

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 129/2025
Data: 04/09/2025

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SEGUE NESTA SEXTA, MESMO COM PEDIDO DE SUSPENSÃO DO MPTCU	4
CÃES FAREJADORES SÃO ALIADOS EM AÇÕES DA RECEITA FEDERAL NO PORTO DE SANTOS; CONHEÇA	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
LEILÃO DE 700 MHz VAI MELHORAR A INTERNET NA ÁREA DA BR-232	7
SERGIPE PUBLICA EDITAL DE PONTE ARACAJU–BARRA COM VALOR DE R\$ 1,1 BILHÃO	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	9
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS, ANTAQ E GOVERNO DE SÃO PAULO REALIZAM LEILÃO PARA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	9
PORTO DO ITAQUI (MA) LANÇA CONTRATAÇÃO PÚBLICA DE INOVAÇÃO COM BASE EM NOVO MARCO LEGAL DAS STARTUPS	10
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS DEFENDE CABOTAGEM PARA REDUZIR PREÇO DAS PASSAGENS AÉREAS	11
PORTO DE SANTOS SOBE SEIS POSIÇÕES EM RANKING INTERNACIONAL E ASSUME LIDERANÇA NA AMÉRICA LATINA	12
PRIMEIRO TÚNEL IMERSO DO BRASIL: TECNOLOGIA INÉDITA VAI ENCURTAR DISTÂNCIA E TRANSFORMAR A MOBILIDADE DA BAIXADA SANTISTA	13
MINISTÉRIO CRIA PLATAFORMA COM RECONHECIMENTO FACIAL PARA FACILITAR EMBARQUE EM CRUZEIROS	16
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	17
RENAN FILHO ENTREGA PONTE À POPULAÇÃO DO MARANHÃO E DO PIAUÍ NESTA SEXTA (5)	17
PARANÁ VIVE CICLO MÁXIMO DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA, AFIRMA RENAN FILHO	17
GOVERNO FEDERAL ANUNCIA LEILÃO DA FERNÃO DIAS PARA 11 DE DEZEMBRO; PROJETO PREVÊ MAIS DE R\$ 15 BILHÕES EM INVESTIMENTOS	19
BE NEWS – BRASIL EXPORT	20
EDITORIAL – SANTOS E OS INVESTIMENTOS NECESSÁRIAS PARA MANTER SEU CRESCIMENTO	20
NACIONAL - HUB – CURTAS - NO PROJETO DE LEI ORÇAMENTÁRIA DE 2026, CORTE DO ORÇAMENTO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PODERÁ SER DE 40%	20
<i>Corte nos Transportes</i>	20
<i>Empreendedorismo em alta</i>	21
<i>Valores podem mudar</i>	21
<i>US\$ 2 bi em títulos globais</i>	21
<i>Ouro no Piauí</i>	21
<i>Alerta ambiental</i>	21
<i>Estudos liberados</i>	21
NACIONAL - BRASIL PRECISA AGIR PARA NÃO PERDER ESPAÇO NO MERCADO DE CRUZEIROS, DIZ CLIA	21
REGIÃO SUL - PARANÁ TERÁ MAIOR NÚMERO DE LEILÕES DE RODOVIAS, AFIRMA RENAN FILHO	23
NACIONAL - CONAB REAJUSTA TARIFAS DE ARMAZENAGEM EM SUA REDE PRÓPRIA	24
REGIÃO NORDESTE - PE CONCEDE LICENÇA PRÉVIA PARA A PRIMEIRA FÁBRICA DE E-METANOL DO BRASIL	25
REGIÃO NORTE - ANTAQ APROVA PIER FLUTUANTE DO SUPER TERMINAIS EM ITACOATIARA	26
REGIÃO NORTE- BRASIL APOSTA NA CABOTAGEM PARA MELHORAR TRANSPORTE AÉREO NA AMAZÔNIA	27
REGIÃO SUDESTE - AJUSTES EM ACT DÁ MAIOR PODER PARA A APS SOBRE O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	28
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS LIDERA RANKING LATINO-AMERICANO DE CONTÊINERES	29
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - HÁ SUSTENTABILIDADE NO AGRO AMAZÔNICO?	30
JORNAL O GLOBO – RJ	31
TRUMP PEDE À SUPREMA CORTE DOS EUA QUE MANTENHA SUAS TARIFAS GLOBAIS	31
LEI MAGNITSKY: BANCO DO BRASIL TRAÇA ESTRATÉGIAS PARA SE PROTEGER CASO EUA ESCALEM SANÇÕES	33
NO PRIMEIRO MÊS DE TARIFAÇÃO, EXPORTAÇÕES DO BRASIL AOS EUA CAEM 18,5%	35
INSS: CÂMARA APROVA FIM DOS DESCONTOS AUTOMÁTICOS PARA ASSOCIAÇÕES E SINDICATOS EM BENEFÍCIOS; ENTENDA O PROJETO	36
RAÍZEN ENCERRA PARCERIA COM FEMSA E SAI DA GESTÃO DA REDE DE CONVENIÊNCIA OXXO	38
VICE-CHEFE DA DIPLOMACIA DOS EUA CITA MORAES EM REUNIÃO COM EMPRESÁRIOS E DIZ QUE SOLUÇÃO DE CRISE COM BRASIL TEM DE SER 'CRIATIVA'	39
POR QUE BC BARROU COMPRA DO MASTER PELO BRB E COMO FICA A SITUAÇÃO DOS DOIS BANCOS	40
CHEIA DE PETRÓLEO E À ESPERA DE RESULTADO ELEITORAL, GUIANA SE EQUILIBRA ENTRE A AMEAÇA DA VENEZUELA E O INTERESSE DOS EUA	42
PETRÓLEO TEM FORTE QUEDA COM EXPECTATIVA DE EXCESSO DE OFERTA NO MERCADO	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 129/2025
Página 3 de 64
Data: 04/09/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	45
BASTIDORES: RISCO DE O BRB SER CONTAMINADO POR ATIVOS 'PODRES' DO MASTER FEZ BC BARRAR VENDA	45
EXPORTAÇÕES DO BRASIL PARA OS EUA CAEM 18,5% NO PRIMEIRO MÊS DO TARIFAÇO; PARA A CHINA, SUBIRAM 30%.....	47
NÃO HÁ RELAÇÃO ENTRE REPACTUAÇÃO DE FERROVIAS E POSSÍVEL COMPRA DA BAMIN, DIZ PRESIDENTE DA VALE.....	49
LULA VAI REUNIR MINISTROS PARA DEFINIR RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS DE PRODUTORES RURAIS.....	50
VALE ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 67 BILHÕES EM MINAS GERAIS ATÉ 2030.....	51
RAÍZEN ENCERRA PARCERIA COM FEMSA EM LOJAS DE CONVENIÊNCIA E DEIXA OPERAÇÃO DO OXXO.....	53
VALOR ECONÔMICO (SP).....	53
BAMIN NÃO FOI CONSIDERADA EM CONVERSAS SOBRE RENOVAÇÃO DE FERROVIAS, DIZ PRESIDENTE DA VALE	53
EX-PRESIDENTE DO BC E HOJE NO NUBANK, CAMPOS NETO DEFENDE INDEPENDÊNCIA DA AUTORIDADE MONETÁRIA	55
USINAS HÍBRIDAS, O FUTURO DA GERAÇÃO ELÉTRICA.....	57
SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA EM AGOSTO AVANÇA 36% ANTE MESMO MÊS DE 2024	58
FEFFER E ESTEVES AVALIAM FATIA NA COSAN	59
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	60
PECÉM É AUTORIZADO A OPERAR REGULARMENTE NAVIOS NEW PANAMAX.....	60
A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CORROSÃO (ABRACO), SEUPRESIDENTE PARA O BIÊNIO 2027-2029. O ENGENHEIRO CARLOS ALEXANDRE MARTINS DA SILVA	60
MARINHA DESTACA AVANÇOS DAS FRAGATAS TAMANDARÉ APÓS TESTES REALIZADOS EM AGOSTO	61
CNA PARTICIPA DE AUDIÊNCIA EM ÓRGÃO AMERICANO QUE INVESTIGA PRÁTICAS COMERCIAIS DO BRASIL.....	61
PL 733: ACORDO BUSCA CONSENSO PARA CAPÍTULO SOBRE TRABALHO PORTUÁRIO	62
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	64
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	64

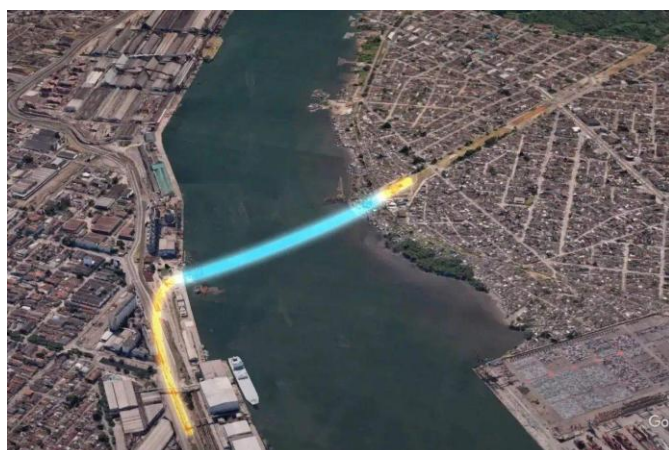


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SEGUE NESTA SEXTA, MESMO COM PEDIDO DE SUSPENSÃO DO MPTCU

Governo confirma certame; TCU ainda não abriu processo de análise e apenas dois grupos estrangeiros estão habilitados para disputar a obra

Por Bárbara Farias 4 de setembro de 2025



Extensão total da ligação será de 1,5 km, com túnel imerso de 860 metros, por baixo do canal portuário (Foto: Reprodução)

O leilão do túnel imerso Santos-Guarujá será realizado normalmente nesta sexta-feira (5), a partir das 16h, na Bolsa de Valores (B3), em São Paulo, apesar do pedido de suspensão do certame pelo Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (MPTCU). Esse foi o posicionamento divulgado ontem pelos governos Federal e do Estado. Em paralelo, a Corte de Contas informou que “ainda não há processo aberto para análise” da solicitação do

MPTCU.

Em nota para A Tribuna, a Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI), que conduz o processo licitatório, não comentou o pedido protocolado na terça-feira pelo subprocurador Lucas Furtado e informou apenas que o certame está mantido. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) também confirmou o leilão. Na representação ao TCU, Furtado apontou indícios de que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) teria favorecido grupos estrangeiros, dificultando a participação de construtoras brasileiras no certame.

O pedido foi baseado em uma reportagem publicada pelo jornal Folha de S.Paulo na terça-feira, segundo a qual empresas nacionais como Odebrecht e Andrade Gutierrez desistiram da disputa após não conseguirem atender às exigências de financiamento e garantias impostas pelo BNDES. Com isso, apenas dois grupos estrangeiros apresentaram propostas e estão habilitados para o leilão de amanhã: o espanhol Acciona e o português Mota-Engil, este último com participação acionária da chinesa CCCC.

Para A Tribuna, o TCU confirmou o recebimento do pedido, mas informou que “ainda não há processo aberto para análise. O TCU ainda não avaliou a matéria, portanto, não há qualquer decisão do Tribunal sobre essa representação”. Quando o processo for aberto, a representação será enviada à área técnica do TCU para análise e depois seguirá ao relator do processo de leilão do túnel, ministro Bruno Dantas. Também em nota, o BNDES informou que “não recebeu ofício do MPTCU e reitera que não há qualquer pedido de financiamento privado para a construção do túnel Santos-Guarujá”.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse ser natural que “existam pedidos de suspensão, impugnações e questionamentos em relação a uma obra tão relevante como o túnel”. Ressaltou, ainda, que o leilão está mantido e confirmou as presenças, na B3, do vice-presidente Geraldo Alckmin e do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Ajustes

No dia 27, o ministro Bruno Dantas se reuniu com representantes da União, do Estado e da APS e exigiu ajustes no convênio de delegação de competências da PPP do túnel imerso, a fim de garantir segurança jurídica. O futuro concessionário assinará contrato por 30 anos para construção e exploração do túnel. O investimento é de R\$ 6,8 bilhões, sendo R\$ 5,14 bilhões custeados pelos governos Federal e Paulista e o restante pela concessionária.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/09/2025

CÃES FAREJADORES SÃO ALIADOS EM AÇÕES DA RECEITA FEDERAL NO PORTO DE SANTOS; CONHEÇA

Animais encontram facilmente drogas em contêineres, agilizando o trabalho dos agentes federais em Santos

Por Nicollas Felix 4 de setembro de 2025



Para atuar em operações da Receita, cachorros têm treinamento especializado que dura um ano e meio (Sílvia Luiz/AT)

A cadela Candy, uma border collie de dois anos, indica que há algo errado no contêiner separado para fiscalização pela Receita Federal no Porto de Santos. Com eficiência e rapidez, ela ajuda a encontrar 58 quilos de cocaína ocultos na estrutura de refrigeração do contêiner, que chegou vazio de Barcelona, na

Espanha. A cena foi acompanhada por A Tribuna durante uma reportagem sobre o trabalho dos agentes federais no cais santista, há duas semanas.

O contêiner passou inicialmente por uma triagem feita por escâner, que indicou suspeitas. Mas foi o faro apurado de Candy, integrante de um grupo de oito cães farejadores treinados, que confirmou a necessidade de aprofundar a fiscalização.

Quando o cachorro dá o sinal, sabemos que vale a pena investigar. Acelera muito o processo e evita o trabalho pesado de abrir todo o contêiner, conta o analista tributário da Receita Federal Márcio Sadao Nakaya, que tem três décadas de experiência na profissão e trabalha há um ano com Candy.

Nesse caso, ao abrir o contêiner, os blocos de cocaína estavam escondidos na área técnica reservada aos componentes do sistema de refrigeração do contêiner. Em descobertas assim, a Polícia Federal (PF) é acionada para assumir a investigação. É um trabalho integrado, que depende da agilidade dos cães e da perícia dos analistas para garantir que nada passe despercebido, explica Nakaya.

Treinamento

Para atuar em operações como essa, os cães recebem um treinamento especializado que dura um ano e meio, realizado em Vitória, no Espírito Santo. Segundo Nakaya, o animal precisa ter o 'drive', que são impulsos ou instintos naturais que levam o cachorro a agir de certas maneiras. No nosso caso, esse 'drive' é a vontade do cachorro de ir atrás da bolinha para brincar. Ele encontra a droga pelo odor, sempre pensando no momento da recompensa (ganhar a bolinha). O cão entende o trabalho como uma brincadeira, nunca tem contato direto com a droga, apenas com o cheiro.

Os cães farejadores trabalham até os oito anos de idade, quando, então, seus condutores podem adotá-los e levá-los para casa, mantendo o vínculo criado durante as operações.

Trabalho cirúrgico

O Porto de Santos pode movimentar mais de dez mil contêineres em um único dia. Por isso, o trabalho da Receita Federal precisa ser extremamente cirúrgico para não comprometer a fluidez das operações e evitar custos extras para o comércio exterior. Delegado da Alfândega da Receita Federal no Porto, Richard Neubarth, destaca a importância do gerenciamento de risco.

Hoje, temos uma equipe com cerca de 80 auditores fiscais e 80 analistas tributários, que trabalham para garantir a segurança das operações e também a agilidade necessária para não atrasar as cargas, afirma Neubarth.

De acordo com Neubarth, a seleção dos contêineres que receberão fiscalização detalhada se baseia em uma série de parâmetros. Utilizamos um conjunto muito amplo de informações para definir quais cargas oferecem mais risco. Isso inclui as rotas, dados da operação de comércio exterior, o que foi declarado, quem é o exportador e o importador, a origem, o destino, quem transportou a carga até o porto e a análise das imagens geradas pelo escâner.

Apreensões

Desde 2018, a Receita fez 292 apreensões de drogas no Porto de Santos, totalizando cerca de 121,4 toneladas de cocaína. A Receita também combate a entrada de mercadorias falsificadas, como materiais esportivos, mecânicos e automotivos, que são os produtos mais apreendidos.

O valor das mercadorias apreendidas vem crescendo. Em 2023, chegou a R\$ 124,5 milhões, montante que subiu para R\$ 379,3 milhões em 2024.



Equipamentos com câmeras ajudam a identificar pessoas e veículos (Receita Federal/Divulgação)

Drones também ajudam

A Receita Federal também usa drones nas áreas portuárias do País para combater o tráfico de drogas e o contrabando. Os equipamentos, com câmeras de alta definição, ajudam a identificar pessoas e veículos suspeitos que se aproximam de navios e de terminais. O uso já é rotina no Porto de Santos.

Pela primeira vez, o Curso de Formação de Pilotos de Drones (Corpas) foi ministrado na Alfândega de Santos, no mês passado, com treinamento teórico e prático em ambiente operacional.

Foram 48 pessoas de todo o Brasil capacitadas em Santos, com atividades em terminais portuários do cais santista, uso de simuladores, provas teóricas e práticas, além de treinamentos com diferentes modelos de aeronaves remotamente pilotadas.

Entre os alunos do curso, 42 foram da Receita Federal, enquanto os demais foram distribuídos entre Exército, Marinha e Guarda Portuária.

A Receita Federal utiliza aeronaves para fazer vigilância. Entre essas aeronaves não tripuladas, os drones são uma ferramenta bastante versátil para o trabalho de vigilância, de estudo diário, que é amplamente utilizado, destaca o delegado da Alfândega da Receita Federal no Porto, Richard Neubarth.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 04/09/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

LEILÃO DE 700 MHZ VAI MELHORAR A INTERNET NA ÁREA DA BR-232

O leilão do 700 MHz vai melhorar a qualidade da internet em locais próximos a pelo menos cinco BRs, incluindo a 232, em Pernambuco

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



O ministro Frederico de Siqueira Filho afirmou que o leilão de 700 MHz vai contemplar várias localidades próximas a BR-232 com um serviço que vai melhorar o 4G ou 5G. Foto: Peter Neylon/Ministério das Comunicações.

O ministro das Comunicações, Frederico de Siqueira Filho, disse que a BR-232 será contemplada no novo leilão da faixa de 700 MHz, “quando poderemos cobrir toda a rodovia”. O leilão deve ser lançado até o final

deste ano. E a entrada da BR-232 no futuro leilão vai significar uma melhoria dos serviços 4G e 5G ao longo desta estrada, a principal via de interiorização do estado de Pernambuco.

Com 553 quilômetros de extensão, a BR-232 liga o Recife a Parnamirim, no Sertão Central. Existem vários pontos sem cobertura de internet ao longo da rodovia, inclusive ainda na Região Metropolitana do Recife, como por exemplo, nas imediações de Moreno. Segundo o ministro, o serviço a ser ofertado na faixa dos 700 MHz vai dar mais capilaridade ao serviço, instalando mais torres de celulares.

A faixa de 700 MHz também deve beneficiar várias comunidades rurais próximas a BR-232. “Nosso papel é fortalecer a infraestrutura de telecomunicações e ampliar a inclusão digital, levando conectividade aos setores de telecomunicações do Brasil, especialmente para as áreas rurais de Pernambuco”, contou o ministro.



A BR-232 (intitulada rodovia Luiz Gonzaga) tem muitos pontos sem serviço de internet. O leilão vai melhorar a oferta deste serviço. Foto: Alexandre Aroeira/Folha de Pernambuco

Outras rodovias serão contempladas além da BR-232

Além da BR-232, outras estradas e áreas rurais também serão contempladas com o leilão da faixa do 700 MHz, como as BRs 101, 116, 135, 163, 242 e 364. A BR-101 deverá ter 100% de cobertura de internet a partir de 2026. A intenção é atingir mais de 8 mil quilômetros de cobertura, totalizando mais de 800 mil pessoas em cerca de 500 localidades sem atendimento comercial pelas grandes operadoras.

O leilão da faixa de 700 MHz vai dar prioridade para provedores regionais e uma obrigação de cobertura em rodovias federais sem sinal. Pelo que foi divulgado até agora pelo Ministério das Comunicações, o leilão deve contemplar um modelo não arrecadatário, onde o valor das outorgas será revertido em

investimentos para ampliação dos serviços de telecomunicações, especialmente em áreas desassistidas e com foco em cobertura banda larga móvel do tipo 4G ou superior.

