metas de descarbonização.

Considerando o potencial de crescimento em escala global dos data centers e de suas exigências técnicas de conectividade e oferta de energia elétrica, o Brasil se posiciona como um importante player global para atração de investimentos nesse novo segmento produtivo, em razão de ter:

- i. Um sistema interligado com cerca de 170 mil quilômetros de linhas de transmissão em alta tensão; e
- ii. Uma oferta de energia elétrica em quantidade expressiva, qualidade verde e custos competitivos.

Com base nestes fundamentos, as instâncias do governo federal têm realizados estudos e promovido ações na direção de transformar esse potencial em realidade efetiva. E o momento é pertinente pelo excesso de oferta de energia elétrica bem superior à demanda, por conta da maior capacidade instalada de plantas de geração eólica e solar, que tem obrigado o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) a promover cortes de energia (curtailment) com cenário de agravamento.

Na direção de atrair investimentos em data centers, foi assinada a medida provisória nº 1.307/2025, pelo presidente da República durante sua visita ao Ceará, em 18 de julho deste ano. Em síntese esta MP propõe ampliar o regime especial de incentivos fiscais e tributários aplicável a projetos de data centers construídos em Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs), cujos serviços sejam comercializados ou destinados exclusivamente ao exterior. Trata-se, por um lado, de proposta para favorecer as ZPEs, localizadas, em boa parte, no Nordeste, antecipando o acesso a benefícios fiscais e tributários que previstos na proposta da Política Nacional de Data Centers (Redata), que ainda aguarda assinatura presidencial. A diferença central, a ser destacada, é que a Redata terá abrangência nacional, enquanto a MP 1.307 permitirá aplicação imediata para novos projetos localizados exclusivamente em ZPEs após ser aprovada no Congresso, sempre com o risco de ser contaminada por jabutis.

Um porém, negativo e questionável, proposto na MP 1.307 é a exigência de que o suprimento de energia elétrica para os data centers seja somente por novas plantas de energia renovável, construídas após a promulgação da lei vinculada a esta MP. Esse modelo de negócio proposto cria um complicador ao desenvolvimento dos data centers, por impor investimentos nos data center e nas plantas geradoras de energia.

Atualmente, segundo dados coletados pelo Ministério de Minas e Energia (MME) entre os projetos de data centers cinco são previstos em ZPEs, dentre os quais quatro, localizados nas ZPEs de Aracaju, Imbituba, Maringá e Porto do Açu. Estes projetos apresentam baixo grau de maturidade operacional e ainda não possuem portaria de conexão à rede básica. O único data center mais avançado localiza-se na ZPE do Porto de Pecém, no Ceará, tendo portaria de conexão emitida. Trata-se do Data Center da Casa dos Ventos, em uma possível parceria com o grupo chinês ByteDance (TikTok).

Considerando o cenário dos projetos com potencial de desenvolvimento e a sobreoferta de energia elétrica, a exigência de adicionalidade de capacidade instalada de geração de energia elétrica, como propugnado pela MP, apresenta fragilidades técnicas e econômicas. No Nordeste, usinas eólicas e solares, caracterizadas por sua intermitência, já enfrentam altos níveis de cortes na geração ordenados pelo ONS para garantir o equilíbrio dinâmico entre oferta e demanda e, assim, preservar a confiabilidade do Sistema Interligado Nacional (SIN). Desta forma, a indução, implícita na MP, para novos investimentos em capacidade elétrica renovável intermitente para alimentar os data centers teria pouco impacto sobre os cortes de energia. Em suma, este dispositivo cria obstáculo que deve ser repensado e certamente alterado.

Até 6 de agosto de 2025, a MP nº 1.307/2025 havia recebido 157 emendas, de 45 parlamentares, muitas das quais propõem flexibilizar a adicionalidade de capacidade instalada, permitindo o uso de energia renovável já existente. Outras emendas sugerem incluir fontes não renováveis, mas estratégicas para a segurança de fornecimento, como usinas nucleares e termelétricas a gás natural, e algumas mencionam, explicitamente, o potencial dos Small Modular Reactors (SMRs) para suprimimento a ZPEs, tecnologia ainda muito longe de ter viabilidade econômica. Há, ainda, propostas para simplificar o acesso à rede elétrica de alta tensão, incentivar o armazenamento de energia e criar mecanismos de transparência e avaliação dos incentivos.