Também há a expectativa de que o edital estabeleça um roaming nacional para garantir interoperabilidade entre operadoras. A chegada de um serviço 4G ou superior vai levar muitas oportunidades a estas comunidades.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/09/2025

SERGIPE PUBLICA EDITAL DE PONTE ARACAJU–BARRA COM VALOR DE R\$ 1,1 BILHÃO

Governo de Sergipe publica edital da nova ponte Aracaju–Barra dos Coqueiros, com investimento de R\$ 1,1 bilhão. Obra inclui 1.260 m de extensão, três viadutos e 5 km de sistema viário. Sessão de licitação será em 1º de dezembro

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Representação gráfica da futura ponte entre Aracaju e Barra dos Coqueiros, que terá 1.260 metros de extensão. Foto: Governo de Sergipe

Apresentada como a maior obra pública em execução no país em valor e escala projetada, segundo o secretário do Desenvolvimento Urbano e Infraestrutura de Sergipe, Luiz Roberto Dantas de Santana, a nova ponte entre Aracaju e Barra dos Coqueiros teve seu edital de licitação publicado nesta quinta-feira (4), no Diário Oficial do Estado. Com investimento estimado em R\$ 1,117 bilhão, a

obra compreende uma ponte de 1.260 metros de extensão e três viadutos interligados ao bairro Coroa do Meio, formando um novo eixo viário de aproximadamente 5 quilômetros, com impacto direto sobre a mobilidade urbana da Região Metropolitana.

A declaração do secretário considera o atual estágio de execução do projeto, já que a ponte Salvador–Ilha de Itaparica, na Bahia, permanece como o maior empreendimento viário do país em fase de planejamento, com 12,4 km de extensão sobre a Baía de Todos-os-Santos.

A contratação será realizada por meio do modelo de licitação por técnica e preço, aplicado em projetos de alta complexidade. As empresas ou consórcios que obtiverem aprovação na fase de qualificação técnica avançam para a etapa de julgamento econômico, e o contrato será firmado com a proposta que apresentar a melhor relação entre desempenho técnico e custo total.

O objetivo do projeto é reduzir o fluxo sobre a ponte atual, Joel Silveira, melhorar o acesso a serviços essenciais e impulsionar a integração entre os municípios de Aracaju e Barra dos Coqueiros, com reflexos diretos no desenvolvimento da faixa litorânea norte do estado.

O governador Fábio Mitidieri afirmou que a segunda ponte representa uma necessidade estruturante para o estado. “A necessidade dessa segunda ponte já é mais do que comprovada. Ela desenvolverá todo o litoral norte, com o acesso mais rápido. É uma obra transformadora. Daqui a quatro, cinco meses, se Deus quiser, eu quero assinar essa ordem de serviço”, declarou.

Nova ligação terá estrutura estaiada, ciclovia central e ações ambientais

Antes da formalização do edital, o Governo de Sergipe promoveu audiências públicas com moradores de Aracaju e da Barra dos Coqueiros, apresentando os Estudos de Impacto Ambiental (EIA-Rima). O empreendimento incluirá ações mitigadoras e de monitoramento ambiental, explicou a geóloga Juliana Roscoe, do consórcio responsável pelos estudos.

O processo de licenciamento incluiu debate técnico dos impactos e soluções, em evento realizado no dia 29 de agosto, na Barra dos Coqueiros, e em reunião subsequente, em 1º de setembro, no Teatro Tobias Barreto, em Aracaju.

A nova ponte será construída entre a Avenida Delmiro Gouveia, na capital, e a Rodovia José de Campos, no município vizinho, com faixa de navegação de 200 metros de largura e 25,20 metros de altura livre no trecho estaiado de 484,20 metros.

O projeto prevê quatro faixas de rolamento, ciclovia central, passeios para pedestres, baias de ônibus e uma rótula alongada, compondo um sistema viário de aproximadamente 5 km, integrado ao entorno urbano da zona sul da capital.

O prefeito da Barra dos Coqueiros, Ailton Martins, também participou da cerimônia de lançamento na quarta-feira (3). “Estamos felizes com o lançamento desse edital. Vai ajudar toda a população que hoje passa mais de uma hora para fazer a travessia, em horário de pico”, afirmou.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/09/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS, ANTAQ E GOVERNO DE SÃO PAULO REALIZAM LEILÃO PARA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Evento acontece no dia 5 de setembro, na sede da B3, em São Paulo; investimento previsto é de R\$ 6,8 bilhões

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o governo de São Paulo realizam, às 16h desta sexta-feira (5) de setembro, o leilão de concessão para as obras do Túnel Santos–Guarujá; maior obra do Novo PAC (Plano de Aceleração do Crescimento) e o primeiro túnel submerso da América Latina. O certame será realizado na sede da B3, em São Paulo.

Com investimento estimado em R\$ 6,8 bilhões, o projeto será executado por meio de concessão patrocinada, que garantirá a construção e operação do túnel submerso entre as duas cidades do litoral paulista. A nova passagem terá 1,5 km de extensão, sendo 870 metros imersos, com três faixas por sentido, incluindo uma exclusiva para o Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), além de acessos para pedestres e ciclistas.

Atualmente, a travessia entre Santos e Guarujá recebe diariamente cerca de 21 mil veículos, 7,7 mil ciclistas e 7,6 mil pedestres, que utilizam balsas e catraias. A nova infraestrutura trará mais rapidez, conforto e segurança para a população.

A concessão terá 32 anos de vigência, prorrogáveis, e contará com a fiscalização da Antaq, em parceria com a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) no acompanhamento do contrato.

Atendimento à imprensa

Profissionais de imprensa poderão acompanhar o leilão presencialmente ou pela internet (bit.ly/4niVAT6). É necessário credenciamento pelo e-mail imprensa@b3.com.br, para participar presencialmente. Ao final da cerimônia, o ministro atenderá os jornalistas presentes.

Serviço

O que: Leilão do Túnel Santos-Guarujá

Quando: sexta-feira, 5 de setembro

Horário: 16h

Local: Sede da B3 – R. Quinze de Novembro, 275, São Paulo (/SP)

Transmissão: TV B3

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

Data: 04/09/2025

PORTO DO ITAQUI (MA) LANÇA CONTRATAÇÃO PÚBLICA DE INOVAÇÃO COM BASE EM NOVO MARCO LEGAL DAS STARTUPS



Objetivo é solucionar propostas de prevenção e contenção de derramamento de fertilizantes e grãos nas vias do porto e de otimização do embarque nos terminais de ferry-boat

Porto do Itaqui, em São Luís (MA), porta de saída para exportações de grãos, combustíveis e minérios - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O Porto do Itaqui, em São Luís (MA), uma das principais portas de saída para exportações de grãos, combustíveis e minérios produzidos no Centro-Oeste e Norte do Brasil, deu um passo inédito para o ecossistema de inovação do Maranhão, ao lançar a primeira contratação pública do estado voltada a soluções inovadoras com base no novo Marco Legal das Startups e do Empreendedorismo Inovador (Lei Complementar nº 182/2021).

A iniciativa permite a contratação de testes experimentais por meio do Contrato Público para Soluções Inovadoras (CPSI) com o objetivo selecionar propostas que possam resolver dois desafios estratégicos enfrentados pelo Itaqui: a prevenção e contenção de derramamento de fertilizantes e grãos nas vias do porto, visando sustentabilidade e segurança; e a otimização do embarque nos terminais de ferry-boat, com o objetivo de reduzir o tempo de espera e melhorar a experiência dos usuários.

Cada desafio poderá receber até três soluções aprovadas, com valor máximo de R\$ 100 mil por contrato. O investimento total previsto é de até R\$ 420 mil. A contratação acontecerá via edital de chamamento público CPSI nº 001/2025 da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP).

Para elaboração do edital, o Porto contou com o apoio do programa Catalisa Gov, do Sebrae Nacional.

Podem participar da contratação pública startups, pessoas físicas ou jurídicas (brasileiras ou estrangeiras), conforme o regulamento da EMAP, instituições científicas, tecnológicas e de inovação (ICTs), além de empresas de médio e grande porte, desde que apresentem propostas em parceria com startups ou ICTs. As inscrições ficam abertas entre os dias 10 de setembro e 2 de outubro, e poderão ser feitas por meio do link: <https://www.zing.iebtinnovation.com/challenge/c1f3ab72-76c3-11f0-bd8a-1218581925e3>. O edital completo está disponível no mesmo site.

O CPSI é uma forma especial de contratação criada para permitir que o governo teste soluções inovadoras antes de decidir se vai contratá-las. Em vez de exigir que tudo esteja pronto e definido desde o início, como nos contratos tradicionais, o CPSI foca no problema que precisa ser resolvido e convida empresas, startups ou pessoas a proporem ideias criativas para enfrentá-lo.

O objetivo é estimular a inovação no setor público, com mais flexibilidade, menos burocracia e maior abertura para novas tecnologias e métodos que possam melhorar os serviços oferecidos.

“Com isso, tanto os contratados quanto o Porto do Itaqui são beneficiados: os primeiros têm acesso a oportunidades reais de aplicação de soluções inovadoras, enquanto o porto passa a contar com tecnologias que respondem diretamente aos seus desafios operacionais”, explicou a presidente em exercício do Porto do Itaqui, Isa Mary Mendonça.

Desafios e propostas

O primeiro está relacionado à prevenção e/ou contenção do derramamento de fertilizantes e grãos nas vias do Porto do Itaqui. “A busca por soluções que previnam ou contenham esses derramamentos é essencial para promover práticas sustentáveis de gestão de resíduos, melhorar a fluidez das operações e garantir maior segurança nas áreas portuárias”, destacou o gerente de pesquisa, desenvolvimento e inovação do porto, Gabriel Cassia.

Já o segundo desafio é voltado à otimização do embarque nos terminais de ferry-boat. “Além de reduzir o tempo de espera, essas melhorias podem elevar a qualidade da experiência dos usuários e tornar o sistema de transporte mais eficiente”, pontuou o gerente de terminais externos do Itaqui, José Furtado.

De acordo com o edital, as empresas ou equipes devem propor projetos que solucionem um dos dois desafios específicos listados. Basta submeter um projeto por proposta (podendo, inclusive, submeter mais de uma proposta, uma para cada desafio, se desejar), que deve conter: descrição da solução; grau de maturidade (protótipo, solução testada, etc.); estratégia de implementação; cronograma; e recursos necessários.

O Porto do Itaqui conta hoje com nove berços de atracação, com profundidades que variam de 12 a 19 metros, capazes de receber navios de grande porte. Em 2024, foi iniciada a construção de mais um berço, que deverá ampliar a capacidade de exportação em mais de 8 milhões de toneladas por ano.

Cronograma

- Publicação do edital: 2 de setembro
- Inscrições: de 10 de setembro a 2 de outubro
- Julgamento das propostas: 03/10/2025 a 16/10/2025
- Apresentações orais: 21/10/2025 a 24/10/2025
- Resultado final: 04/11/2025
- Homologação: 12/11/2025
- Assinatura dos contratos: 13/11/2025 a 17/11/2025
- Início dos testes: a partir de 18 de novembro

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

Data: 04/09/2025

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS DEFENDE CABOTAGEM PARA REDUZIR PREÇO DAS PASSAGENS AÉREAS



Proposta prevê abertura do mercado a companhias estrangeiras em trechos domésticos iniciados na Amazônia Legal

Reunião para debater a ampliação de voos, aumento da concorrência e redução dos preços das passagens
- Foto: Jonilton Lima/MPor

A cabotagem aérea — possibilidade de companhias estrangeiras operarem trechos domésticos no Brasil em continuidade a voos internacionais — foi apresentada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) como alternativa para ampliar a concorrência e reduzir os preços das passagens, especialmente na Amazônia Legal, onde há menos conectividade entre

idades. A proposta foi discutida pelo ministro Silvio Costa Filho em reunião com a bancada de parlamentares do Norte como medida para aumentar a oferta de voos para os estados da região.

Costa Filho lembrou que, ao contrário de países como Estados Unidos, Alemanha, França e Portugal, que destinaram bilhões de dólares às companhias aéreas durante a pandemia, o Brasil não aportou recursos diretos ao setor. Para enfrentar os desafios atuais, anunciou a criação de uma linha de crédito para as empresas aéreas, via Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), para compra de aeronaves e motores, beneficiando também a aviação regional.

“Na pandemia, outros países colocaram bilhões para salvar suas companhias aéreas. Aqui, nada foi feito. Agora estamos criando uma linha de crédito e defendendo a cabotagem para que o setor tenha condições de crescer e, principalmente, para que o povo do Norte tenha acesso a passagens mais baratas e maior oferta de voos”, afirmou.

Segundo o secretário Nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, a regulamentação da cabotagem exigirá mudanças legais e normativas específicas. “A abertura na Amazônia Legal pode atrair oferta e reduzir preços onde o mercado é mais frágil, desde que venha acompanhada de regras claras de segurança, custos operacionais viáveis e estabilidade regulatória. Para o restante do país, reciprocidade é condição para uma abertura responsável”, destacou.

A deputada Cristiane Lopes (RO) ressaltou a urgência da pauta e informou que já protocolou requerimento de urgência para votação até o fim de outubro. “Esse é um projeto de lei do Norte, mas também do Brasil. A população não pode mais esperar diante de tarifas tão altas e da diminuição constante da malha aérea”, afirmou.

Silvia fez um apelo para ampliação de voos por meio da cabotagem com intuito de trazer mais opções e redução da tarifa aos passageiros do transporte aéreo. “O rondoniense ainda está alheado. Mesmo com o aeroporto da capital modernizado, a população continua sem alternativa. A cabotagem é a esperança de solução”, disse.

O deputado Stélio Dener (AM) também destacou que há municípios na Amazônia com mais de 1.000 km de distância sem alternativa de transporte. “A população está ilhada. Só a integração aérea pode devolver dignidade a esses municípios”, afirmou.

O ministro concluiu que a tarifa média nacional caiu nos últimos anos, mas afirmou que os picos de preço e a falta de conectividade no Norte exigem ações específicas. “Não se trata de uma medida isolada. O que estamos construindo é um conjunto de soluções que incluem crédito, investimentos em aeroportos e marcos regulatórios, com a cabotagem aérea como peça central para abrir o mercado onde ele é mais frágil”, disse.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 03/09/2025

PORTO DE SANTOS SOBE SEIS POSIÇÕES EM RANKING INTERNACIONAL E ASSUME LIDERANÇA NA AMÉRICA LATINA



Maior complexo portuário da região registrou alta de 14,7% na movimentação de contêineres e subiu para a 37ª posição em publicação internacional

Santos bateu novo recorde em julho, com 534,6 mil TEU movimentados; 8,5% a mais do que no mesmo mês de 2024 - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O Porto de Santos, principal porta de entrada e saída do comércio exterior brasileiro, subiu seis posições no ranking da Lloyd's List, principal publicação global do



setor, passando da 43ª para a 37ª posição e assumindo a liderança na América Latina em movimentação de contêineres.

Segundo o levantamento, o complexo portuário movimentou 5,4 milhões de TEU em 2024 (medida padrão do contêiner de 20 pés), uma alta de 14,7% em relação a 2023. O desempenho colocou Santos à frente de grandes portos globais, como Valência (Espanha), Abu Dhabi (Emirados Árabes), Pireu (Grécia) e Dalian (China). O resultado confirma o papel estratégico do porto para a economia brasileira e para a competitividade do agronegócio, da indústria e da cadeia exportadora do país.

Tendência de crescimento

O crescimento do porto segue firme em 2025. Em julho, Santos bateu novo recorde mensal, com 534,6 mil TEU movimentados; 8,5% a mais do que no mesmo mês de 2024. No acumulado de janeiro a julho, foram 3,3 milhões de TEU, alta de 7,9% na comparação com o mesmo período do ano anterior.

O avanço não se restringe aos contêineres: todas as cargas registraram expansão. Julho de 2025 foi o melhor mês da história também no volume total movimentado, com 17,4 milhões de toneladas; um milhão a mais que em julho de 2024.

O desempenho positivo do porto é acompanhado de um ciclo de investimentos públicos e privados, que visa modernizar sua infraestrutura e ampliar sua capacidade operacional. Um dos destaques é a construção de dois novos berços públicos de atracação para graneis líquidos na região da Alemoa, com investimento estimado em R\$ 400 milhões. O projeto foi formalizado em termo de compromisso entre o MPor, a Autoridade Portuária de Santos (APS) e empresas do setor, e deve adicionar cerca de 3 milhões de toneladas/ano à capacidade do porto.

Ampliação

Outro marco será o leilão do terminal Tecon Santos 10, previsto para dezembro de 2025. Com ele, a capacidade de movimentação de contêineres deverá ser ampliada em 50%, posicionando Santos para atender à crescente demanda de forma ainda mais eficiente.

Na margem esquerda do porto, as obras de ampliação do terminal da DP World já começaram. O projeto prevê a extensão de 190 metros no cais, que passará a ter 1.290 metros, e a aquisição de novos equipamentos. Com isso, o terminal deve alcançar capacidade de 1,7 milhão de TEUs ao ano até 2026.

Estão em andamento, ainda, os estudos para a expansão da poligonal portuária, com previsão de publicação da primeira etapa até outubro. A medida é fundamental para destravar novas áreas estratégicas, atrair investimentos e compatibilizar a operação do porto com as exigências ambientais e urbanísticas da região.

Essas ações integram o maior pacote de concessões da história do setor portuário, conduzido pelo governo federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos.

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

Data: 03/09/2025

PRIMEIRO TÚNEL IMERSO DO BRASIL: TECNOLOGIA INÉDITA VAI ENCURTAR DISTÂNCIA E TRANSFORMAR A MOBILIDADE DA BAIXADA SANTISTA

Com tecnologia usada na Europa e na Ásia, obra histórica de R\$ 6 bilhões trará benefícios diretos para a população



Túnel vai encurtar distâncias e impulsionar a logística portuária do estado de São Paulo - Foto: Vosmar Rosa/MPor

ligação fixa entre as duas cidades, esperada há quase um século, reduzirá o tempo de travessia para apenas dois minutos. Hoje, a travessia de balsa leva em média 18 minutos – sem contar filas e atrasos –, enquanto pela estrada o percurso pode chegar a uma hora para completar os 40 quilômetros.

O PASSO A PASSO DA CONSTRUÇÃO DO PRIMEIRO TÚNEL SUBMERSO DA AMÉRICA LATINA



Tecnologia do túnel Santos-Guarujá

O projeto será viabilizado por meio de parceria entre os governos federal e estadual, com participação da iniciativa privada, responsável pela construção, operação e manutenção da estrutura. O leilão está marcado para 5 de setembro, na sede da B3, em São Paulo, e o contrato terá duração de 30 anos.

Em abril deste ano, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, visitou o canteiro de obras do túnel Fehmarnbelt, que ligará a Alemanha à Dinamarca e é hoje a maior obra de infraestrutura em andamento na Europa. “É a mesma tecnologia que será usada no túnel de Santos”, afirmou o ministro.

Segundo Costa Filho, a adoção do modelo imerso marca um avanço inédito no Brasil e poderá servir de exemplo para futuros projetos em regiões costeiras. “Além de encurtar distâncias e impulsionar a logística portuária, o Túnel Santos–Guarujá reafirma o Brasil como protagonista da engenharia de infraestrutura na América Latina”, destacou.

Túnel imerso

Ao contrário dos túneis escavados em rocha, como os de metrô, o modelo túnel imerso é formado por grandes módulos de concreto pré-moldados em docas secas. Cada peça é construída em terra firme, testada e depois transportada por flutuação até o local de instalação. Lá, os blocos são cuidadosamente afundados, encaixados no leito do canal e protegidos por camadas de areia e pedras.

A escolha dessa técnica levou em conta fatores decisivos: o solo da região, formado por argilas moles e sedimentos fluviais, não oferece estabilidade para escavações profundas; a construção de uma ponte foi descartada devido às restrições da Base Aérea de Santos e ao intenso tráfego de navios no canal portuário; além disso, o túnel imerso apresenta vantagens ambientais e urbanas, exigindo menos desapropriações, reduzindo o impacto visual e permitindo uma execução mais rápida e eficiente.

Como será a construção

O processo seguirá etapas rigorosas para garantir precisão e segurança. Primeiro, haverá a preparação do leito, com escavação do fundo do canal e aplicação de uma base de concreto. Em paralelo, serão construídos os módulos, blocos gigantes pré-moldados em docas secas, com câmaras internas de ar. Antes da instalação, cada peça passará por testes de vedação e resistência.

Na fase seguinte, rebocadores transportarão os módulos até o ponto exato, onde serão submetidos a um processo de imersão controlada: a água será bombeada para afundar as estruturas gradualmente, sob monitoramento eletrônico. Uma vez posicionados, os blocos serão encaixados e nivelados com o auxílio de sistemas hidráulicos, fixados com pinos de aço e assentados sobre um leito de areia. Para finalizar, uma camada de pedras recobrirá toda a estrutura, assegurando proteção contra impactos e a movimentação natural das correntes marítimas.

Mobilidade

O túnel contará com seis faixas de tráfego, ciclovia, passagem para pedestres e espaço reservado para o futuro Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Também será equipado com sistemas de monitoramento em tempo real, controle inteligente de tráfego e mecanismos integrados de segurança, garantindo eficiência e confiabilidade em qualquer situação.

Para os mais de 36 mil usuários que cruzam o canal diariamente, o projeto representa o fim da espera nas filas de balsas e um ganho direto em tempo e qualidade de vida. “É uma solução inovadora, que alia tecnologia de ponta a benefício social direto. Trata-se de uma das obras de infraestrutura mais importantes em andamento no Brasil”, disse o ministro Silvano Costa Filho.

Do ponto de vista logístico, o túnel também terá impacto estratégico para a região portuária. “O Túnel Santos–Guarujá não apenas conecta cidades, mas integra de forma inédita a logística portuária da região, tornando o transporte de cargas mais eficiente e seguro. É um marco estratégico para o Brasil”, afirmou Alex Ávila, secretário Nacional de Portos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 03/09/2025

MINISTÉRIO CRIA PLATAFORMA COM RECONHECIMENTO FACIAL PARA FACILITAR EMBARQUE EM CRUZEIROS

Programa usa biometria dos passageiros e tripulantes com check-in antecipado e integra autorizações dos órgãos de controle para reduzir tempo de embarque

Com mais de 800 mil passageiros ano, o turismo de cruzeiros marítimos no Brasil ganhará uma ferramenta de reconhecimento facial para facilitar e dar maior segurança ao embarque dos turistas. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) apresentou nesta quarta-feira (3/9), em evento da CLIA Brasil (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos), uma plataforma digital baseada em biometria e check-in antecipado, que estará disponível às empresas de cruzeiros a partir de outubro.



Ferramenta de reconhecimento facial agilizará o embarque de turistas em cruzeiros - Foto: Divulgação/MPor

A solução integra o Porto Sem Papel (PSP), programa criado pelo Governo Federal para desburocratizar a operação portuária e reunir as necessidades e exigências de outros órgãos, além das autoridades portuárias, como a Anvisa, a Polícia Federal e a Marinha. Presente em todos os portos públicos brasileiros e na maioria dos privados, o PSP agregou formulários destes órgãos e já conseguiu reduzir de 20 para quatro

dias o tempo médio de uma embarcação no porto.

“No caso de um navio de cruzeiro, o que percebemos foi a necessidade de reduzir o tempo de embarque dos passageiros, que pode chegar a três ou quatro horas devido à grande quantidade de pessoas”, explica o ministro de Portos e Aeroportos Sílvio Costa Filho. A Plataforma Cruzeirista foi construída pelo Serpro a pedido do MPor.

“Imagine 6 mil pessoas embarcando ao mesmo tempo, cada um com suas bagagens. Com uso de biometria, eliminamos o uso de documentos físicos para validação de passageiros e proporcionamos check-in antecipado e despacho de bagagens. Ao mesmo tempo, a plataforma otimiza a fiscalização e dá mais segurança ao embarque”, esclarece o ministro. Integrado ao PSP, o embarque de passageiros e tripulação contará com autorizações automáticas e fiscalização antecipada dos órgãos envolvidos.

“Hoje a gente tem uma facilidade para viajar de avião, faz a compra da passagem online, faz o check-in pelo celular, reconhecimento facial e biometria. Então, isso é tudo muito dinâmico, e nós queremos levar esse dinamismo para o setor de cruzeiros”, afirmou o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, no Fórum CLIA 2025.

“É aí que entra a iniciativa do governo, por meio do Serpro, de desenvolver de forma conjunta a Plataforma de Cruzeiros, que vai trazer esse ambiente tecnológico de agilidade e de objetividade e elevar o nível de serviço também para atender o nosso setor de cruzeiros, para que todo o processo de embarque e desembarque de passageiros ocorra com mais dinamismo e mais segurança”, acrescentou o secretário.

Segundo a CLIA Brasil, a operação de cruzeiro tem um impacto de aproximadamente R\$ 3 bilhões na economia nacional (número da temporada 2023/2024). Para cada R\$ 1 gasto pelas armadoras são movimentados R\$ 4,22 na economia brasileira. Já o impacto gerado pelos gastos dos cruzeiristas e tripulantes nas cidades e portos gera em torno de R\$ 2,5 bilhões por temporada.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 03/09/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RENAN FILHO ENTREGA PONTE À POPULAÇÃO DO MARANHÃO E DO PIAUÍ NESTA SEXTA (5)

Estrutura substitui a antiga balsa que limitava o transporte no local; investimento do Governo Federal é de R\$36 milhões

O ministro dos Transportes, Renan Filho, entrega nesta sexta-feira (5), a ponte que fará a conexão entre as cidades de Ribeiro Gonçalves (PI) e Tasso Fragoso (MA).

A estrutura, instalada sobre o Rio Parnaíba, substitui a antiga balsa que limitava o transporte local e prejudicava o escoamento de grãos na região do Matopiba – formado por Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia –, uma das maiores fronteiras agrícolas do país. A obra, que integra o Novo PAC, recebeu R\$36 milhões em investimentos do Governo Federal.

Participam também da cerimônia o ministro do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome, Wellington Dias, o governador do Maranhão, Carlos Brandão e o governador do Piauí, Rafael Fonteles, entre outras autoridades locais.

Cobertura de imprensa

Não é necessário credenciamento prévio para jornalistas interessados na cobertura do evento.

Serviço

Entrega da ponte sobre o Rio Parnaíba

Data: Sexta-feira, 5 de setembro

Horário: 9h30

Local: BR-330/ Ribeiro Gonçalves (PI)

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

Data: 04/09/2025

PARANÁ VIVE CICLO MÁXIMO DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA, AFIRMA RENAN FILHO

Ministro dos Transportes apresentou o balanço de 100 dias das concessões, com obras prioritárias já em execução em trechos como Serra do Cadeado, Rio Ronda e Ponta Grossa, garantindo maior segurança no Corredor Norte



No Paraná, Renan Filho celebra avanços no Corredor Norte com obras que impulsionam economia e desenvolvimento regional - Foto: Michel Corvello/MT

Com seis lotes em processo de concessão e cerca de R\$ 100 bilhões em investimentos previstos, o Paraná é hoje o maior polo de infraestrutura rodoviária da América Latina. Desde 2023, o Ministério dos Transportes já leiloou quatro trechos estratégicos do Sistema Integrado de Rodovias do estado, incluindo o Corredor Norte, e prepara a oferta dos Lotes 4 e



5 para outubro. Mais do que realizar leilões bem-sucedidos, a prioridade da pasta é garantir que os investimentos se traduzam em obras efetivas, com execução rigorosa e retorno direto à população. Com esse foco, o ministro Renan Filho esteve no estado nesta quarta-feira (3), para acompanhar o avanço das intervenções sob responsabilidade da concessionária PRVias.

“Até o fim do ano, o Paraná será o estado com o maior número de leilões da atual gestão. Veremos a transformação completa das rodovias, desde a questão de segurança até a conexão de internet 4G, além de serviços médicos e mecânicos. Isso tudo vai ajudar a garantir qualidade de vida para as pessoas e crescimento econômico do estado”, afirmou o ministro.

De acordo com o plano, a Serra do Cadeado recebeu 44 quilômetros de desobstrução por meio de drenagem, além da construção de 750 metros de barreira de concreto para evitar graves acidentes, e a implantação de 1.243 placas de sinalização. Cerca de 2 mil pneus foram retirados do Rio Ronda, que também foi desassoreado e teve a calha regularizada.

No trecho urbano da cidade de Ponta Grossa, foram realizados serviços de sinalização horizontal, drenagem e construção de barreiras do tipo New Jersey, que possuem base larga para máxima estabilidade e resistência a impactos.

Na BR-376/PR, que liga as cidades de Santa Paula, Santa Terezinha e Santa Maria, e na PR-445, foram realizadas drenagem, recolhimento de lixo e implantação de sinalização vertical e horizontal.

“O Lote 3 representa a força da Rodovia do Café. Ele integra rodovias estaduais e federais em um esforço conjunto para entregar ao povo paranaense um grande programa de concessões”, ressaltou o secretário de Infraestrutura e Logística do Paraná, Sandro Alex.

Investimentos

Para o ministro, o aumento dos recursos públicos garantidos pelo Governo Federal ampliou a atração dos investimentos privados. “Por isso vamos fazer a Transbrasiliana”, declarou Renan Filho, referindo-se à BR-153, uma das mais extensas do Brasil, que liga Marabá (PA) a Aceguá (RS).

Corredor Norte

O Lote 3, que abrange as regiões de Londrina e Ponta Grossa, é uma importante via de escoamento de cargas containerizadas e de grãos sólidos agrícolas para o Porto de Paranaguá, o segundo maior exportador de soja do país.

“Esta rodovia é tão parte da nossa história quanto da nossa geografia. Corta a cidade ao meio e irradia empregos, força e progresso por todos os lados”, afirmou a prefeita de Ponta Grossa, Elizabeth Schmidt.

O empreendimento também facilita o tráfego para os estados de Santa Catarina e São Paulo, promovendo integração logística, incentivando o agronegócio e, consequentemente, fortalecendo a economia do Paraná. Ao todo, são 569,7 quilômetros de rodovias federais e estaduais que formam o corredor.

Concessão

Pela concessão do conjunto de rodovias que formam o Lote 3, a PRVias investirá R\$ 16 bilhões ao longo dos próximos 30 anos de contrato. Entre as melhorias previstas estão a construção dos contornos viários em Apucarana, Califórnia e Ponta Grossa, com o objetivo de melhorar a fluidez do trânsito e desafogar áreas urbanas.

“Nós assinamos com o Governo Federal para trazer melhorias, ampliação e modernidade, para atender o paranaense durante o seu deslocamento de Londrina a Curitiba, de Ponta Grossa a Apucarana”, concluiu o diretor-presidente da PRVias, Keller Rodrigues.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 04/09/2025

GOVERNO FEDERAL ANUNCIA LEILÃO DA FERNÃO DIAS PARA 11 DE DEZEMBRO; PROJETO PREVÊ MAIS DE R\$ 15 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

Concessão da BR-381/MG/SP integra o Programa de Otimização de Contratos do Ministério dos Transportes e ampliará segurança e eficiência no transporte rodoviário



Com previsão de R\$ 15 bilhões em investimentos, Fernão Dias será leiloadada em dezembro - Foto: Divulgação/MT

Um dos principais eixos logísticos do país, a BR-381/MG/SP, conhecida como Rodovia Fernão Dias, terá novo processo de concessão. O Ministério dos Transportes, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), aprovou nesta terça-feira (2) o edital do leilão, marcado para o dia 11 de dezembro, na B3, em São Paulo.

O novo contrato foi repactuado com a atual operadora e validado previamente pelo Tribunal de Contas da União (TCU). A concessão será disputada em certame público, com possibilidade de entrada de novos operadores privados.

Com 569 km de extensão, a BR-381/MG/SP conecta Belo Horizonte a São Paulo, cruzando 33 municípios. Com tráfego médio diário superior a 61 mil veículos por praça, sendo 37% de veículos de carga, a rodovia é estratégica para a economia e para a mobilidade entre os dois maiores polos do Sudeste.

“O processo de repactuação da Fernão Dias é mais um exemplo de como estamos aprimorando os contratos de concessão para garantir mais eficiência, segurança e qualidade aos usuários. O objetivo é impulsionar a infraestrutura com investimentos relevantes e promover desenvolvimento”, afirmou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

Melhorias previstas

O contrato, válido até 2040, prevê mais de R\$ 15 bilhões em investimentos e estabelece um ciclo de obras para os próximos dez anos. Entre as intervenções estão: 108 km de faixas adicionais, 14 km de vias marginais, 9 km de correções de traçado, 29 passarelas, 17 interseções otimizadas, 62 melhorias de acesso, seis passagens de fauna, duas áreas de escape e novos túneis.

A BR-381/MG/SP será a terceira concessão repactuada dentro do programa de otimização conduzido pelo Ministério dos Transportes. Com a revisão e renegociação do contrato, o objetivo é ampliar a eficiência da malha rodoviária e garantir mais segurança e qualidade no atendimento aos usuários.

Para 2025, a pasta projeta a realização de 16 certames que devem totalizar R\$ 176 bilhões em investimentos. A expectativa é que, até 2026, sejam realizados 45 leilões, representando mais de R\$ 350 bilhões em investimentos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 04/09/2025

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – SANTOS E OS INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS PARA MANTER SEU CRESCIMENTO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A ascensão do Porto de Santos (SP) no ranking da Lloyd's List, que o consagra como o principal complexo portuário da América Latina e o coloca na 37ª posição entre os maiores do mundo em movimentação de contêineres, é um feito notável que reforça sua posição estratégica no comércio internacional. A consolidação da liderança, superando portos como o de Colon, no Panamá, e outros gigantes internacionais, é um testemunho, inclusive, da eficiência e da capacidade de gestão da Autoridade Portuária de Santos (APS).

Os dados de 2024, que mostram um crescimento de 14,7% na movimentação de contêineres, refletem não apenas a força do Porto de Santos, mas também a crescente demanda por produtos brasileiros no mercado global. O recorde histórico de 534,6 mil TEU movimentados em julho deste ano demonstra que o crescimento é contínuo e que a capacidade do Porto está sendo testada.

Nesse cenário, a capacidade de o Porto de Santos manter seu crescimento no ranking internacional portuário de movimentação de contêineres depende de uma agenda de investimentos contínuos em infraestrutura. A visão do presidente da APS, Anderson Pomini, de que o porto precisa de melhorias para continuar atendendo a crescente demanda é correta. A proposta do Tecon Santos 10, um megaterminal de contêineres a ser implantado e que pode aumentar a capacidade do complexo em 50%, é um exemplo de como o setor público e a iniciativa privada podem colaborar para a modernização.

As melhorias necessárias ao complexo marítimo não se limitam a instalações. Envolvem ainda o aprofundamento de seu canal de navegação, para permitir a escala de navios de maior porte totalmente carregados. A construção de novos acessos rodoviários e a ampliação de sua malha e de seus acessos ferroviários são fundamentais para que a carga chegue e saia do porto de forma mais rápida e eficiente. Esses investimentos são essenciais para que o Porto de Santos possa continuar atendendo a demanda da economia brasileira, especialmente a do agronegócio e da indústria.

O Porto de Santos não é apenas um complexo de cargas, mas um motor para a economia do Brasil. Seu crescimento no ranking internacional é um reflexo da capacidade do País de competir no comércio exterior. É fundamental que as autoridades e o setor privado continuem a investir em infraestrutura, de modo a garantir que o Porto continue a ser um player global e um instrumento para o desenvolvimento regional e nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/09/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - NO PROJETO DE LEI ORÇAMENTÁRIA DE 2026, CORTE DO ORÇAMENTO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PODERÁ SER DE 40%

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

CORTE NOS TRANSPORTES

Levantamento do Ministério do Planejamento e Orçamento mostra que, entre os órgãos públicos federais, o Ministério dos Transportes sofrerá o maior corte orçamentário no projeto de lei orçamentária de 2026. A redução será de 40%, o que representa R\$ 18,4 bilhões a menos no próximo ano. A dotação inicial da pasta para 2025 era de R\$ 30,7 bilhões, mas foi ajustada para R\$ 25,4 bilhões.

EMPREENDEDORISMO EM ALTA

Em contrapartida, o maior aumento percentual foi para o Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, com 61% de crescimento, embora o valor total seja de apenas R\$ 213,2 milhões.

VALORES PODEM MUDAR

O projeto de Orçamento de 2026 (PLN 15/25) prevê despesas primárias de R\$ 2,6 trilhões. Os valores finais ainda podem ser alterados, já que os parlamentares podem destinar R\$ 40,8 bilhões em emendas e remanejar recursos entre as dotações.

US\$ 2 BI EM TÍTULOS GLOBAIS

A Petrobras anunciou, na noite dessa quarta-feira, que precificou duas novas séries de títulos no mercado internacional, confirmando a captação total de US\$ 2 bilhões. A informação foi divulgada em comunicado ao mercado. A primeira série de notas globais terá vencimento em 2030, com taxa de 5,125%, e um valor de US\$ 1 bilhão. A segunda série, com vencimento em 2036, terá uma taxa de 6,250%, e também um valor de US\$ 1 bilhão. As emissões foram realizadas através da subsidiária integral da companhia, a Petrobras Global Finance BV.

OURO NO PIAUÍ

Geólogos identificaram uma das maiores jazidas de ouro já registradas no Brasil, localizada no Sul do Piauí. O depósito, com mais de 7.100 toneladas de ouro puro, está avaliado em aproximadamente R\$ 4,2 trilhões, um valor que pode transformar a economia local e nacional. A descoberta foi divulgada pelo Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram).

ALERTA AMBIENTAL

A jazida foi encontrada em uma região pouco explorada do estado, em Currais do Piauí, a 20 quilômetros de Bom Jesus. Especialistas alertam que a exploração deve ser feita de forma responsável, pois a mineração em larga escala pode causar sérios riscos ambientais, como desmatamento e poluição de rios, além de impactar comunidades locais.

ESTUDOS LIBERADOS

A Agência Nacional de Mineração (ANM) já aprovou a pesquisa para a área, permitindo que estudos geológicos sejam realizados para confirmar e iniciar a exploração da jazida.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 04/09/2025

NACIONAL - BRASIL PRECISA AGIR PARA NÃO PERDER ESPAÇO NO MERCADO DE CRUZEIROS, DIZ CLIA

Presidente da associação aponta medidas como redução de custos e investimentos em infraestrutura para enfrentar retração de 20% na temporada 2025/2026

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Marco Ferraz no 7º Fórum Clia Brasil ao lado do presidente e CEO da Clia global, Bud Darr, e do vice-presidente executivo para regiões internacionais Niels Wammen-Jansen. Foto: Divulgação/Clia

Brasil

Ampliar a competitividade, reduzir custos, investir em infraestrutura, atualizar a regulação de acordo com o restante do mundo e melhorar a segurança jurídica e o sistema tributário são medidas urgentes para evitar que o Brasil perca ainda mais espaço no mercado de

cruzeiros marítimos. O alerta foi feito por Marco Ferraz, presidente da Clia Brasil (Associação



Brasileira de Cruzeiros Marítimos), durante o 7º Fórum Clia Brasil 2025, na quarta-feira (3), em Brasília (DF). Segundo ele, o setor precisa de um esforço conjunto de governo e iniciativa privada para enfrentar a retração prevista para a próxima temporada.

A temporada 2025/2026, que começa em outubro, contará com apenas sete navios de cabotagem, dois a menos que no ciclo anterior, e oferecerá 674,6 mil leitos, uma queda de 19,5% em relação a 2024/2025. O impacto econômico e a geração de empregos também deverão ser cerca de 20% menores.

É URGENTE QUE SETOR PÚBLICO E PRIVADO CAMINHEM JUNTOS PARA AMPLIAR A COMPETITIVIDADE, REDUZIR CUSTOS, INVESTIR EM INFRAESTRUTURA, ATUALIZAR A REGULAÇÃO DE ACORDO COM O RESTANTE DO MUNDO, MELHORAR A SEGURANÇA JURÍDICA E IMPOSTOS"

MARCO FERRAZ
presidente da Clia Brasil

"A temporada 2024/2025 trouxe resultados econômicos expressivos e milhares de empregos gerados em todo o país. O setor de cruzeiros movimentou comunidades inteiras e gera benefícios reais e concretos para a economia. Mas já sabemos que esses números não se repetirão na próxima temporada, diante da saída de navios e da redução da oferta. É urgente que setor público e privado caminhem juntos para ampliar a competitividade, reduzir custos, investir em infraestrutura, atualizar a regulação de acordo com o restante do mundo, melhorar a segurança jurídica e impostos, garantindo que o Brasil aproveite plenamente o potencial da atividade. É por isso que a Clia promove este fórum: um espaço para enfrentarmos os obstáculos de frente e, juntos, encontrarmos soluções", afirmou Ferraz.

Balanço

O diagnóstico foi apresentado no mesmo evento que divulgou o balanço da temporada 2024/2025, considerado positivo mesmo com uma pequena retração no número de cruzeiristas embarcados. O estudo de Perfil e Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil, elaborado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) em parceria com a Clia Brasil, apontou que 838.096 passageiros embarcaram entre novembro e abril, número 0,8% inferior ao da temporada anterior, mas ainda o segundo maior da série histórica.

No campo econômico, o setor movimentou R\$ 5,43 bilhões, um crescimento de 3,8% sobre 2023/2024. Cada R\$ 1 investido pelas companhias gerou R\$ 4,05 na economia nacional. O resultado foi impulsionado por R\$ 2,95 bilhões em impacto gerado pelas empresas de cruzeiros (+5,5%) e R\$ 2,48 bilhões provenientes de cruzeiristas e tripulantes (+3,7%). As receitas tributárias somaram R\$ 577,4 milhões entre União, estados e municípios.