Em síntese, o critério de adicionalidade da MP nº 1.307/2025 precisa ser revisto por ser mais oneroso do que eficaz. Em vez de promover eficiência e segurança energética, esse critério pode ampliar desequilíbrios em regiões com sobreoferta intermitente, restringir opções confiáveis de suprimimento para data centers e criar custos sistêmicos que reduzem a competitividade. Por fim, os data centers, conforme se procurou demonstrar, têm um grande e consistente potencial de investimentos no Brasil. Entretanto, transformar esse potencial em renda, emprego e impacto positivo requer atenção e subordinação às características técnicas, econômicas e ao cenário de excesso de oferta do Setor Elétrico Brasileiro.

Nivalde de Castro é professor do Instituto de Economia da UFRJ e coordenador-geral do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (GESEL-UFRJ).

Piero Carlo Sclaverano Dos Reis é pesquisador associado do GESEL-UFRJ e doutorando em Planejamento Energético pelo Programa de Planejamento Energético (PPE) da UFRJ-COPPE.

Cristina da Silva Rosa é pesquisadora associada do GESEL-UFRJ.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/09/2025



AGÊNCIA BRASIL - DF

NÃO HÁ UMA ÚNICA PROVA QUE LIGUE BOLSONARO A GOLPE DE 8/01, DIZ DEFESA

Para Vilardi, Bolsonaro foi "dragado" para fatos investigados pela PF

Por Paula Laboissière – Repórter da Agência Brasil



Brasília (DF) 03/09/2025 O Advogado do ex-presidente Jair Bolsonaro, Celso Vilardi, durante segundo dia de sessão do STF do julgamento dos primeiros oito réus da trama golpista Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil© Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

A defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro afirmou, durante o segundo dia de julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF), que “não há uma única prova” da participação dele na trama golpista. Para o advogado Celso Vilardi, Bolsonaro foi “dragado” para os fatos investigados pela Polícia Federal. “O ex-presidente não atentou contra o Estado Democrático de Direito”.

“Um processo com base em uma delação e em uma minuta encontrada em um celular de uma pessoa que hoje é colaboradora da Justiça. Esse é o epicentro, essa é a pedra de toque do processo. A minuta e a colaboração. Daí em diante, o que aconteceu com a investigação da Polícia Federal e, depois, com a denúncia do Ministério Público é, na verdade, uma sucessão inacreditável de fatos.”

“Foi achada uma minuta do Punhal Verde e Amarelo, uma minuta ou planilha de uma Operação Luneta e, como todos nós sabemos, ocorreu o trágico episódio de 8 de janeiro”, disse.

“Não há uma única prova que atrele o presidente ao Punhal Verde e Amarelo, à Operação Luneta e ao 8 de janeiro. Aliás, nem o delator, que eu sustento que mentiu, chegou a dizer ‘participação em Punhal, em Luneta, em Copa, em 8 de janeiro’. Nem o delator. Não há uma única prova.”

Para Vilardi, o ex-ajudante de ordens e delator Mauro Cid não é “confiável” e mudou de versão diversas vezes em seus interrogatórios. Para ele, as contradições do tenente-coronel são motivos para anulação da colaboração premiada.

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) começou a julgar ontem (2) o ex-presidente Jair Bolsonaro e mais sete aliados pela trama golpista. Eles fazem parte do núcleo crucial da denúncia apresentada pela Procuradoria-Geral da República (PGR).

Muito material e pouco tempo

Segundo o advogado, a defesa recebeu 70 terabytes de material. “Quando estamos terminando a instrução, no dia 17 de maio, a gente recebe um e-mail dizendo que houve uma falha no arquivo do general Mário Fernandes. Um e-mail que recebi da Polícia Federal. Já tinha acabado a instrução. Às portas do interrogatório”.

“Não tivemos acesso a provas. E, muito menos, prazo suficiente”, reforçou Celso Vilardi.

“Nós não tivemos o tempo que o Ministério Público e a Polícia Federal tiveram. E não nós tivemos acesso a provas durante a instrução.”

“Com 34 anos, é a primeira vez que venho à tribuna, com toda humildade, para dizer o seguinte: não conheço a íntegra desse processo. O conjunto da prova? Eu não conheço. São bilhões de documentos. Numa instrução de menos de 15 dias, seguida de interrogatório. A instrução começou em maio, nós estamos em setembro. 15 dias de prazo para a defesa.”

Denúncia

Em fevereiro deste ano, a PGR denunciou o ex-presidente Jair Bolsonaro e mais 33 pessoas ao Supremo Tribunal Federal (STF) pelos crimes de golpe de Estado, abolição violenta do Estado Democrático de Direito e organização criminosa.

O procurador-geral da República, Paulo Gonet, afirmou que o ex-presidente e o general Braga Netto, ex-ministro e vice na chapa com Bolsonaro - derrotada nas eleições de 2022, exerceram papel de liderança para realização de uma "trama conspiratória armada e executada contra as instituições democráticas".