No período, nove navios percorreram dezenas de destinos brasileiros e sul-americanos, com embarques em portos como Itajaí (SC), Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Maceió (AL) e Paranaguá (PR), além de escalas em cidades como Angra dos Reis (RJ), Balneário Camboriú (SC), Búzios (RJ), Fortaleza (CE), Ilhabela (SP), Ilha Grande (RJ), Ilhéus (BA), Porto Belo (SC) e Recife (PE). Houve ainda paradas em Buenos Aires (Argentina), Montevideu e Punta del Este, ambos no Uruguai.

A temporada de cabotagem gerou 84,6 mil postos de trabalho, 5,3% a mais que no período anterior, sendo 1.617 de tripulantes e 82.985 em toda a cadeia de apoio, envolvendo agências de viagens, operadoras de turismo, comércio, hotelaria, alimentação e transporte. O impacto econômico médio por passageiro foi de R\$ 709,47 nas cidades de escala e de R\$ 918,15 nas cidades de embarque e desembarque.

Impacto

Pela primeira vez, o estudo também considerou os efeitos dos 29 navios de passagem (longo curso) que tiveram escalas no Brasil, o que acrescentou R\$ 583,9 milhões à economia, 9,1 mil empregos e

R\$ 62,1 milhões em tributos. Somando cabotagem e longo curso, o impacto total chegou a R\$ 6 bilhões, com 93,7 mil postos de trabalho gerados.

O levantamento ainda revelou que 171.300 brasileiros viajaram em cruzeiros no exterior na temporada 2024/2025, gerando uma receita estimada de R\$ 931,7 milhões, principalmente em roteiros no Caribe, na Europa e em viagens transatlânticas, que seguem entre as preferidas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/09/2025

REGIÃO SUL - PARANÁ TERÁ MAIOR NÚMERO DE LEILÕES DE RODOVIAS, AFIRMA RENAN FILHO

Paraná terá maior número de leilões de rodovias, afirma Renan Filho

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



“Veremos a transformação completa das rodovias, desde a questão de segurança até a conexão de internet 4G, além de serviços médicos e mecânicos”, disse Renan Filho

O ministro dos Transportes, Renan Filho, afirmou na quarta-feira (3) que o Paraná será o estado com o maior número de leilões de rodovias realizados pela atual gestão até o fim

deste ano e que o programa de concessões vai provocar uma mudança profunda na malha viária.

“Até o fim do ano, o Paraná será o estado com o maior número de leilões da atual gestão. Veremos a transformação completa das rodovias, desde a questão de segurança até a conexão de internet 4G, além de serviços médicos e mecânicos. Isso tudo vai ajudar a garantir qualidade de vida para as pessoas e crescimento econômico do estado”, declarou o ministro durante visita técnica para acompanhar o avanço das obras do Lote 3, sob responsabilidade da concessionária PRVias.

Com seis lotes em processo de concessão e cerca de R\$100 bilhões em investimentos previstos, o Paraná se consolidou como o maior polo de infraestrutura rodoviária da América Latina. Desde 2023, o Ministério dos Transportes já leiloou quatro trechos estratégicos do Sistema Integrado de Rodovias do estado, incluindo o Corredor Norte, e prepara a oferta dos Lotes 4 e 5 para outubro. Segundo a pasta, mais do que realizar certames bem-sucedidos, a prioridade é garantir que os recursos se traduzam em obras concretas e melhorias percebidas pelo usuário.

As intervenções no Lote 3 já apresentam resultados. Na Serra do Cadeado, foram realizados 44 quilômetros de desobstrução por meio de drenagem, além da construção de 750 metros de barreira de concreto e da instalação de 1.243 placas de sinalização. O Rio Ronda foi desassoreado e teve sua calha regularizada, com a retirada de cerca de 2 mil pneus.

No trecho urbano de Ponta Grossa, houve serviços de drenagem, implantação de sinalização horizontal e instalação de barreiras do tipo New Jersey, que oferecem maior estabilidade e resistência a impactos. Na BR-376/PR, que liga Santa Paula, Santa Terezinha e Santa Maria, e na PR-445, também foram feitos trabalhos de drenagem, recolhimento de lixo e instalação de sinalização vertical e horizontal.

“O Lote 3 representa a força da Rodovia do Café. Ele integra rodovias estaduais e federais em um esforço conjunto para entregar ao povo paranaense um grande programa de concessões”, afirmou o secretário de Infraestrutura e Logística do Paraná, Sandro Alex.



O Lote 3, que cobre as regiões de Londrina e Ponta Grossa, é considerado estratégico para o escoamento de cargas containerizadas e de grãos sólidos agrícolas com destino ao Porto de Paranaguá, o segundo maior exportador de soja do país. Ao todo, são 569,7 quilômetros de rodovias federais e estaduais que formam o corredor, facilitando também o tráfego para Santa Catarina e São Paulo e reforçando a integração logística do Sul e Sudeste.

“Esta rodovia é tão parte da nossa história quanto da nossa geografia. Corta a cidade ao meio e irradia empregos, força e progresso por todos os lados”, destacou a prefeita de Ponta Grossa, Elizabeth Schmidt.

Para o ministro Renan Filho, o aumento da participação do Governo Federal no financiamento de infraestrutura foi decisivo para destravar novos aportes da iniciativa privada. “Por isso vamos fazer a Transbrasiliana”, disse, em referência à BR-153, uma das mais extensas do Brasil, que liga Marabá (PA) a Aceguá (RS).

A PRVias, concessionária do Lote 3, deverá investir R\$ 16 bilhões ao longo dos 30 anos de contrato. Entre as obras previstas estão a construção de contornos viários em Apucarana, Califórnia e Ponta Grossa, com o objetivo de melhorar a fluidez do trânsito e reduzir o tráfego pesado nas áreas urbanas.

“Nós assinamos com o Governo Federal para trazer melhorias, ampliação e modernidade, para atender o paranaense durante o seu deslocamento de Londrina a Curitiba, de Ponta Grossa a Apucarana”, concluiu o diretor-presidente da PRVias, Keller Rodrigues.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/09/2025

NACIONAL - CONAB REAJUSTA TARIFAS DE ARMAZENAGEM EM SUA REDE PRÓPRIA

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Atualização recompõe custos e tem como objetivo aproximar preços das práticas de mercado

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) iniciou na segunda-feira (1º), a aplicação dos novos valores de armazenagem em sua rede própria. O reajuste foi publicado no Diário Oficial da União na semana passada, dia 27 de agosto, e busca recompor custos operacionais, além de alinhar a política de preços da estatal às condições praticadas pelo mercado.

Essa é a primeira atualização desde julho de 2023. De acordo com a Conab, estudos internos apontaram defasagem média de 10,62% no período entre julho de 2023 e janeiro de 2025, considerando a variação de índices inflacionários e pesquisas de mercado.

O reajuste está sendo aplicado em duas etapas. A primeira parcela entrou em vigor em agosto e a segunda passou a valer a partir deste mês. Segundo a estatal, os clientes foram comunicados pelas superintendências regionais e unidades armazenadoras, em um esforço para garantir transparência no processo.

Entre os novos valores, a tabela fixa em R\$ 3,96 por tonelada a armazenagem de grãos ensacados e em R\$ 5,38 a de café em grãos. No caso de produtos grãos, a tarifa é de R\$ 3,93 por tonelada, enquanto para arroz, cevada e malte o custo é de R\$ 5,11. Já a armazenagem de fibras vegetais enfardadas, como algodão e sisal, passa a custar R\$ 7,12 por tonelada. Serviços adicionais, como recepção, expedição, secagem e limpeza, também tiveram reajustes e constam da nova tabela disponibilizada no site da Conab.

A medida complementa o aumento promovido em junho nos armazéns credenciados, que teve como objetivo ampliar a capacidade voltada ao estoque público. Com a correção também na rede própria,

a Conab busca equilibrar os serviços de estocagem oferecidos. A nova tabela pode ser consultada na íntegra no site www.gov.br/conab.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/09/2025

REGIÃO NORDESTE - PE CONCEDE LICENÇA PRÉVIA PARA A PRIMEIRA FÁBRICA DE E-METANOL DO BRASIL

Unidade da European Energy terá investimento de R\$ 2 bilhões em Suape e capacidade de produção de 100 mil toneladas por ano

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A nova fábrica em Pernambuco tem expectativa de produção de 15 toneladas de metanol verde por hora, chegando a 100 mil toneladas anuais quando estiver em plena operação

O Governo de Pernambuco, por meio da Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH), concedeu a Licença Prévia (LP) para a instalação da primeira fábrica de e-metanol do Brasil. O empreendimento será construído no Complexo Industrial

Portuário de Suape, no Cabo de Santo Agostinho, e representa investimento de R\$ 2 bilhões. A previsão é que 1.500 empregos sejam gerados na fase de obras.

A licença, emitida no último dia 27 de agosto, com validade inicial de um ano, é a primeira das três etapas do processo de licenciamento ambiental. De acordo com a CPRH, a autorização atesta que a empresa está ambientalmente apta a se instalar na área pretendida, mediante a adoção de medidas mitigadoras. A planta será operada pela EE Metanol do Brasil Ltda, subsidiária da European Energy, com expectativa de produção de 15 toneladas de metanol verde por hora, chegando a 100 mil toneladas anuais quando estiver em plena operação.

Para o diretor-presidente da CPRH, José de Anchieta Santos, a autorização marca um avanço na agenda ambiental do estado. “É uma nova etapa para Pernambuco, uma virada de chave no quesito ambiental, que traz mudança de paradigmas e tecnologias modernas para o desenvolvimento ambiental, atendendo o programa definido pela governadora Raquel Lyra”, afirmou.

O diretor-presidente do Porto de Suape, Armando Monteiro Bisneto, destacou que o empreendimento fortalece a estratégia de transição energética do complexo. “Passaremos a ofertar ao mercado marítimo combustíveis de fontes limpas, com efeitos bastante positivos no transporte de cargas por navios, consolidando o Porto de Suape como referência para o Brasil e para o mundo”, disse.

A previsão é que a fábrica entre em operação no segundo semestre de 2028. Segundo o diretor de Relações Institucionais da EE Metanol do Brasil, Alexandre Groszmam, “com a licença, atestamos a viabilidade conceitual e locacional do empreendimento e seguimos para os estudos e projetos de engenharia”.

No início de agosto, técnicos da CPRH visitaram a sede da European Energy em Copenhague e conheceram a primeira fábrica mundial de metanol verde, inaugurada em maio em Kasso, na Dinamarca.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/09/2025

REGIÃO NORTE - ANTAQ APROVA PÍER FLUTUANTE DO SUPER TERMINAIS EM ITACOATIARA

Porto Verde será dedicado ao transbordo de soja e milho, com investimento de R\$ 150 milhões e previsão de operação em janeiro de 2026

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Porto Verde foi enquadrado como TUP, considerando que a estrutura será utilizada para escoar cargas por via marítima, com previsão de atendimento a navios do tipo Panamax

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, por unanimidade, a autorização para que o Super Terminais, empresa especializada em operação de portos

privados, opere um píer flutuante em Itacoatiara (AM), município localizado a 175 quilômetros de Manaus. O projeto, denominado Porto Verde, terá como objetivo o transbordo de grãos sólidos, principalmente soja e milho, fortalecendo a logística da região amazônica e ampliando as alternativas de escoamento de cargas do país.

O processo foi relatado por Wilson Pereira de Lima Filho, que concluiu que o terminal proposto é juridicamente adequado, tecnicamente viável, atende às normas ambientais e não gera conflitos concorrenciais ou operacionais. O voto foi acompanhado pelos demais diretores da agência reguladora: Caio César Farias Leôncio, Alber Furtado de Vasconcelos Neto e Flavia Moraes Lopes Takafashi.

O Porto Verde foi enquadrado como TUP (Terminal de Uso Privado), considerando que a estrutura será utilizada exclusivamente para escoamento de cargas por via marítima, com previsão de atendimento a navios graneleiros do tipo Panamax. Esses navios, de grande porte, já operam na região e terão no ponto de apoio para a movimentação de grãos.

O píer terá 240 metros de extensão, 18 metros de largura e área total de 4.320 metros quadrados, contando com três guindastes, cada um com capacidade de até 2.100 toneladas por hora. A estrutura será fixada no leito do Rio Amazonas, exatamente no ponto onde funcionou um porto provisório para contêineres durante a seca de 2024, modelo que serviu de referência para a constituição. A previsão é que o Porto Verde entre em operação em janeiro de 2026, dedicando-se exclusivamente ao transbordo de grãos sólidos entre navios graneleiros e barcas, sem necessidade de armazenagem.

Perspectiva

O investimento total previsto é de R\$ 150 milhões. Com a construção e operação do novo píer, a expectativa é a criação de 130 empregos diretos e 250 indiretos em Itacoatiara e municípios próximos. Além da geração de postos de trabalho, a operação deve contribuir para dinamizar a economia local e consolidar a cidade como um polo logístico estratégico do Arco Norte.

Segundo o diretor do Super Terminais, Marcello Di Gregorio, “Nosso objetivo é levar para Itacoatiara o padrão de eficiência operacional que já é marca registrada do Super Terminais, além de gerar empregos, movimentar a economia do município e impulsionar as exportações de grãos do arco norte, revolucionando as operações tradicionais.”

Itacoatiara já abriga operações portuárias de grande porte e, com a entrada em funcionamento do Porto Verde, ampliará sua capacidade de atender à crescente demanda de exportação de soja e

milho. O acesso ao Oceano Atlântico pelo Rio Amazonas fortalece a integração da produção agrícola nacional aos mercados internacionais, principalmente Europa e Ásia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/09/2025

REGIÃO NORTE- BRASIL APOSTA NA CABOTAGEM PARA MELHORAR TRANSPORTE AÉREO NA AMAZÔNIA

Medida deve aumentar concorrência e oferecer alternativas de voo a regiões com baixa conectividade, com crédito e investimento em infraestrutura

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo o ministro Silvio Costa Filho, o Brasil enfrentou desafios na aviação durante a pandemia, diferentemente de países como Estados Unidos, Alemanha, França e Portugal

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou a adoção da cabotagem aérea como medida para ampliar a concorrência e reduzir preços

das passagens, especialmente na Amazônia Legal, onde a conectividade entre cidades é mais restrita. A cabotagem permite que companhias estrangeiras operem trechos domésticos em continuidade a voos internacionais. A proposta foi discutida pelo ministro Silvio Costa Filho em reunião com a bancada de parlamentares do Norte, como parte de um conjunto de ações voltadas para ampliar a oferta de voos na região.

Segundo Costa Filho, o Brasil enfrentou desafios na aviação durante a pandemia, diferentemente de países como Estados Unidos, Alemanha, França e Portugal, que destinaram bilhões de dólares às suas companhias aéreas. Para superar o cenário atual, o governo federal criará uma linha de crédito via Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), voltada para a compra de aeronaves e motores, beneficiando também a aviação regional. “Na pandemia, outros países colocaram bilhões para salvar suas companhias aéreas. Aqui, nada foi feito. Agora estamos criando uma linha de crédito e defendendo a cabotagem para que o setor tenha condições de crescer e, principalmente, para que o povo do Norte tenha acesso a passagens mais baratas e maior oferta de voos”, afirmou.

Segundo o ministro Silvio Costa Filho, o Brasil enfrentou desafios na aviação durante a pandemia, diferentemente de países como Estados Unidos, Alemanha, França e Portugal. Foto: Jonilton Lima/MPor

O secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, destacou que a regulamentação da cabotagem exigirá mudanças legais e normativas específicas. “A abertura na Amazônia Legal pode atrair oferta e reduzir preços onde o mercado é mais frágil, desde que venha acompanhada de regras claras de segurança, custos operacionais viáveis e estabilidade regulatória. Para o restante do país, reciprocidade é condição para uma abertura responsável”.

A importância da medida foi reforçada por parlamentares da região. A deputada Cristiane Lopes (União-RO) ressaltou a urgência da pauta e informou que já protocolou requerimento de urgência para votação até o fim de outubro. “A população não pode mais esperar diante de tarifas tão altas e da diminuição constante da malha aérea”, disse Cristiane destacando que a cabotagem trará mais opções e redução de tarifas aos passageiros.

O deputado Stélio Dener (Republicanos-RR) também chamou atenção para a distância de alguns municípios da Amazônia sem alternativas de transporte. “A população está ilhada. Só a integração aérea pode devolver dignidade a esses municípios”, disse.

Costa Filho concluiu lembrando que, embora a tarifa média nacional tenha caído nos últimos anos, os picos de preço e a falta de conectividade no Norte exigem ações específicas. “O que estamos construindo é um conjunto de soluções que incluem crédito, investimentos em aeroportos e marcos regulatórios, com a cabotagem aérea como peça central para abrir o mercado onde ele é mais frágil”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/09/2025

REGIÃO SUDESTE - AJUSTES EM ACT DÁ MAIOR PODER PARA A APS SOBRE O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Companhia que administra o complexo portuário terá poder de fiscalização e de decisão a respeito dos impactos da obra nas operações do porto

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



Na reunião com membros dos governos federal e estadual, mediada pelo presidente do TCU e ministro-relator do túnel, Bruno Dantas, foram definidos novos ajustes ao acordo

A Autoridade Portuária de Santos (APS), o Tribunal de Contas da União (TCU) e o Governo de São Paulo realizaram ajustes dentro do ACT (Acordo de Cooperação Técnica) que dá a companhia que administra o Porto de Santos (SP) um

maior poder de decisão referente aos processos de construção do túnel Santos-Guarujá, que vai a leilão na próxima sexta-feira, na B3, em São Paulo.

Segundo apurado pelo BE News, na reunião realizada com representantes do Ministério de Portos e Aeroportos, APS e Governo de São Paulo, que foi mediada pelo presidente do TCU e ministro-relator do túnel, Bruno Dantas, foram definidos novos ajustes ao acordo, firmado para o trabalho em conjunto entre Governo do Estado e União para a viabilização e aporte financeiro do empreendimento.

A pedido do presidente da APS, Anderson Pomini, foram pontuados itens para que a empresa que administre o complexo portuário tenha maior poder de decisão durante o andamento do projeto.

Entre os pontos definidos e colocados estão a garantia dos recursos. Ou seja, o Governo Federal entrará com recursos para a construção do túnel e, após o período de 30 anos de concessão ao futuro vencedor da licitação, o ativo retorna à União.

Outro ponto refere-se ao papel da Autoridade Portuária de decidir e manifestar-se a respeito dos impactos relacionados à atividade portuária. Uma vez que, toda a construção do túnel, acontecerá em área federal. Tudo isso como uma garantia de que as operações portuárias não serão impactadas.

Com isso, a APS passa a fazer parte de uma governança compartilhada do empreendimento, incluindo o poder fiscalizador durante o andamento da obra.



Um dos alvos de discussões envolvendo União e Governo de São Paulo, foi sobre a modelagem da obra, que inicialmente foi categorizada como obra de infraestrutura portuária, a ser liderada pelo Ministério de Portos e Aeroportos, mas que passou a ser considerada com um termo de obra de infraestrutura viária, liderada pela Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) do estado.

Com os novos ajustes no ACT, a obra passa a ser denominada como uma obra de infraestrutura viária e portuária, pela sua importância com os acessos terrestres e por estar situada dentro do maior complexo portuário do país.

Durante a última visita do ministro Silvío Costa Filho ao Porto de Santos, no mês passado, Pomini destacou que a obra do túnel Santos-Guarujá teve o Porto de Santos como protagonista nas mesas de discussão e em todo o processo burocrático até a marcação da data da licitação.

Leilão

Duas empresas estrangeiras, a portuguesa Mota-Engil e a espanhola Acciona, apresentaram propostas para a concessão do túnel na data final da entrega de envelopes na última segunda-feira (1°).

Com orçamento total de R\$ 6,8 bilhões, R\$ 5,14 bilhões serão divididos entre os governos federal e de São Paulo.

O túnel Santos-Guarujá será a primeira travessia submersa do Brasil, com 1,5 quilômetro de extensão, sendo 870 metros em trecho imerso. A obra utilizará módulos de concreto pré-moldados instalados no leito do canal portuário.

O projeto prevê três faixas de rolamento em cada sentido, uma delas adaptada para Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de ciclovia, passagem para pedestres e galeria de serviços.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/09/2025

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS LIDERA RANKING LATINO-AMERICANO DE CONTÊINERES

Complexo portuário ultrapassa Colón e outros gigantes internacionais, movimentando 5,4 milhões de TEU em 2024 e projetando expansão com o Tecon Santos 10

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Porto de Santos (SP) assumiu a liderança entre os complexos da América Latina no ranking da Lloyd's List, que define os principais complexos portuários em movimentação de contêineres. Segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS), na última atualização da lista, o porto ultrapassou os terminais de 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, o complexo portuário de Santos subiu seis posições no comparativo com a lista anterior, saltando da 43ª para a 37ª posição.

Segundo a APS, 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”, avaliou Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS).

Pomini lembrou do projeto da concessão do Tecon Santos 10, megaterminal de contêineres e carga geral projetado para ser instalado na margem direita do Porto de Santos. O futuro empreendimento vai aumentar em 50% a capacidade de contêineres do complexo santista. O investimento esmado é de R\$ 6,45 bilhões, com capacidade para movimentar até 3,5 milhões de TEU por ano.

O projeto prevê quatro berços de atracação, aptos a receber os maiores navios em operação no mundo, e deve gerar mais de 3 mil empregos diretos, desde a fase de obras até o início das atividades.

Crescimento

Em julho deste ano, a movimentação de contêineres do Porto de Santos bateu novo recorde histórico, 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/09/2025

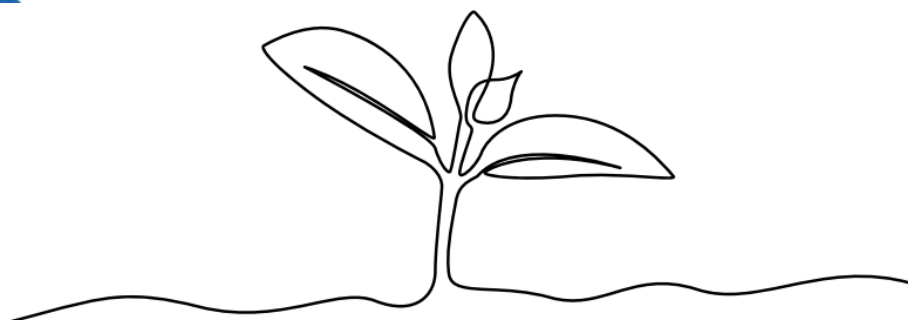
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - HÁ SUSTENTABILIDADE NO AGRO AMAZÔNICO?



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

opinioao@portalbenews.com.br



O estado do Espírito Santo possui cerca de 46 mil quilômetros quadrados. A Holanda possui cerca de 41,8 mil quilômetros quadrados. A Alemanha possui 357,5 mil quilômetros quadrados. O Brasil, apenas com soja, ocupou 476,1 mil quilômetros quadrados. Em 2024 todo o agro brasileiro exportou US\$ 43.83 bilhões. A Holanda exportou no mesmo ano, entre árvores vivas, flores, produtos agrícolas e frutas: US\$ 31.9 bilhões.

Há muito o que pensar quando os números aparecem. Temos mais do que a área da Alemanha com plantações de soja e um país menor do que o Espírito Santo possui plantações que concorrem conosco. A força na Amazônia não está no avançar da fronteira agrícola. Sua força está alicerçada na diversidade de suas espécies. Imaginar uma nova fronteira agrícola na Amazônia é seguir a trocar ouro por espelhos. A rentabilidade por quilômetro quadrado precisa ser aprofundada. Não podemos ocupar tão mal nossos territórios, para seguirmos como se fôssemos colônias de outros países, fazendo o menos valioso e importando as nuvens de internet.

A dinâmica de uma extração florestal só fará sentido se houver infraestrutura, pois, de outra forma, os produtores serão um novo tipo de escravizado contemporâneo, que pagarão para escoar suas produções e terão seus produtos vendidos a preços incompatíveis com seus custos. Não há como pequenas extrações comunitárias terem magnitude econômica e, ao mesmo tempo, não destruir a

floresta. Há experiências em algumas espécies, como cacau ou açaí, mas sigo sem perceber magnitude econômica para transformação destas comunidades.

Segundo dados públicos, pelo Valor Bruto da Produção, foram R\$ 2,85 bilhões na safra 2023/2024. Há muito o que refletirmos, afinal o Estado possui mais de 1.571.000 quilômetros quadrados. A falta de estrutura para escoar a produção, a desconexão da produção local permanente com os produtos tradicionais da Amazônia, a falta de registros e estatísticas, o excesso de informalidade, há tantas lacunas que nela repousam muitas oportunidades, porque certamente há trabalho competente que viabilizou esta produção, que teve quatro principais produtos, onde apenas dois são nativos da Amazônia: mandioca, cana de açúcar, banana e açaí.

Qual a linha tênue entre a viabilidade econômica superior e a preservação ambiental? Quem está identificando isto em uma abordagem diligente e institucional? Como transformar esta área gigante em riqueza? Da forma que seguimos a lidar com a Amazônia, teremos mais do mesmo já realizado em outros biomas nacionais. É difícil mudar hábitos. É difícil ascender de classes sociais no Planeta Terra. A dinâmica usual é a preservação das relações de poder e manutenção das dinâmicas tradicionais. A quebra dos paradigmas é sempre desafiante, pois a ordem usual e tradicional vai tentar se impor, mantendo-nos na produção do que há de menor valor na cadeia agrícola.

Em minha opinião a saída se dará com a alta tecnologia aliada com a manutenção das diversidades florestais, explorando a riqueza que já existe. Entretanto, isso é uma hipótese muito vaga que precisará juntar ciência com tecnologia e empresários. As soluções para cada município da Amazônia são distintas. As diversidades são enormes e as fronteiras agrícolas seguem a avançar em produtos de baixa agregação de valor e exógenos. Longe do que faz a Holanda, o que temos procurado são culturas de fácil exploração e baixo preço. Precisamos mudar esta estratégia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/09/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

TRUMP PEDE À SUPREMA CORTE DOS EUA QUE MANTENHA SUAS TARIFAS GLOBAIS

Solicitação vem após tribunal de apelações considerar ilegais as sobretaxas impostas pelo presidente com base em lei que lida com emergências nacionais. Recurso pede que caso seja julgado já em novembro

Por Bloomberg — Washington



O presidente dos EUA, Donald Trump, tenta manter suas tarifas globais — Foto: Mandel Ngan/AFP

O presidente Donald Trump pediu à Suprema Corte dos Estados Unidos que mantenha suas tarifas globais, solicitando revisão em um caso que pode afetar trilhões de dólares em comércio e lhe dar nova e ampla influência sobre a economia mundial.

O recurso pede que o caso seja colocado em um cronograma altamente acelerado, com argumentos no início de novembro, de acordo com documentos ao qual

a Bloomberg teve acesso. A solicitação vem após uma decisão de um tribunal federal de apelações que afirmou que Trump não pode impor tarifas de importação em larga escala com base em uma lei de 1977 criada para lidar com emergências nacionais.

Os documentos ainda não estavam disponíveis publicamente no sistema on-line da Suprema Corte na noite de quarta-feira.

Impacto financeiro

Somente o impacto financeiro já torna o caso um dos maiores a chegar à Suprema Corte. Uma derrota para Trump reduziria pela metade a atual tarifa efetiva média dos EUA, hoje em 16,3%, e poderia obrigar o país a reembolsar dezenas de bilhões de dólares, segundo Chris Kennedy, analista da Bloomberg Economics. Também poderia desestabilizar os acordos comerciais preliminares firmados por Trump com alguns países.

As tarifas permanecem em vigor porque o tribunal de apelações suspendeu sua decisão, permitindo que Trump tivesse tempo de recorrer à Suprema Corte.

Ainda assim, a decisão “colocou em risco negociações externas em andamento e ameaça acordos estruturais”, disse à corte o procurador-geral D. John Sauer:

— Se mantida, a decisão desarmaria unilateralmente os Estados Unidos e permitiria que outras nações mantivessem a economia americana como refém de suas políticas comerciais retaliatórias.

O Departamento de Justiça informou aos juízes que os opositores das tarifas concordaram que a Suprema Corte deve analisar o caso em caráter acelerado. Neal Katyal, advogado principal dos contestadores, não respondeu de imediato a um pedido de comentário por e-mail. A Casa Branca também não respondeu a uma solicitação de comentário.

Início de novembro

Um julgamento em novembro possibilitaria que a corte decidisse até o fim do ano, embora o mandato se estenda até meados de 2026.

É altamente provável que a Suprema Corte aceite o caso, mas os juízes ainda precisam concordar em fazê-lo. O governo pediu que isso fosse decidido até a próxima quarta-feira, dia 10.

As tarifas contestadas incluem as tarifas do “Dia da Libertação”, de 2 de abril, que impõem taxas de 10% a 50% sobre a maioria das importações, dependendo do país de origem. Essas tarifas representaram o maior aumento de impostos de importação desde as tarifas Smoot-Hawley de 1930, levando a taxa média aplicada nos EUA ao nível mais alto em mais de um século.

Trump tem defendido as tarifas como fundamentais para equilibrar o campo de jogo para empresas e trabalhadores americanos diante de déficits comerciais crônicos. Mas autoridades do governo têm minimizado o impacto do litígio, afirmando que a maioria das tarifas pode ser imposta por outros mecanismos legais.

As tarifas sobre aço, alumínio e automóveis, por exemplo, foram aplicadas sob outra lei e não são diretamente afetadas pelo recurso.

Canadá, México e China

O recurso também abrange tarifas impostas ao Canadá, México e China sob o argumento de combater o tráfico de fentanil. O caso decorre de ações judiciais apresentadas por estados governados por democratas e por um grupo de pequenas empresas.

O recurso testará uma Suprema Corte de maioria conservadora, que até agora em grande parte tem acomodado Trump em sua afirmação de poderes inéditos para um presidente. Se aceitarem o caso, os juízes terão de lidar com uma lei que concede ao presidente uma série de ferramentas para lidar

com emergências de segurança nacional, política externa e economia, mas que não menciona explicitamente tarifas como uma dessas competências.

A decisão de 7 a 4 do Tribunal de Apelações para o Circuito Federal, na sexta-feira, confirmou um julgamento do Tribunal de Comércio Internacional. Ambos afirmaram que a Lei Internacional de Poderes Econômicos de Emergência de 1977 não autoriza tarifas tão abrangentes com base na cláusula que permite ao presidente “regular” a “importação” de bens para enfrentar uma emergência.

“A lei concede ao presidente autoridade significativa para tomar diversas medidas em resposta a uma emergência nacional declarada, mas nenhuma delas inclui explicitamente o poder de impor tarifas, tributos ou semelhantes, nem o poder de taxar”, disse o tribunal de apelações.

A Constituição

A Constituição atribui ao Congresso o poder de definir tarifas, e uma questão central no caso é se os parlamentares delegaram essa autoridade ao presidente. Em outros contextos, a Suprema Corte já exigiu que o Congresso fosse explícito ao transferir seu poder em temas de grande relevância econômica ou política.

Em alta: Investimento chinês no Brasil mais que dobrou no ano passado e segue em alta em 2025
Sauer, o principal advogado do governo na Suprema Corte, afirmou aos juízes que “o poder de ‘regular a importação’ abrange o poder de impor tarifas ou tributos sobre importações”.

Os contestadores também argumentaram nos tribunais inferiores que um déficit comercial não constitui o tipo de “ameaça incomum e extraordinária” exigida pela lei antes que os poderes de emergência do presidente possam ser acionados. Uma decisão favorável a Trump nesse ponto poderia deixar praticamente sem limites a capacidade presidencial de declarar emergências e impor tarifas adicionais como resposta.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/09/2025

LEI MAGNITSKY: BANCO DO BRASIL TRAÇA ESTRATÉGIAS PARA SE PROTEGER CASO EUA ESCALEM SANÇÕES

Instituição consulta escritórios de advocacia nos EUA e organiza plano de contingência. Uma das opções é desviar transações em dólar dos EUA para outras unidades no exterior

Por Bloomberg — Brasília

O Banco do Brasil, onde o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes — atualmente sancionado pela Lei Magnitsky — possui conta, está considerando planos de contingência caso o Departamento do Tesouro dos Estados Unidos imponha sanções financeiras adicionais a seus clientes ou ao próprio banco, segundo pessoas familiarizadas com as discussões internas na alta liderança.

Como parte dos preparativos, o Banco do Brasil está buscando aconselhamento de escritórios de advocacia dos EUA, e seu principal acionista, o governo brasileiro, está ouvindo especialistas em políticas públicas e consultores para entender como o governo americano está verificando as informações que recebe sobre o sistema financeiro brasileiro, de acordo com essas fontes.

Executivos do banco também discutiram a possibilidade de desviar algumas transações em dólar dos EUA — onde possui cerca de 50 mil clientes e escritórios em Nova York e Miami — para outras unidades no exterior. No entanto, nenhuma decisão foi tomada até o momento, explica uma das fontes. Mesmo assim, tais transações ainda teriam que ser reportadas ao Federal Reserve (Fed, o banco central americano).

O Banco do Brasil afirmou, em nota, ter “compromisso absoluto com o cumprimento das leis brasileiras e internacionais às quais está sujeito”. E acrescentou que “as operações ocorrem sempre dentro do marco legal, regulatório e ético, garantindo que as ações institucionais estejam estritamente em conformidade com as normas vigentes no Brasil e nos países onde atua há mais de 80 anos.”

'Posição delicada'

Se as sanções dos EUA não se concretizarem, essas medidas podem não ser necessárias. Mas o fato de que executivos do Banco do Brasil estão considerando tais ações é um sinal de como a situação evoluiu rapidamente.

Os banqueiros das principais instituições financeiras do Brasil estão cada vez mais em uma posição delicada, entre as decisões do STF — que está processando o ex-presidente Jair Bolsonaro por diversas acusações relacionadas a uma tentativa de golpe de estado — e o governo do presidente Donald Trump, que se opõe ao que classifica como perseguição judicial a Bolsonaro.

Há um mês, os EUA usaram a Lei Magnitsky para sancionar Moraes, impedindo-o de acessar bens ou ativos nos EUA ou realizar transações em dólares.

Duas semanas depois, o STF respondeu com uma decisão determinando que ordens judiciais ou executivas de governos estrangeiros devem ser aprovadas no Brasil para terem validade no país. Essa decisão veio tarde demais para Moraes, mas se aplica a eventuais sanções futuras.

É isso que preocupa os banqueiros. Eles preveem que, caso Bolsonaro seja condenado, os EUA possam expandir as sanções para outros ministros do STF e possivelmente para o Banco do Brasil, que administra a folha de pagamento do Supremo e da maioria dos servidores públicos. Eduardo Bolsonaro, filho do ex-presidente que tem feito lobby junto a Trump em nome do pai, já fez ameaças nesse sentido.

Novo precedente

Embora o governo Trump tenha usado sem restrições a política econômica e comercial para expressar sua desaprovação ao julgamento de Bolsonaro, as sanções contra Moraes parecem estabelecer um novo precedente.

O Escritório de Controle de Ativos Estrangeiros (Ofac, na sigla em inglês) já sancionou juízes acusados de corrupção por grupos de direitos humanos, mas essas ações envolviam casos encerrados, afirma Jeremy Paner, sócio do escritório Hughes Hubbard & Reed, em Washington:

— Nunca sancionaram um juiz por um processo pendente e em andamento.

Se os EUA sancionarem o banco ou outros ministros, as instituições financeiras brasileiras enfrentarão a escolha impossível entre cumprir as sanções americanas ou obedecer ao STF. Nas últimas semanas, bancos começaram a discutir como reagiriam, segundo três pessoas a par dessas conversas internas.

Várias instituições financeiras, incluindo o Banco do Brasil, receberam esta semana uma carta padrão do Ofac perguntando como estão cumprindo a Lei Magnitsky, segundo outra fonte familiarizada com o assunto. O jornal Folha de S. Paulo já havia noticiado o envio dessas cartas.

Pressão sobre as ações

No Banco do Brasil, onde Moraes é cliente, executivos têm discutido o que fazer com as contas de ministros do STF caso as sanções se intensifiquem, segundo duas outras fontes. Uma das sugestões foi transferir Moraes ou outros indivíduos sancionados para bancos públicos menores, como o Basa ou o BNB, mas sanções ao próprio banco afetariam centenas de clientes com base no Brasil.

Moraes já perdeu seus cartões de crédito com bandeira americana, entre outras restrições. Suas contas e depósitos domésticos não foram afetados, e ele afirmou não possuir ativos nos EUA nem denominados em dólares.

A ameaça de sanções tem pressionado as ações do banco desde meados de agosto. As ações do Banco do Brasil, liderado pela CEO Tarciana Medeiros, chegaram a cair até 3% na terça-feira após a CNN Brasil noticiar que o governo dos EUA estava considerando novas medidas contra a instituição, mas recuperou parte das perdas ao fim do dia.

O banco também afirmou ser alvo de uma campanha de desinformação por parte de apoiadores de Bolsonaro. Há duas semanas, a instituição apresentou uma queixa à Procuradoria-Geral da República, acusando aliados do ex-presidente de espalhar notícias falsas sobre os efeitos danosos das sanções americanas. A Procuradoria pediu à polícia que investigasse.

Alternativas a sanções

As instituições financeiras querem evitar a violação das sanções dos EUA, pois as multas por descumprimento podem ser substanciais. A ambiguidade e complexidade das leis de sanções muitas vezes fazem com que os bancos adotem medidas mais amplas do que o necessário, para não correrem o risco de penalidades elevadas.

— Em casos de violação de sanções, os números crescem rapidamente — disse Paner. — Bancos fora dos EUA, em países que proíbem o reconhecimento de sanções americanas, ainda assim já pagaram bilhões de dólares em multas ao Ofac.

Transações em dólares inevitavelmente envolvem o sistema financeiro dos EUA, já que são liquidadas em Nova York ou por meio de contas financiadas na localidade americana, o que as coloca sob jurisdição do Ofac, independentemente de onde tenham origem ou destino, explicou Paner.

Ao avaliarem suas opções, os bancos brasileiros têm estudado casos anteriores de instituições internacionais punidas por descumprirem sanções americanas. No maior desses casos, o banco francês BNP Paribas admitiu, em 2014, ter violado sanções dos EUA envolvendo o Sudão, o Irã e Cuba, ao permitir transações em dólar com alvos sancionados.

O BNP concordou em pagar uma multa de US\$ 9 bilhões — então o maior valor já imposto a um banco por transações ligadas a países sancionados. O banco também foi proibido de realizar liquidações em dólar nos EUA por um ano em sua divisão de financiamento de commodities de petróleo e gás.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/09/2025

NO PRIMEIRO MÊS DE TARIFAÇÃO, EXPORTAÇÕES DO BRASIL AOS EUA CAEM 18,5%

Apesar da queda das vendas aos americanos, exportações totais subiram 3,9% em agosto com destaque para aumento de compras de China, Argentina e México

Por Bernardo Lima — Brasília

As exportações do Brasil para os Estados Unidos registraram uma queda de 18,5% em agosto, no primeiro mês de vigência do tarifaço americano sobre produtos brasileiros, segundo dados divulgados pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio e Serviços (MDIC) nesta quinta-feira.

Houve uma diminuição de US\$ 600 milhões em relação aos ganhos obtidos pelas exportações em comparação com o mesmo período do ano passado. As importações de produtos americanos, por outro lado, aumentaram 4,6% em agosto, um ganho de US\$ 200 milhões.



Navio no Porto do Rio: governo estadual criou grupo de trabalho para avaliar efeito de sobretaxa dos EUA — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

Com isso, o Brasil registrou um déficit nas transações comerciais dos americanos pelo oitavo mês seguido neste ano, ou seja, importou mais produtos americanos do que exportou para os EUA. Desse modo, o saldo deficitário para o Brasil ficou em US\$ 1,23 bilhão em agosto.

Segundo os dados da balança, apesar da queda nas compras de produtos brasileiros pelos EUA, houve um crescimento de 3,9% das exportações do Brasil em agosto. A agropecuária e indústria extrativa foram os setores que puxaram o desempenho para cima, com uma alta de 8,3% e 11,3%, respectivamente.

As vendas para China (aumento de 31%), Argentina (aumento de 40,37%), México (aumento de 43,82%) foram as que registraram maior crescimento em agosto e puxaram a alta das exportações brasileiras no mês.

Tarifaço

Este foi o primeiro mês de vigência do tarifaço imposto pelo presidente Donald Trump ao Brasil. Foi estabelecida uma tarifa adicional de 40% sobre produtos brasileiros, somando-se aos 10% anunciados em abril, elevando o total da tarifa para 50%.

A medida afeta diretamente 35,9% das exportações do Brasil para os Estados Unidos, segundo cálculos do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Em 2024, estes itens corresponderam a US\$ 14,5 bilhões das exportações brasileiras.

Quase 700 produtos — entre os 4 mil itens que o Brasil exporta para os EUA — foram listados como exceções a essa tarifa adicional de 40%. No entanto, alguns dos principais itens da pauta de exportação brasileira, como café, cacau, carne bovina, frutas, têxteis, calçados e móveis ficaram de fora da lista de produtos que não terão tarifa adicional.