Ontem (2), primeiro dia de julgamento no Supremo, Gonet destacou que testemunhos, registros e documentos provam que o ex-presidente liderou uma tentativa de golpe de Estado para se manter no poder.

"Não há como negar fatos praticados publicamente, planos apreendidos, diálogos documentados e bens públicos deteriorados", observou Gonet.

"Se as defesas tentaram minimizar a contribuição individual de cada acusado e buscar interpretações distintas dos fatos, estes mesmos fatos, contudo, não tiveram como ser negados", reforçou.

No início de sua sustentação oral, Gonet fez também um discurso enfático contra a impunidade, afirmando ser "imperativo" para a manutenção do regime democrático que Bolsonaro e seus aliados sejam condenados pela tentativa de golpe.

O procurador-geral da República buscou demonstrar como reuniões, ameaças e falas do ex-presidente teriam sido calculadas e coordenadas para "insuflar a militância".

Gonet citou reunião ministerial realizada em 5 de julho de 2021, na qual Bolsonaro aparece em vídeo conclamando seus auxiliares a atacar e espalhar desinformação sobre o sistema eletrônico de votação. Outro episódio mencionado pelo PGR foi o discurso do ex-presidente em comemoração do 7 de setembro, em 2021.

Na ocasião, Bolsonaro ameaçou ministros do Supremo e do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) dizendo em discurso a apoiadores na Avenida Paulista, em São Paulo, que "só saio preso, morto ou com vitória".

"As palavras proferidas no dia da celebração nacional da Independência não podem ser confundidas com um arroubo isolado, mas expunham o projeto autoritário", disse Gonet.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 03/09/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COM SANTOS E ITAJAÍ, RECEITA DA APS SUPERA R\$ 1 BILHÃO NO 1º SEMESTRE

Da Redação Portos e logística 03/09/2025 - 18:11



A Autoridade Portuária de Santos (APS), que administra os portos de Santos (SP) e de Itajaí (SC), divulgou nesta quarta-feira (3) que teve receita bruta de R\$ 1,04 bilhão no primeiro semestre de 2025. Segundo a empresa, foi a primeira vez que o montante superou a marca de R\$ 1 bilhão em seis meses, com crescimento de 13,4% em relação ao mesmo período de 2024 (R\$ 921 milhões). A APS creditou o resultado ao acréscimo de receita obtido após assumir o Porto de Itajaí.

Segundo a APS, o lucro líquido no semestre foi de R\$ 159,4 milhões, 53,6% inferior ao do mesmo período do ano passado. A empresa explicou que o resultado foi influenciado pelo acordo feito com o fundo de pensão suplementar dos funcionários das

autoridades portuárias do país, o Portus, que estabeleceu a retomada do pagamento de benefícios previdenciários a ex-empregados aposentados e que as despesas relativas foram contabilizadas no primeiro trimestre de 2025. Já no segundo trimestre, o lucro anunciado pela da APS foi de R\$ 146,7 milhões, que superou os R\$ 147,2 de igual período de 2024.

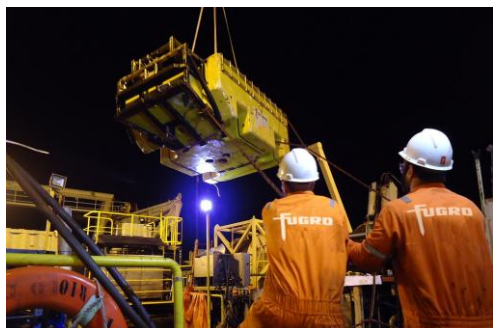
A Autoridade Portuária de Santos anunciou ainda que o Ebitda ajustado totalizou R\$ 544 milhões no primeiro semestre, com aumento de 15,9%. Esse resultado, explicou a empresa, deveu-se ao crescimento das receitas. Além disso, informou a APS, a margem Ebitda ajustado atingiu 59%, 1,2% a mais que no mesmo período de 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/09/2025

FUGRO VAI APOIAR ATIVIDADES OFFSHORE NA BACIA DE CAMPOS E NA MARGEM EQUATORIAL

Da Redação Offshore 03/09/2025 - 18:12



A Fugro, empresa multinacional holandesa especializada em geodados, assinou dois contratos de três anos com a empresa de serviços de energia offshore Constellation para apoiar atividades de exploração em águas profundas na Bacia de Campos e na Margem Equatorial. A empresa informou que equipará embarcações com seus sistemas FCV® 3000 ROV, veículos projetados para operar em ambientes offshore considerados complexos.

Segundo a Fugro, os sistemas, que serão operados por uma equipe baseada no Brasil, têm histórico comprovado de eficiência em áreas tecnicamente complexas, como a Margem Equatorial. Já a Constellation explicou que, com os equipamentos, busca reduzir os riscos.

Felipe Vasconcellos, gerente geral da Fugro no Brasil, definiu a parceria como um compromisso compartilhado com o avanço da exploração offshore em alinhamento com a transição energética. “Ao combinar expertise submarina confiável com tecnologia avançada de levantamento, estamos ajudando a garantir que a exploração nessas regiões de fronteira sustente um futuro energético mais seguro, resiliente e sustentável”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/09/2025

EMITIDA LP DA FÁBRICA DE E-METANOL DO COMPLEXO DE SUAPE

Da Redação Portos e logística 02/09/2025 - 19:34



A Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH) de Pernambuco emitiu, no último dia 27 de agosto, a licença prévia (LP) para European Energy instalar no Complexo de Suape, em Cabo de Santo Agostinho, no litoral Sul do estado, a primeira fábrica de e-metanol ou metanol verde. O documento, que tem validade de um ano, prorrogável por até cinco anos, atesta que a empresa está ambientalmente habilitada para se instalar na área, inclusive com planos mitigadores, caso venha a ocorrer algum dano.

A European Energy, considerada a segunda do mundo nesse segmento, é a primeira das Américas e produzirá o metanol verde para uso como combustível de navios. Serão investidos R\$ 2 bilhões na nova usina e gerados 1.500 empregos durante as obras. A fábrica vai ocupar área de 10 hectares, e a estimativa de movimentação é de 100 mil toneladas por ano.

Com ela, Pernambuco poderá iniciar o processo de transição da matriz energética, diminuindo o uso do combustível fóssil para introduzir o metanol verde. O empreendimento ainda precisará receber as licenças de Instalação e de Operação e apresentar o projeto executivo, o plano básico ambiental, o inventário florestal e receber autorização do município e de Suape.

Com a LP, a empresa terá até 180 dias para as próximas etapas. Entre as exigências a cumprir estão apresentar o projeto de instalação de energia elétrica, a declaração da Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa) de viabilidade hídrica e os projeto de drenagem, para a estação de tratamento de efluentes sanitários e de efluentes industriais, além de planos ambientais e de diversos programas específicos por setores. “Atestamos a viabilidade conceitual e locacional do empreendimento e seguimos para os estudos e projetos de engenharia”, disse o diretor de Relações Institucionais da EE Metanol do Brasil, subsidiária da European Energy. Alexandre Groszmann, que estima que a fábrica entrará em funcionamento no segundo semestre de 2028.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/09/2025

SANTOS SOBE 6 POSIÇÕES EM RANKING E ASSUME LIDERANÇA EM CONTÊINERES DA AMÉRICA LATINA

Da Redação Portos e Logística 02/09/2025 - 18:39



Crescimento de 14,7% na movimentação de contêineres consolida complexo regional

O Porto de Santos é, oficialmente, o maior porto da América Latina em movimentação de contêineres. O complexo assumiu a liderança no ranking da Lloyd's List, o mais prestigiado do setor, ultrapassando Colón, no Canal do Panamá, e outros gigantes internacionais, como os portos de Valência (Espanha), Abu Dhabi (Emirados Árabes), Pireu (Grécia) e Dalian (China).

Único porto brasileiro entre os 100 maiores do mundo, Santos galgou seis posições frente à edição anterior, saltando da 43ª para a 37ª posição. Os dados referem-se a 2024, quando o complexo movimentou 5,4 milhões de TEU (medida padrão do contêiner de 20 pés), um crescimento de 14,7% em relação a 2023 (4,7 milhões de TEU.)

“O Porto de Santos já era o maior complexo portuário da América Latina. Agora a liderança se confirma em relação aos contêineres, consolidando o complexo como uma referência internacional de eficiência e gestão”, avalia Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS).

“E vamos continuar crescendo. Somente com o Tecon 10, o Porto de Santos aumentará em 50% a capacidade de contêineres”, conclui.

Tendência de crescimento

Em julho de 2025, a movimentação de contêineres bateu novo recorde histórico no Porto de Santos, com 534,6 mil TEU, representando um aumento de 8,5% em relação ao mesmo período de 2024. No acumulado do ano, foram 3,3 milhões de TEU, 7,9% a mais frente aos sete primeiros meses do ano anterior.

A tendência se estende a todas as cargas. Julho de 2025 também foi o melhor mês da história em cargas movimentadas, com 17,4 milhões de toneladas ante 16,4 milhões em julho de 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/09/2025



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 128/2025
Página 64 de 64
Data: 03/09/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 03/09/2025