Balança do mês

Enquanto isso, a balança comercial brasileira fechou o mês de agosto com um superávit de US\$ 6,13 bilhões, resultado da diferença entre US\$ 29,86 bilhões em exportações e US\$ 23,73 bilhões em importações. Houve um crescimento de 35,8% em relação ao resultado registrado no mesmo mês do ano passado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/09/2025

INSS: CÂMARA APROVA FIM DOS DESCONTOS AUTOMÁTICOS PARA ASSOCIAÇÕES E SINDICATOS EM BENEFÍCIOS; ENTENDA O PROJETO

Agora a proposta segue para análise no Senado, onde ainda pode sofrer alterações

Por Bruna Lessa — Brasília

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira o projeto que proíbe o desconto automático de mensalidades de associações, sindicatos e entidades de aposentados em benefícios pagos pelo INSS, mesmo com a autorização expressa dos segurados. A proposta, relatada pelo deputado Danilo Forte (União-CE), segue agora para análise do Senado.

A medida ocorre após investigações da Polícia Federal e da Controladoria-Geral da União revelarem fraudes que desviaram bilhões de reais de aposentadorias e pensões por meio de descontos não autorizados.



Segundo o governo, mais de R\$ 1 bilhão já foi devolvido a vítimas de fraudes envolvendo cobranças ilegais — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

De acordo com o relator, a experiência dos últimos anos demonstrou que a autorização para descontos associativos criou um “ambiente propício para fraudes sistêmicas, comprometendo a segurança dos beneficiários, principalmente os mais vulneráveis, e a própria credibilidade do INSS”.

Em abril deste ano, o INSS acumulava mais de 2,5 milhões de pedidos de benefícios pendentes. Parte do atraso foi atribuída à necessidade de fiscalizar milhões de descontos de associações. Segundo o governo, mais de R\$ 1 bilhão já foi devolvido a vítimas de fraudes envolvendo cobranças ilegais.

O que muda

Fim dos descontos automáticos: mesmo que o aposentado ou pensionista autorize, associações e entidades não poderão mais descontar mensalidades diretamente do benefício previdenciário;

Antecipação de benefícios: o texto permite apenas o desconto de prestações devidas a bancos em operações de antecipação de valores, como o programa Meu INSS Vale+, que libera até R\$ 150 para despesas com cartão.

Crédito consignado com novas regras

O crédito consignado, uma das modalidades de empréstimo mais utilizadas pelos aposentados, também passa a ter regras mais rígidas:

- Contratação só será possível com autorização prévia, pessoal e autenticada por biometria, reconhecimento facial, impressão digital, assinatura eletrônica qualificada ou autenticação de múltiplos fatores;
- Depois de cada contratação, o benefício será bloqueado para novas operações, exigindo desbloqueio em novo procedimento;
- Fica proibida a contratação ou desbloqueio de consignado por procuração ou por ligação telefônica;
- O INSS terá de disponibilizar, em todas as suas agências, terminais de autenticação biométrica para viabilizar desbloqueios e contratações presenciais.

Ressarcimento em caso de fraude

Se houver desconto irregular, a instituição responsável terá até 30 dias para devolver o valor integral atualizado ao beneficiário. Caso não faça a devolução:

1. O INSS fará o ressarcimento ao aposentado ou pensionista.
2. A autarquia buscará o reembolso da instituição financeira.
3. Se não obtiver sucesso, poderá utilizar recursos do Fundo Garantidor de Créditos (FGC).

Além disso, o INSS deverá realizar busca ativa para identificar e ressarcir vítimas de descontos indevidos, priorizando populações vulneráveis e moradores de áreas de difícil acesso.

Juros do consignado

Outra mudança é a transferência da competência para definir o teto de juros do consignado. A atribuição deixa de ser do Conselho Nacional da Previdência Social (CNPS) e passa para o Conselho Monetário Nacional (CMN), que reúne representantes do Ministério da Fazenda, Ministério do Planejamento e do Banco Central.

Sequestro de bens

O texto aprovado também autoriza o sequestro de bens de investigados por fraudes contra beneficiários do INSS, incluindo:

- Bens obtidos de forma lícita, mas relacionados ao crime;
- Bens transferidos a terceiros gratuitamente ou com valor irrisório;
- Patrimônio de empresas em que o investigado seja sócio, diretos ou representante legal, quando houver indícios de uso para prática de delitos.

A medida permite ainda a venda antecipada de bens sujeitos à deterioração ou depreciação, para preservar o valor retido.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/09/2025

RAÍZEN ENCERRA PARCERIA COM FEMSA E SAI DA GESTÃO DA REDE DE CONVENIÊNCIA OXXO

Companhia vai concentrar sua atuação com as marcas Shell Select e Shell Café

Por Bruno Rosa — Rio



Raízen encerra parceria com Femsas e sai da gestão da rede de conveniência Oxxo — Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

A Raízen, que detém a licença da marca de postos Shell no Brasil, não vai mais participar da gestão da rede de conveniência Oxxo. A companhia anunciou o fim da parceria com a Femsas, um dos maiores grupos empresariais da América Latina, com operações em diversos setores, incluindo varejo, bebidas e logística. Desde 2019, as duas companhias controlavam o Grupo Nós, responsável também pelas bandeiras Shell Select

e Shell Café.

Pelo acordo anunciado nesta quinta-feira, a Femsas passa a controlar sozinha o Grupo Nós, que passará por uma reestruturação de portfólio. A operação foi realizada com base em troca de participação societária entre as duas companhias, sem desembolso financeiro.

Com isso, a Femsas vai assumir a operação dos 611 pontos da Oxxo e do centro de distribuição em Cajamar, em São Paulo, além das dívidas do Grupo Nós. A Oxxo possui mais de 25 mil lojas em países como Estados Unidos, México, Colômbia, Chile e Peru.

Já a Raízen, controlada pela Cosan e pela Shell, ficará com as 1.256 lojas da Shell Select e Shell Café, e seguirá desenvolvendo a oferta por meio do modelo prioritário de franquias, que será integrado à rede de postos Shell.

Com o novo acordo, o Grupo Nós continuará prestando parte dos serviços de suprimentos e logística para as lojas Shell Select e Shell Café. Porém, as empresas ainda não detalharam os termos.

Em comunicado, as companhias afirmaram que o movimento busca fortalecer a atuação competitiva de ambas em seus respectivos segmentos. A conclusão da operação, realizada por meio de redistribuição de participações societárias, ainda está sujeita à aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Segundo a Raízen, a decisão “está alinhada à estratégia de reciclagem e simplificação do portfólio de negócios”.

Em nota, Constantino Spas, CEO da divisão de Mobilidade da Femsa, afirmou que o objetivo é continuar fortalecendo e expandindo a marca Oxxo:

-- O Brasil permanece como um foco fundamental na estratégia de crescimento de longo prazo da Femsa.

Já Rodrigo Patuzzo, diretor de Serviços Financeiros da Raízen e membro do Conselho Administrativo do Grupo Nós, ressaltou que a decisão de encerrar a joint venture está alinhada à estratégia de simplificar o portfólio.

No mês passado, Marcelo Martins, presidente da Cosan, afirmou, durante a conferência de resultados, que as prioridades são a desalavancagem da companhia e a construção de um portfólio equilibrado. A empresa anunciou dívida de R\$ 17,5 bilhões no segundo trimestre, quando registrou prejuízo de R\$ 946 milhões, após perda de R\$ 227 milhões no mesmo período do ano anterior. Na ocasião, o executivo destacou que o balanceamento do portfólio faz parte das alternativas para o futuro da Raízen.

Segundo fontes, a Cosan vem buscando soluções para a Raízen por meio da entrada de um novo sócio. Conforme O GLOBO revelou no mês passado, a Petrobras chegou a estudar um investimento na Raízen.

Neste ano, a empresa encerrou as operações da usina Santa Elisa, em São Paulo, e vendeu contratos para a São Martinho. Além disso, se desfez de 55 usinas de geração distribuída para a Thopen Energia e a Gera Holding. Também está em negociação, segundo fonte do setor, a venda de usinas no Mato Grosso do Sul e em São Paulo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/09/2025

VICE-CHEFE DA DIPLOMACIA DOS EUA CITA MORAES EM REUNIÃO COM EMPRESÁRIOS E DIZ QUE SOLUÇÃO DE CRISE COM BRASIL TEM DE SER 'CRIATIVA'

Segundo relatos, Christopher Landau sinalizou que está à disposição para falar com governo brasileiro

Por Eliane Oliveira — Brasília



O vice-secretário do Departamento de Estado dos EUA, Christopher Landau — Foto: Gage Skidmore/CC

O vice-secretário de Estado americano, Christopher Landau, disse a um grupo de executivos brasileiros, em reunião na última quarta-feira, que a crise com o Brasil precisa de uma "solução criativa". Landau também teria sinalizado que está à disposição para falar com o governo brasileiro.

Durante a conversa, o número dois do Departamento de Estado não mencionou o ex-presidente Jair Bolsonaro, mas fez questão de citar nominalmente o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes.

Relator da ação penal na qual Bolsonaro é réu por tentativa de golpe de Estado, Moraes foi alvo de sanções da Casa Branca e chamado de "usurpador" do poder por Landau em uma publicação no mês passado. Segundo presentes à reunião, ele não tratou de novas punições a autoridades brasileiras.

Os resultados do encontro serão repassados ao vice-presidente, Geraldo Alckmin, provavelmente pela Confederação Nacional da Indústria (CNI). O recado mais importante, na avaliação de pessoas que participaram da reunião, é que os Estados Unidos seguem esperando um diálogo com o Brasil.

No entanto, o americano não explicou como isso poderia acontecer, uma vez que os EUA já deixaram claro que não negociam com o Brasil se a situação de Bolsonaro ficar de fora das discussões.

Landau também reiterou que a sobretaxa de 50% sobre a importação de produtos brasileiros foram aplicadas por motivos políticos e que era uma situação sem precedentes. Logo, seria preciso ser criativo para buscar soluções.

Uma missão de empresários está nos EUA desde o início da semana, em busca de diálogo para abrir mais exceções para produtos brasileiros ao tarifaço do presidente americano, Donald Trump, e evitar novas sanções. O grupo participou também na quarta-feira, de uma audiência pública no Escritório do Representante Comercial (USTR) dos EUA.

A plenária teve por objetivo discutir a suspeita de práticas comerciais desleais pelo Brasil pelo USTR. O processo envolve temas como desmatamento, tarifas preferenciais em acordos comerciais com outros países, corrupção e meios de pagamento como o Pix.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/09/2025

POR QUE BC BARROU COMPRA DO MASTER PELO BRB E COMO FICA A SITUAÇÃO DOS DOIS BANCOS

Conclusão da transação anunciada em março passado dependia de sinal verde da autoridade monetária

Por Thaís Barcellos — Brasília



Banco Master é alvo de uma tentativa de aquisição do BRB — Foto: Júlia Aguiar/Agência O Globo

A aquisição do Banco Master pelo BRB foi barrada pelo Banco Central na quarta-feira. A decisão, confirmada em fato relevante divulgado pela instituição financeira gerida pelo governo do Distrito Federal, não detalhou os fatores que motivaram o sinal vermelho à transação anunciada em março.

O BRB já solicitou acesso às justificativas consideradas pelo Banco Central para poder definir quais serão os próximos passos. É que a instituição, de acordo com interlocutores, confia nos fundamentos da negociação e poderia, caso possa apresentar nova proposta, contornar riscos apontados pelo BC.

"O BRB apresentou solicitação de acesso à íntegra da decisão, com o objetivo de avaliar seus fundamentos e examinar as alternativas cabíveis. O BRB reitera seu posicionamento de que a transação representa uma oportunidade estratégica com potencial de geração de valor para o BRB, seus clientes, o Distrito Federal e o Sistema Financeiro Nacional e manterá seus acionistas e o

mercado informados sobre eventuais desdobramentos relevantes, nos termos da legislação e da regulamentação aplicáveis", disse o banco em comunicação ao mercado.

Já o Banco Master informou em nota que aguarda ter acesso à íntegra do documento para avaliar seus fundamentos "e examinar as alternativas cabíveis sobre a decisão do Banco Central a respeito da negociação com o BRB".

Acrescentou ainda que "o banco continua confiante na sua estratégia e na sua operação, que fizeram com que se destacasse num mercado altamente concentrado".

Questionamentos desde o início

A operação foi anunciada no dia 28 de março e previa a aquisição de 58,04% do capital social total do Banco Master (49% das ações ordinárias e 100% das ações preferenciais) pela instituição detida pelo governo do Distrito Federal. As empresas manteriam as estruturas das empresas apartadas, com compartilhamento de governança, expertise, sinergias e coordenação estratégica e operacional.

Desde o início, a operação gerou bastante questionamentos no mercado financeiro e entre políticos devido às dificuldades financeiras do Master e também pelo fato de o BRB ser um banco público. O negócio sofreu uma série de reduções desde o anúncio, a pedido do BC. A versão final contemplava a aquisição de cerca de R\$ 24 bilhões em ativos do Master, metade do que foi acertado entre os dois bancos inicialmente. Além disso, Daniel Vercaro, dono do Master, no formato final, não faria mais parte do controle do futuro conglomerado.

O BC tinha um ano para decidir, mas se antecipou. Segundo fontes próximas a operação, mesmo com a redução do tamanho do negócio, o BC tinha uma preocupação com a sucessão de CDBs emitidos pelo Master.

Expansão 'agressiva'

O banco privado cresceu muito nos últimos anos com uma estratégia de captação agressiva. Ele oferecia no mercado CDBs com retornos muito acima da média do mercado, com a salvaguarda do Fundo Garantidor de Créditos (FGC).

Por outro lado, o ativo para fazer frente ao pagamento futuro desses títulos aos investidores que o adquiriram é bastante ilíquido, como precatórios e investimentos em empresas em dificuldades financeiras.

Mesmo com esses títulos retirados da operação, o regulador avaliava que havia um risco de corresponsabilidade pelo BRB em meio aos problemas de liquidez do banco privado. Além disso, a parte que ficaria fora do negócio com o BRB ainda não tinha um desenho definido, o que também era uma fonte de preocupação.

Desde o início, pessoas próximas ao assunto diziam que era importante ter uma solução global para o Master.

Passivo bilionário

Com o passivo bilionário, em caso de quebra do Master, o FGC, que é formado com contribuições das instituições financeiras associadas, pode ter de arcar com um volume relevante de ressarcimento para pessoas físicas com aplicações de até R\$ 250 mil de pessoas físicas - um problema para o sistema financeiro.

Segundo o balanço de 2024, o Master tinha R\$ 12,4 bilhões de CDBs a vencer até o fim deste ano, contra um ativo total para o mesmo período de R\$ 18,3 bilhões. No total, o estoque de CDBs e CDIs era de R\$ 49,8 bilhões. A liquidez do FGC, em junho de 2024, era de R\$ 107,8 bilhões.

Interlocutores afirmam que assuntos alheios à operação pesaram para uma definição do BC na noite desta quarta. Em articulação liderada pelo PP, os líderes de diversos partidos do Centrão assinaram

um requerimento de urgência para acelerar a tramitação de um projeto que dava poderes ao Congresso para destituir a cúpula do BC.

Hoje, pela lei da autonomia, só o presidente da República pode exonerar o presidente e os diretores do BC, mesmo assim com justificativas bastante restritas. MDB, PP, União Brasil, PSB, PL e Republicanos subscreveram o requerimento de urgência

O movimento foi lido como uma forma de pressionar o BC pela aprovação da operação entre Master e BRB. Daniel Vorcaro, dono do Master, é considerado influente e tem proximidade com dirigentes de partidos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/09/2025

CHEIA DE PETRÓLEO E À ESPERA DE RESULTADO ELEITORAL, GUIANA SE EQUILIBRA ENTRE A AMEAÇA DA VENEZUELA E O INTERESSE DOS EUA

País sul-americano cujas reservas despertam a cobiça de Maduro foi às urnas nesta semana contando com a proteção e os investimentos americanos para explorar riqueza mineral na costa

Por AFP — Georgetown, Guiana



Esta vista aérea mostra o mercado Stabroek em Georgetown. Guiana foi às urnas para eleger quem administrará as recém-descobertas riquezas petrolíferas e lidará com as crescentes tensões com a vizinha Venezuela — Foto: Joaquín Sarmiento / AFP

Enquanto aguarda o fim da apuração dos votos que vai definir seu novo presidente, a Guiana, pequeno país da América do Sul com as maiores reservas de petróleo per capita do mundo, tenta se equilibrar entre as ameaças da Venezuela, que reivindica dois terços de

seu território, e a pressão de seu novo aliado, os Estados Unidos, cuja empresa ExxonMobil lidera o boom petrolífero no país.

Sob a ameaça de invasão do país vizinho, a Guiana apoia o envio de navios americanos para o Caribe pelo presidente dos EUA, Donald Trump.

O petróleo e o Essequibo, região da Guiana rica em recursos minerais reivindicada pela Venezuela de Nicolas Maduro, estiveram onipresentes na campanha das eleições gerais de segunda-feira, cujos resultados oficiais podem ser anunciados hoje.

As urnas vão decidir quem administrará as recém-descobertas riquezas petrolíferas e vai lidar com as crescentes tensões em uma disputa territorial com a vizinha Venezuela.



A disputa

A frase "Essequibo is Guyana's", ou "Essequibo ah we own" (O Essequibo pertence à Guiana, em inglês e crioulo, respectivamente) está presente em vários cartazes no país há mais de um ano.

Entrada da ponte Demerara Harbour, em Georgetown, com uma placa que diz 'Essequibo pertence à Guiana' — Foto: Joaquín Sarmiento/AFP

Quase todos os candidatos presidenciais abordaram o tema, incluindo o atual presidente Ibraan Ali, que adotou como eixo central de sua campanha uma postura firme em relação a Caracas.

O governo de Maduro reativou suas reivindicações sobre o território desde 2019. Em 2023 fez um referendo para buscar apoio popular para sua cruzada. Neste ano de 2025, elegeu um suposto governador e deputados para esta região de 159.500 km² sobre a qual Caracas não exerce nenhum poder.

A Guiana sustenta que o traçado da sua fronteira, datado da época colonial inglesa, foi ratificado em 1899 no Laudo Arbitral de Paris, e solicita à Corte Internacional de Justiça (CIJ) que o ratifique.

A Venezuela, que não reconhece a competência da CIJ, assegura que o rio Essequibo deve ser a fronteira natural, como em 1777, quando era uma colônia espanhola.

Washington-Georgetown

No último domingo, véspera da eleição, a Guiana declarou ter sido atacada com "disparos provenientes da margem venezuelana" da fronteira com o rio Cuyuní. Segundo Caracas, a notícia era falsa.



O presidente da Guiana e candidato à reeleição, Mohamed Ibraan Ali — Foto: Joaquín Sarmiento/AFP

Este tipo de denúncia é recorrente e alimenta a tensão permanente entre os dois países, que prometeram não recorrer à força durante um encontro entre Ali e Maduro em São Vicente e Granadinas, em dezembro de 2023.

Embora Ali tenha assegurado na segunda-feira que as forças guianenses estavam "em alerta e prontas", a Guiana tem pouco peso diante de seu gigantesco vizinho de 30 milhões de habitantes e um exército de maior porte.

O famoso ditado "os inimigos dos meus inimigos são meus amigos" se aplica perfeitamente à Guiana, que se aproximou dos Estados Unidos apesar de um passado alinhado à esquerda.



Os EUA, que há anos tentam destituir Maduro do poder, reafirmaram repetidamente o seu apoio à Guiana.

O presidente Nicolás Maduro diz que a região de Essequibo, rica em petróleo, pertence à Venezuela — Foto: Juan Barreto/ AFP

O secretário de Estado americano, Marco Rubio afirmou em março em Georgetown: "Se eles (venezuelanos) atacarem a Guiana ou atacarem (a petroleira americana) ExxonMobil (...), para eles, vai

terminar mal".

Pragmatismo

O Essequibo "sempre foi parte da Guiana" e a Venezuela o reivindica "por conta do petróleo", afirma, em Georgetown, Ocendy Knights, de 33 anos, convencida de que Caracas reativou suas pretensões após a descoberta de petróleo em alto mar, frente à costa do território em disputa.

O petróleo está no centro do problema. Não só tem muito peso nas relações entre Estados Unidos e Venezuela (Washington impôs a Maduro um embargo petrolífero com licenças de exploração para a

Chevron), como também muitos estimam que Washington aproveita o medo da Guiana em relação à Venezuela para ditar suas condições.

Chris Ram, ativista da sociedade civil, opina que o Estado guianense concedeu contratos petrolíferos excessivamente favoráveis à ExxonMobil, porque "há questões mais amplas. O governo trata a Exxon a pão de ló".

"Por um lado, a Guiana está sendo pragmática. Não podemos igualar a Venezuela, Maduro e seu exército. Precisamos dos americanos", diz.



Caminhões passam por uma placa com os dizeres "Essequibo é da Guiana" nos arredores de Georgetown — Foto: Joaquín Sarmiento/AFP

Maduro, de fato, acusa regularmente Ali de ser um "fantoche" da Exxon-Mobil.

Elías Ferrer, especialista em petróleo e fundador da Orinoco Research, também acredita que Georgetown aceitou receitas menores da exploração pensando em uma possível ajuda dos

Estados Unidos.

Também destaca que, embora "as reservas per capita sejam as maiores do mundo", elas "continuam sendo" menores do que "as dos grandes produtores". Com uma estimativa de mais de 11 bilhões de barris, o país "não tem muito peso" no mercado, acrescentou.

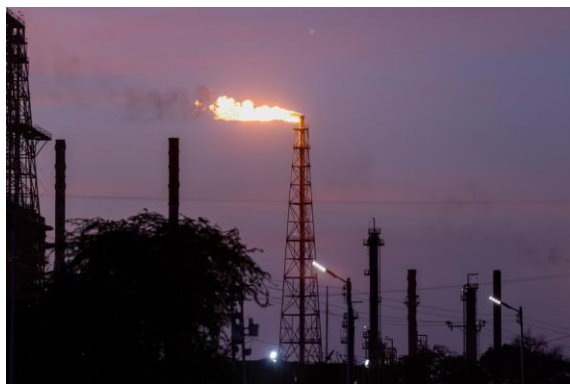
Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/09/2025

PETRÓLEO TEM FORTE QUEDA COM EXPECTATIVA DE EXCESSO DE OFERTA NO MERCADO

Barril do tipo Brent caiu mais de 2% hoje com especulações sobre próxima reunião da Opep+, no domingo

Por AFP — Londres



Preços do barril do petróleo estão em queda — Foto: Bloomberg

Os preços internacionais do petróleo recuaram drasticamente hoje, puxados por novas expectativas de um excesso de oferta após o verão no Hemisfério Norte, enquanto os operadores acompanham de perto a evolução das relações entre Estados Unidos e Rússia.

O preço do barril de tipo Brent, negociado em Londres para entrega em novembro, fechou o dia hoje em queda de 2,23%, a US\$ 67,60. É a referência para o mercado brasileiro.

Por sua vez, seu equivalente americano, o barril West Texas Intermediate com vencimento em outubro, caiu 2,47%, a 63,97 dólares.

— O mercado está preocupado com a nova reunião dos membros da Opep+ (Organização de Países Exportadores de Petróleo e seus aliados) no domingo — declarou à AFP Andy Lipow, da Lipow Oil

Associates. — Os operadores se preocupam que a Opep+ possa considerar restabelecer a produção adicional após outra rodada de cortes voluntários.

No entanto, a Opep+ anunciou que vai aumentar sua capacidade de produção em 2,2 milhões de barris por ano.

— Alguns analistas estimam que a Opep+, e em particular a Arábia Saudita, afetará a cota de mercado de outros atores da indústria petrolífera com esta atitude — avaliou a Lipow. — Até agora, o mercado absorveu a produção adicional, mas grande parte dela foi armazenada.

No entanto, analistas avaliam que o risco geopolítico continua importante. O presidente americano Donald Trump, que se reunirá com seu par ucraniano Volodimir Zelensky na quinta-feira, afirmou, nesta quarta, que "coisas vão acontecer" se o presidente russo Vladimir Putin não atender suas expectativas sobre a guerra na Ucrânia.

Segundo Arne Lohmann Rasmussen, analista da Global Risk Management, ataques com drones ucranianos contra refinarias da Rússia deixaram fora de serviço até 20% da capacidade de refino russa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/09/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BASTIDORES: RISCO DE O BRB SER CONTAMINADO POR ATIVOS 'PODRES' DO MASTER FEZ BC BARRAR VENDA

Ações do banqueiro Daniel Vorcaro no banco formado com o BRB poderiam ser usadas para cobrir dívidas com o Fundo Garantidor de Créditos (FGC); procurados, bancos não quiseram se manifestar
Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA - O Banco Central ainda mantém em sigilo o documento que embasou a reprovação da venda de parte do banco Master para o BRB. Mas integrantes que participaram das negociações dizem que um ponto foi central na decisão: o risco de o BRB ser contaminado pelos ativos do Master considerados "podres", ainda que eles não fossem envolvidos na operação.

Procurados, Banco Central, BRB e Master não quiseram se manifestar.

A ideia da compra se baseava na lógica do Programa de Estímulo à Reestruturação e ao Fortalecimento do Sistema Financeiro Nacional (Proer), dos anos 90. Ou seja, o BRB compraria os ativos bons do Master, deixando para trás o que seriam os ativos mais duvidosos, que não teriam o valor de mercado que constava no balanço do banco. Dessa forma, o Master seria dividido entre a parte "boa", que iria para o BRB, e a parte "ruim", que poderia ser desmembrada em várias outras partes.



Banco Central reprovou venda de parte do banco Master para o BRB Foto: Dida Sampaio/Estadão

O problema é que, como o banqueiro Daniel Vorcaro, dono do Master, teria ações no novo banco formado dentro do BRB (o BRB Corporate, fruto da compra, e que ficaria dentro da holding BRB), esses papéis poderiam ser vistos como uma garantia para cobrir os ativos podres do Master

deixados para trás. E isso poderia arrastar o BRB, um banco público, para o problema do banco privado.

Como o Master fez bilhões em captações de CDBs cobertos pelos Fundo Garantidor de Créditos (FGC), o fundo terá de honrar o passivo do Master — papéis emitidos em até R\$ 250 mil — em caso de calote. Mas isso acarretaria uma dívida do banqueiro Daniel Vercaro, dono do Master, com o FGC. E é aí que entrariam as suas ações no novo banco formado como BRB.

O BRB chegou a estabelecer uma cláusula impedindo que esses ativos do novo banco fossem usados para cobrir quaisquer problemas do Master, mas, aparentemente, essa medida não deu segurança jurídica para o Banco Central aprovar a operação.

Créditos duvidosos

Outro ponto que deu insegurança para o Banco Central foi a qualidade da carteira de crédito do Master, que já vinha sendo comprada pelo BRB, antes mesmo do anúncio da operação.

Ainda que parte desses créditos sejam no segmento consignado, ou seja, com garantias, havia dúvidas se essas carteiras não estariam “sobreavaliadas”, ou seja, com um valor de face maior do que o valor real.

Esse receio se somou à redução do perímetro da operação pelo BRB, que caiu à metade em cinco meses. De início, o BRB pretendia levar R\$ 48 bilhões do Master, mas ao longo das auditorias feitas no banco, o valor foi reduzido para R\$ 23,9 bilhões, conforme relevou o Estadão.

Especialistas no setor bancário entenderam que essa redução indicou que houve uma avaliação frágil por parte do BRB em relação ao balanço do Master.

Risco moral

Outro ponto também é apontado como crucial na decisão: o risco moral para o sistema financeiro brasileiro. O entendimento entre investidores na Faria Lima é que o Master adotou uma postura de negócios muito agressiva e arriscada, e que era preciso que esse caso servisse de exemplo, para não estimular práticas semelhantes.

Esse argumento teria também sensibilizado o Banco Central. Uma forma de tentar contornar esse problema foi a exclusão de Vercaro do Conselho de Administração e da gestão do novo banco, que constava no desenho inicial da operação.

Isso foi comunicado ao mercado pelo BRB, por meio de fato relevante, em meados de agosto. Ainda assim, a medida foi vista como insuficiente por investidores.

Como mostrou o Estadão/Broadcast, a tentativa de pressão de deputados esta semana, que tentaram aprovar um regime de urgência para um projeto que permite ao Congresso destituir a cúpula do Banco Central, não teve interferência na decisão do Banco Central, que foi técnica e sem relação com a iniciativa.

BRB vai insistir na compra

Mesmo após o Banco Central ter recusado a autorização, o BRB pretende insistir na operação, segundo apurou o Estadão. De acordo com interlocutores do banco, os caminhos seriam pedir reconsideração por parte do Banco Central ou apresentar uma nova proposta para atender aos pontos levantados pela autoridade monetária.

O BRB só tomará qualquer decisão após ter acesso à íntegra do documento do Banco Central. Em fato relevante ao mercado, após ser informado da decisão do BC, o BRB informou oficialmente que irá “examinar as alternativas cabíveis”.

Em nota, o Banco Master afirmou que aguarda ter acesso à íntegra do documento para avaliar seus fundamentos e examinar as alternativas cabíveis. “O banco continua confiante na sua estratégia e na sua operação, que fizeram com que se destacasse num mercado altamente concentrado”, diz.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/09/2025

EXPORTAÇÕES DO BRASIL PARA OS EUA CAEM 18,5% NO PRIMEIRO MÊS DO TARIFAÇO; PARA A CHINA, SUBIRAM 30%

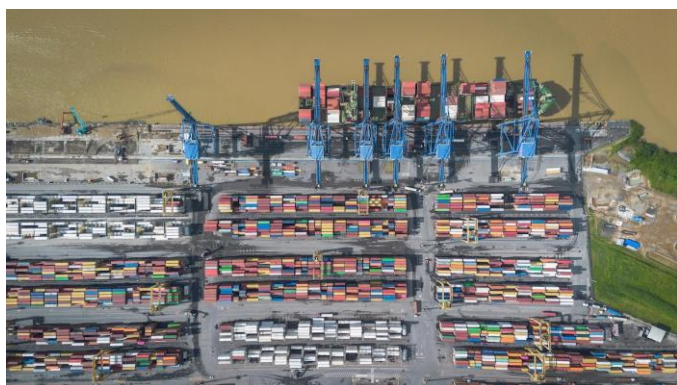
No geral, vendas para o exterior cresceram 3,9% e saldo da balança comercial avançou 35%

Por Márcia De Chiara

No primeiro mês de vigência da taxa de 50% aplicada pelo governo Donald Trump aos produtos brasileiros, as exportações para os Estados Unidos caíram 18,5% em agosto (US\$ 2,762 bilhões), ante o mesmo mês de 2024. No ano, de janeiro a agosto, as vendas de produtos brasileiros aos EUA ainda estão em terreno positivo: cresceram 1,6%, somando US\$ 26,576 bilhões.

Na outra ponta, as importações de produtos americanos cresceram 4,6% em agosto (US\$ 3,994 bilhões), em comparação ao mesmo mês de 2024. Nos oito meses de 2025, as compras vindas dos EUA cresceram 11,4%, o equivalente a US\$ 29,970 bilhões.

O resultado da balança comercial em agosto surpreendeu especialistas que esperavam uma queda nas exportações mais para frente. José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), esperava o impacto na balança comercial apenas em setembro e outubro.



No geral, exportações cresceram 3,9% em agosto, com destaque para a China Foto: Anderson Coelho/Estadão

A economista Lia Valls, pesquisadora associada do FGV Ibre e professora da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), considerava a hipótese de que tivesse ocorrido um aumento das importações por parte dos Estados Unidos antes do tarifaço para formação de estoques e que essas exportações teriam sido contabilizadas em

agosto, atenuando o impacto do tarifaço.

Apesar da queda nas vendas para os EUA, o resultado da balança comercial brasileira foi positiva. As exportações gerais em agosto cresceram 3,9% e as importações caíram 2%, produzindo um saldo comercial de US\$ 6,13 bilhões, com avanço de 35% no mês. O destaque positivo nas exportações ficou com o aumento de 40% nas vendas para a Argentina e de 30% para China, Hong Kong e Macau.

Enquanto governo não consegue uma negociação para reverter o tarifaço, setores afetados pela sobretaxa americana de 50% se mobilizam para atenuar o impacto nas exportações.

Na semana passada, o presidente da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de carnes Industrializadas (Abiec), Roberto Perosa, em visita ao México, disse que o México já é segundo maior mercado da carne bovina brasileira, só atrás da China.

“O México é uma grande saída para o impedimento da exportação de carne bovina em grandes volumes para os Estados Unidos”, disse Perosa. Em julho, o México importou 15 mil toneladas de carne bovina brasileira. Em agosto, até o dia 25, tinham sido compradas 11 mil toneladas de carne do Brasil. Na sua avaliação, a perspectiva era repetir em agosto o resultado de julho.

O México comprava carne dos Estados Unidos e supria outra parte da demanda com produção local. No entanto, observa o presidente da Abiec, os Estados Unidos enfrentam o maior ciclo de baixa da pecuária de corte dos últimos 80 anos. Por isso, o México está importando carne bovina de outros fornecedores e o país está optando pela carne brasileira.

“Para nós, é grande oportunidade, haverá missões também aqui do México ao Brasil para novas habilitações de plantas frigoríficas, aumentando o leque de oportunidades para as empresas brasileiras e também para os importadores mexicanos para que haja esse fluxo comercial da carne bovina”, disse Perosa em visita ao México.

Recentemente, o governo brasileiro abriu três mercados para a carne bovina brasileira: Vietnã, Indonésia e Filipinas, destacou o presidente da Abiec. “Temos um sonho e o ideal é que a gente consiga exportar carne bovina brasileira para o Japão até o final do ano, isso está em negociação entre o governo brasileiro e o governo japonês.”

Perosa disse que as exportações de carne têm potencial para serem redirecionadas. “Acredito que a carne tem essa alta capilaridade, pode fazer essa rediretação para vários outros destinos, claro que não ganhando a mesma margem que tinha para os Estados Unidos, mas nesse momento de negociação entre o Brasil e os Estados Unidos, a gente pode continuar trabalhando e exportando.”

No caso do café, é mais difícil um redirecionamento imediato do produto que iria para os Estados Unidos para novos mercados, depois da entrada em vigor da sobretaxação, avalia o presidente do conselho do Cecafé, entidade que reúne os exportadores, Márcio C. Ferreira.

Entre os fatores que dificultam o redirecionamento para novos mercados estão a falta do hábito de tomar café entre consumidores. Além disso, os volumes importados de café pelos Estados são significativos e somam 8 milhões de sacas por ano.

“O Brasil não tem como abrir mão dos EUA que consomem 8 milhões de sacas de café brasileiro por ano e não tem como abrir novos mercados na velocidade que alguém resolve tomar café da noite para o dia”, diz o presidente do Cecafé.

Nas suas contas, as exportações de café para os EUA caíram pela metade de agosto em relação ao mesmo mês do ano passado depois que o tarifaço entrou em vigor no dia 7 de agosto. Ele diz que a retração ocorreu porque os Estados Unidos têm estoques do produto para três meses e pararam de comprar.

“É impraticável comprar café do Brasil neste momento: os preços nas bolsas estão altos e tem a tarifa de 50%”, observa Ferreira.

Por conta, da quebra de 10% na safra brasileira de arábica deste ano e da insegurança provocada pelo tarifaço, os preços do café nas bolsas internacionais dispararam. Entre os dias 7 e 31 de agosto, um curto período de 24 dias, as cotações subiram entre 35% e 44%.

O presidente do Cecafé acredita que o mercado neste momento, com preços recordes do café, trabalha a favor de uma negociação para a redução das alíquotas impostas pelos EUA. “Quanto mais o preço sobe, mais difícil fica para o consumidor (americano) engolir essa alta de preços provocada pela tarifa.”

Como o café é uma commodity, com preços balizados pelo mercado internacional, mesmo que os EUA comprem produto da Colômbia e do Vietnã e não do Brasil, eles terão de desembolsar mais pelo produto porque as cotações estão pressionadas pelo tarifaço imposto ao Brasil e pela queda no rendimento na safra brasileira, uma vez que o país é o maior produtor e exportador.

NÃO HÁ RELAÇÃO ENTRE REPACTUAÇÃO DE FERROVIAS E POSSÍVEL COMPRA DA BAMIN, DIZ PRESIDENTE DA VALE

Gustavo Pimenta disse que não há prazo para a conclusão dessa análise

Por Juliana Garçon

OURO PRETO - O presidente da mineradora Vale, Gustavo Pimenta, negou que haja alguma relação entre a falta de acordo com o governo sobre a repactuação das ferrovias Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória-Minas e eventuais conversas sobre a aquisição da Bahia Mineração (Bamin).

“Esse acordo (repactuação dos contratos de concessão das ferrovias) não tem nenhuma relação com qualquer investimento da Vale em novos projetos”, disse. “A gente está sempre avaliando os projetos de desenvolvimento no Brasil, comparando com as melhores alternativas, sempre olhando a questão de rentabilidade, avaliação de risco.”

Indagado sobre eventuais negociações para a compra da Bamin, Pimenta disse que “é um projeto grande, e a gente olha todos os projetos e este não é diferente. Não tem nem uma atualização”. Conforme o executivo, não há prazo para a conclusão dessa análise.



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

Segundo apurou o Estadão, o governo Lula 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.

No ano passado, 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 pessoa 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.

Terras raras

Ao ser questionado sobre a possibilidade de a Vale passar a explorar terras raras, o executivo disse que a mineradora está sempre avaliando oportunidades de negócios.

“A Vale é grande hoje em minério de ferro, somos os principais do mundo. Somos grandes em cobre, grandes em níquel e a gente está sempre avaliando se faz sentido entrar em outra commodity. Não tem uma decisão a respeito disso.”

Mina Capanema

Pimenta participou da reinauguração da mina Capanema, na região de Ouro Preto (MG), que ficou fechada por duas décadas. O ativo recebeu investimentos de R\$ 5,2 bilhões e vai adicionar aproximadamente 15 milhões de toneladas por ano (Mtpa) à produção de minério da companhia.

“Hoje, em Minas, a gente faz ao redor de 125 milhões de toneladas de minério de ferro. São 15 milhões de toneladas por ano e é muito importante para a gente”, afirmou. “Capanema é um marco importante de retomada de crescimento em Minas Gerais para a gente.” A produção no Estado sofreu queda após o acidente de Brumadinho, em 2019, e vem retomando os volumes nos últimos anos.

Pimenta enfatizou ainda que a mina de Capanema não tem barragem, pois utiliza o método a umidade natural, que dispensa o uso de água, em linha com a transformação da mineradora após o desastre de Brumadinho.

“A Vale assumiu um compromisso com a sociedade mineira e com os brasileiros de não ter nenhuma barragem a montante em Minas. A gente já eliminou quase 60%. E o mais importante: as que são classificadas como nível 3, nível mais alto de emergência, hoje a gente não tem mais nenhum”, afirmou. “O que a gente faz é um processo de filtragem desse rejeito [o que evita a necessidade de barragens].”

O executivo reforçou que a Vale tem buscado fortalecer a contratação de recursos locais em todas as operações, inclusive em Capanema, e ressaltou que a companhia vem trabalhando no desenvolvimento de atividades para áreas cujas minas se esgotaram.

“A gente está falando de uma planta que está sendo reinaugurada, mas temos também o pós-mineração em muitas cidades, como é o exemplo de Itabirito, aqui próximo”, afirmou.

“A gente está olhando agora a mina de Águas Claras, no município de Nova Lima, para poder regressar para a comunidade com parques, ecoturismo. A gente está, neste momento, com uma audiência pública escutando o que a sociedade quer daquela região. Mais de quatro, cinco mil contribuições já foram feitas.”

*A repórter viajou a convite da Vale

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/09/2025

LULA VAI REUNIR MINISTROS PARA DEFINIR RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS DE PRODUTORES RURAIS

O governo deve editar uma MP que autoriza a renegociação das dívidas de produtores rurais que tiveram perdas nas safras ao longo dos últimos cinco anos por fenômenos climáticos adversos

Por Isadora Duarte (Broadcast), Gabriel de Sousa (Broadcast) e Cícero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva convocou os ministros das equipes agrícola e econômica para uma reunião nesta quinta-feira, 4, às 15h, no Palácio do Planalto, para definir a medida provisória (MP) que autoriza a renegociação das dívidas de produtores rurais afetados por intempéries climáticas, apurou o Estadão/Broadcast.

O governo federal deve editar uma MP que autoriza a renegociação das dívidas de produtores rurais que tiveram perdas nas safras ao longo dos últimos cinco anos por fenômenos climáticos adversos.

A MP é uma alternativa do governo ao projeto de lei 5122/2023, aprovado na Câmara dos Deputados em julho e em tramitação no Senado. O projeto prevê o uso de até R\$ 30 bilhões do Fundo Social do Pré-Sal para refinaranciar as dívidas dos produtores rurais. O governo é contrário ao projeto e alega que ele tem potencial de impacto orçamentário de trilhões de reais ao orçamento público.



Objetivo da medida é socorrer produtores afetados por estiagens ou por enchentes (como o caso da foto, na região do município gaúcho de Santa Maria, em junho de 2025) Foto: Mauricio Tonetto/Secom RS

Há alinhamento dos ministérios da Agricultura, do Desenvolvimento Agrário e da Fazenda quanto ao tema, mas ainda falta convencimento político para a medida, com resistência da Casa Civil, segundo pessoas que acompanham as tratativas. A decisão deve ser tomada na reunião convocada por Lula com ministros na tarde desta

quinta-feira. O compromisso ainda não consta da agenda pública oficial do presidente.

O ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, está confirmado no encontro, conforme apurou a reportagem. O ministro do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar, Paulo Teixeira, confirmou mais cedo em entrevista à Rádio Gaúcha a realização da reunião em Brasília para tratar do tema das dívidas dos produtores rurais. Representantes da Casa Civil também devem participar do encontro.

O Estadão/Broadcast apurou que o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, vai participar de um encontro no Palácio do Planalto por volta do mesmo horário, mas o tema da reunião não foi confirmado.

A renegociação das dívidas dos produtores rurais é um pleito sobretudo de produtores do Rio Grande do Sul, que tiveram a produção afetada nas últimas seis safras por secas e enchentes consecutivas e cobram do governo uma solução estrutural para o tema. A MP desenhada pelo governo, contudo, teria abrangência nacional para produtores que comprovem perdas sucessivas nas lavouras desde 2020.

O governo ainda está definindo as fontes dos recursos que seriam autorizados para a renegociação, o que pode incluir recursos do próprio Plano Safra 2025/26, que começou em 1º de julho, e também o remanejamento de outras rubricas. Mas sem implicar despesas adicionais ou de crédito extraordinário, conforme técnicos ouvidos pelo Estadão/Broadcast Agro.

Todas as condições, desde fontes de recursos, limites de enquadramento, prazos de pagamento, ainda estão sob a mesa, em análise, e tendem a ser definidos na reunião desta tarde, segundo os interlocutores.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/09/2025

VALE ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 67 BILHÕES EM MINAS GERAIS ATÉ 2030

Mineradora busca reduzir o uso de barragens e aumentar a segurança nas operações, contribuindo para a descarbonização da indústria de aço

Por Juliana Garçon

OURO PRETO (MG) — A mineradora Vale anunciou há pouco investimentos de R\$ 67 bilhões até 2030 no Estado de Minas Gerais, em evento de inauguração de uma mina de minério de ferro na região de Ouro Preto (MG), na presença do governador Romeu Zema, pré-candidato à Presidência da República pelo Partido Novo.

O anúncio ocorre quase sete meses após o lançamento do programa Novo Carajás, no Pará, de R\$ 70 bilhões, na presença do governador paraense Helder Barbalho e do presidente Lula. Minas Gerais e Pará concentram as principais fontes de riqueza da Vale, que explora minério de ferro nos dois Estados.

A gestão do ex-presidente da Vale, Eduardo Bartolomeo, enfrentou dificuldades nas relações com os dois Estados e o governo federal. Já o novo presidente da companhia, Gustavo Pimenta, elegeu o tema das relações institucionais como uma de suas prioridades.



Objetivo de investimentos é reduzir de 30% para 20% o uso de barragens nas operações da empresa em Minas Gerais Foto: Fábio Motta/Estadão

O Estadão/Broadcast apurou que a Vale convidou o presidente Lula para o evento e que a presença do petista chegou a ser negociada. Mas as agendas se chocaram. Lula participa nesta manhã do lançamento do Programa Gás do Povo, em Belo Horizonte.

Investimento

A maior parte dos R\$ 67 bilhões anunciados será destinada a soluções para ampliar a filtragem e o empilhamento a seco do rejeito, com o objetivo de reduzir de 30% para 20% o uso de barragens nas operações da empresa em Minas Gerais.

“Esses projetos oferecerão mais segurança na produção do portfólio de alta qualidade, que requer etapas de concentração do minério, especialmente o pellet feed high grade, essencial para as rotas de redução direta na produção de aço com menor emissão de gases de efeito estufa”, explicou em nota Rogério Nogueira, vice-presidente executivo Comercial e de Desenvolvimento da Vale. “Minas Gerais é estratégico no fornecimento desse produto, contribuindo diretamente para a descarbonização da indústria.”

No mesmo evento, foi inaugurada a mina Capanema, paralisada havia 22 anos. A mina recebeu investimentos de R\$ 5,2 bilhões e vai adicionar cerca de 15 milhões de toneladas por ano (Mtpa) à produção de minério da Vale, com projeção de 340 a 360 Mtpa em 2026. A adição contribui para a recuperação dos volumes produzidos em Minas Gerais, que despencaram em dezenas de milhões de toneladas após o desastre de Brumadinho, em 2019.

A mineradora informou que “a retomada da operação marca o início de uma nova fase da Vale no Estado”. As relações com Minas foram abaladas pelos acidentes de Mariana (2015) e Brumadinho e por divergências sobre as reparações devidas, principalmente às relativas ao caso mais antigo. Em outubro do ano passado, porém, foi firmado amplo acordo entre a Vale, a Samarco e o BHP Group (BHP) e diversas autoridades públicas.

“Minas Gerais está no centro da transformação da Vale. Temos uma longa história de aprendizados, de uma profunda evolução cultural e, sobretudo, de parceria com os mineiros”, disse Pimenta. “Capanema exemplifica a nova fase da mineração em Minas Gerais e reforça nosso compromisso com um processo produtivo mais responsável, minimamente invasivo e com tecnologia e inovação aplicadas para o melhor aproveitamento dos recursos minerais e para iniciativas de descarbonização”, afirma em nota Pimenta, da Vale.

Os investimentos em Capanema concentraram-se na modernização das instalações e na integração com outras minas da região, para otimizar processos e reduzir impactos ambientais, segundo a Vale.

A unidade vai operar a umidade natural, sem uso de água no processamento e sem gerar rejeito, eliminando a necessidade de barragem. Usará ainda cinco caminhões fora de estrada autônomos e soluções de circularidade, com o reprocessamento de minério de ferro contido em uma antiga pilha de estéril.

As obras duraram cinco anos, envolveram cerca de 40 empresas e mais de 6 mil trabalhadores no pico das atividades, com prioridade para mão de obra local. A operação conta com 800 empregados.

A repórter viajou a convite da Vale

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 04/09/2025

RAÍZEN ENCERRA PARCERIA COM FEMSA EM LOJAS DE CONVENIÊNCIA E DEIXA OPERAÇÃO DO OXXO

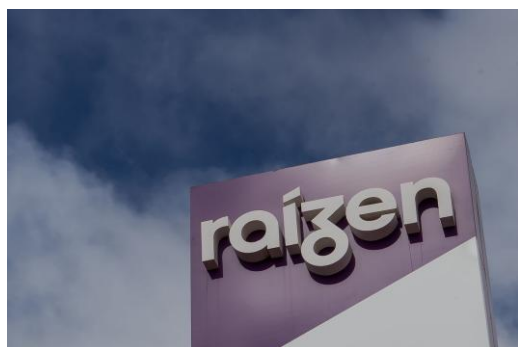
Decisão de acabar com sociedade estabelecida em 2019 está 'alinhada à estratégia de reciclagem e simplificação do portfólio de negócios', diz empresa em nota

Por Beth Moreira (Broadcast)

A Raízen informou nesta quinta-feira, 4, que, em comum acordo com a Femsa Comércio, decidiu encerrar a parceria societária estabelecida em 2019 por meio da joint venture Rede Integrada de Lojas de Conveniência e Proximidade (Grupo Nós).

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a empresa afirma que o acordo para encerramento da joint venture foi estruturado com base em troca de participação societária, sem qualquer pagamento entre as partes.

A Raízen receberá 1.256 lojas de conveniência Shell Select e Shell Café e seguirá desenvolvendo a oferta por meio do modelo prioritário de franquias, integrado à sua rede de postos Shell.



Raízen encerrou em comum acordo com a Femsa parceria societária estabelecida em 2019 Foto: Divulgação/Raízen

Já a Femsa receberá 611 mercados de proximidade Oxxo e o Centro de Distribuição (CD), localizado na cidade de Cajamar (SP), além de dívidas e caixa disponíveis no Grupo Nós.

Como parte do acordo, o Grupo Nós continuará a prestar serviços de suprimentos e logística relacionados ao portfólio de produtos atualmente disponibilizado pelo seu CD, dentro de sua área de cobertura, para as lojas Shell Select e Shell Café.

“Essa decisão está alinhada a estratégia de reciclagem e simplificação do portfólio de negócios da Raízen, permitindo maior foco e agilidade na execução de sua oferta integrada Shell”, diz a empresa no comunicado.

A conclusão da operação está sujeita à aprovação pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), bem como ao cumprimento das demais condições precedentes estabelecidas nos contratos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 04/09/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

BAMIN NÃO FOI CONSIDERADA EM CONVERSAS SOBRE RENOVAÇÃO DE FERROVIAS, DIZ PRESIDENTE DA VALE

Gustavo Pimenta afirma que as discussões sobre as concessões são protegidas por um acordo de confidencialidade, logo, ele não pode detalhar

Por Rafael Rosas*, Valor — Ouro Preto (MG)



Bamin, companhia de mineração de ferro — Foto: Divulgação/Vale

(EFVM).

O presidente da Vale, Gustavo Pimenta, afirmou, nesta quinta-feira (4), que a discussão envolvendo a Bamin não foi um fator analisado nas conversas com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o governo federal para a repactuação da renovação das concessões da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e da Estrada de Ferro Vitória-Minas

Pimenta, que participou da inauguração da mina de Capanema, em Ouro Preto (MG), ressaltou que as discussões sobre as concessões são protegidas por um acordo de confidencialidade, logo, ele não poderia detalhar essas conversas. Mas lembrou que houve um acordo firmado em dezembro passado com o Ministério dos Transportes, acordo este que iniciou as conversas entre empresa e ANTT.

“A gente teve um acordo firmado em dezembro do ano passado com o Ministério dos Transportes; esse acordo passou por um processo de discussão no TCU [Tribunal de Contas da União] e houve algumas divergências. A gente tem um acordo de confidencialidade, então não vou entrar no mérito das divergências. Continuamos dispostos a seguir avançando nesse diálogo para concluirmos esse tema, que é importante”, disse Pimenta a jornalistas, depois da cerimônia de inauguração.

A Vale havia fechado com o governo federal a antecipação da renovação das concessões da EFC e da EFVM em 2020, ainda no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro, em acordo aprovado pelo TCU. Com isso, a empresa manteve a operação dos dois ativos até 2057. Mas o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) discordou dos termos da renovação antecipada e pediu a volta das negociações.

Em dezembro do ano passado, a Vale havia acertado as bases para a repactuação dos contratos, que contavam com investimento de até R\$ 11 bilhões nas ferrovias e resultariam no aumento de R\$ 1,7 bilhão em provisão. Desde então, estava em conversas com ANTT para o efetivo fechamento do acordo.

No fim de agosto, porém, a Vale anunciou que não chegou a um acordo com ANTT e governo federal para a repactuação do contrato de renovação das ferrovias operadas pela companhia. Em fato relevante no mês passado, a mineradora frisou que “permanece comprometida com as bases gerais para a repactuação estabelecidas no acordo celebrado em 30 de dezembro de 2024”.

“Os contratos de concessão, que foram prorrogados antecipadamente até 2057 por termos aditivos estabelecidos em 16 de dezembro de 2020, permanecem vigentes”, afirmou a Vale, no comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) em agosto.

Pimenta afirmou que a Bamin não estava na mesa de negociação nessas tratativas com o governo. “Esse acordo não tem relação com nenhum investimento da Vale em novos projetos, em ferrovia, nada disso, é um acordo a parte”, disse, nesta quinta-feira.

Especificamente sobre a Bamin, o executivo reiterou que a empresa sempre olha grandes projetos no Brasil. “A gente está sempre avaliando projetos de desenvolvimento no Brasil, comparando com as melhores alternativas que a gente tem. Sempre olhando a questão da rentabilidade, avaliação de riscos. Esse [a Bamin] e outros projetos estão dentro desse escopo, não temos decisão em relação a isso”.

Investimento de mais de R\$ 30 bilhões

A Bamin é um projeto que consiste em uma mina para produção de minério de ferro com capacidade de 26 milhões de toneladas, em Caetité (BA), a conclusão de um trecho da Ferrovia Oeste-Leste (Fiol) e a construção de um terminal portuário em Ilhéus, também na Bahia. Estimativas indicam que o investimento total no empreendimento poderia superar os R\$ 30 bilhões. A Bamin é controlada pela Eurasian Resources Group, do Cazaquistão, que vem tentando encontrar um comprador para o projeto.

No começo de agosto, o vice-presidente executivo de finanças e relações com investidores da Vale, Marcelo Bacci, afirmou, em entrevista sobre os resultados do segundo trimestre, que existia um desafio logístico no projeto, uma vez que apenas o transporte de minério de ferro não seria suficiente para trazer viabilidade econômica para a ferrovia.

"Existe um grande desafio logístico no projeto da Bamin, que é a construção de uma infraestrutura muito grande que, quando olha a quantidade de minério disponível, não remunera a construção da infraestrutura que é necessária, em termos de ferrovia e porto", explicou Bacci na ocasião.

Sobre operações em Itabira (MG) e terras raras

Na inauguração de Capanema, Pimenta também falou sobre as operações em Itabira (MG), cidade onde a Vale nasceu. Ele ressaltou que a companhia prevê operar na cidade até 2042, mas destacou que a empresa realiza explorações na região para tentar estender a vida útil das operações. Também lembrou a parceria com a Anglo American e a compra de 15% do projeto Minas-Rio.

"A mensagem que a gente quis passar é que Minas foi importante para a Vale e segue sendo, e muito da mineração do futuro está aqui em Minas Gerais", disse, acrescentando que a empresa não tem decisão tomada sobre explorar ou não fontes de terras raras.

*** O repórter viajou a convite da Vale**

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 04/09/2025

EX-PRESIDENTE DO BC E HOJE NO NUBANK, CAMPOS NETO DEFENDE INDEPENDÊNCIA DA AUTORIDADE MONETÁRIA

"Quando há ataques à autonomia, isso enfraquece o canal da política monetária e o BC precisa de um movimento maior nos juros para atingir os mesmos objetivos", diz o executivo

Por Adriana Cotias, Valor — São Paulo



Roberto Campos Neto, ex-presidente do Banco Central e atual vice-chairman do Nubank — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A independência do Banco Central (BC) foi uma conquista importante para o Brasil na luta contra a inflação e permitiu um custo menor na condução da política monetária, comentou o ex-presidente do BC Roberto Campos Neto, hoje vice-chairman do Nubank, em evento da instituição, em São Paulo.

"Isso proporciona um custo mais baixo para se atingir metas em política monetária, traz mais credibilidade ao BC de que o seu canal de política monetária é mais forte, daí o custo de exercer a sua função e atingir metas é mais baixo", afirmou. "Quando há ataques à autonomia, isso enfraquece o canal da política monetária e o BC precisa de um movimento maior nos juros para atingir os mesmos objetivos."

Campos Neto também comentou sobre as inovações do Pix, que foi um dos alvos dos ataques da administração do presidente americano Donald Trump para impor sanções ao Brasil.

A tecnologia foi idealizada na gestão do seu antecessor Ilan Goldfajn no comando do BC e se tornou operacional durante o seu mandato.

Campos Neto afirmou que a ferramenta de transferência instantânea representa só 30% do plano da autoridade monetária. A continuidade vem com o trânsito de pagamentos internacionalmente, além da transparência via Open finance, diminuindo a assimetria de informações e dando mais poder ao cliente de serviços bancários e investimentos, e a tokenização de ativos.

Na sua apresentação, por vídeoconferência, o executivo não falou de fragilidades no sistema que possibilitaram fraudes em tentativas de invasão da infraestrutura do Pix.

Estados Unidos

Campos Neto comentou ainda que há indicadores de que a economia americana caminha num ritmo mais suave e isso deve permitir que o Federal Reserve (Fed, o banco central americano) comece a relaxar a política monetária a partir de setembro.

"Alguns dados começam a mostrar enfraquecimento. Se a gente olhar, por exemplo, o 'unemployment' contra a abertura de [vagas de] trabalho, ele se inverteu, um passou a ser maior do que o outro. Isso não acontecia há bastante tempo, há alguns anos, se não me engano desde 2021", disse Campos Neto.

Ele acrescentou que, apesar haver uma interpretação de que a curva curta de juros começa a cair, a longa continua pressionada. Fruto das políticas de afrouxamento quantitativo e de incentivos fiscais durante a pandemia de covid-19, o endividamento público escalou. Os governos gastaram muito e os bancos centrais reduziram demais os juros.

"É como se tivesse dois aceleradores ao mesmo tempo. Isso fez com que se evitasse uma grande recessão, a gente chegou a falar em depressão global e teve uma recessão pequena, dependendo do lugar. Mas o efeito colateral disso é que a inflação subiu muito, porque teve muito dinheiro [circulando nas economias]."

Após debates se os efeitos da inflação seriam temporários, Campos Neto afirmou que tratou-se de uma pressão claramente puxada pela demanda. Mas o que aconteceu depois disso é que a dívida ficou muito maior e os juros que tiveram que ser ajustados para combater a inflação também.

"Então, se eu tenho dívida maior e juros maiores, eu tenho um custo de rolagem muito maior, que é exatamente o tamanho da dívida vezes os juros." Se há um custo de rolagem maior, a economia acaba sugando a liquidez de outros lugares.

Para equilibrar as contas, as alternativas são aumentar impostos ou cortar gastos, mas a experiência mostra que o ajuste sempre veio pelo lado da arrecadação.

"Só que esse imposto maior tem uma característica específica também, ele não é um imposto em todas as áreas de economia ou em todos os fatores de produção, é muito mais intenso no capital do que na mão de obra", disse Campos Neto. "É um imposto geralmente cobrado do estoque de poupança e nas empresas." É o que provoca queda de produtividade grande, em que há maior emprego de mão de obra nos processos produtivos do que capital.

"A grande questão é estar nessa armadilha, em que há baixa produtividade global, com algumas exceções, o envelhecimento da população, uma dívida muito grande, muita conta para pagar, tem uma conta geopolítica, uma conta de defesa, tem uma conta da transformação sustentável no mundo." A forma organizada de fazer o ajuste seria cortando gastos, diagnóstico que cabe para os Estados Unidos e para o Brasil.

USINAS HÍBRIDAS, O FUTURO DA GERAÇÃO ELÉTRICA

A integração de fontes diversas em uma única instalação permite melhorar o uso de infraestrutura existente

Por Edmar de Almeida e Eloi Fernández e Marco Haikal Leite



Usinas híbridas, o futuro da geração elétrica — Foto: Dado Galtieri/Bloomberg

A transição energética em curso no setor elétrico mundial está produzindo profundas implicações econômicas, regulatórias e tecnológicas. Uma das principais características do processo de transição é a difusão de fontes renováveis variáveis, cuja geração não pode ser controlada e depende da base primária de energia, como o sol ou o vento. Uma das consequências da difusão de fontes não despacháveis é a forte necessidade de aumento da flexibilidade do sistema. Para promover o aumento da flexibilidade, os governos estão fazendo mudanças no desenho

do mercado do setor elétrico para valorizar a versatilidade da geração e a estocagem da energia. Desta forma, diferentes países mudaram a forma de precificar a energia no mercado atacadista, com a implantação de sistemas de preços horários.

Nos novos desenhos de mercados elétricos, o preço da energia tende a variar com a curva de carga e, principalmente, com a necessidade de despacho de fontes mais caras ou de estocagem de energia nos períodos de pico da demanda. A introdução de novos mecanismos de precificação dos serviços ancilares para garantir a oferta nos períodos de demanda elevada também faz parte da tendência de revisão das arquiteturas de mercados.

À medida que os desenhos de mercado estão se modificando para promover a maior flexibilidade do sistema, o perfil dos projetos de geração centralizada de energia também está mudando rapidamente. Nos EUA cerca da metade dos projetos de usinas solares já são híbridos, principalmente com sistemas de estocagem.

No Brasil, a Aneel regulamentou as usinas híbridas e associadas em 2021 através da resolução normativa 954. Essa regulamentação se aplica a centrais com potência superior a 5 MW, também engloba centrais associadas. A Central Geradora Híbrida é definida como “instalação de produção de energia elétrica a partir da combinação de diferentes tecnologias de geração, com medições distintas por tecnologia de geração ou não, objeto de outorga única”. Já as Centrais Geradoras Associadas são definidas como “duas ou mais instalações, com a finalidade de produção de energia elétrica com diferentes Tecnologias de Geração, com outorgas e medições distintas, que compartilham fisicamente e contratualmente a infraestrutura de conexão e uso do sistema de transmissão”.

Assim, a integração de fontes diversas em uma única instalação permite melhorar o uso de infraestrutura existente, dar maior utilização de capacidade no sistema de transmissão e distribuição, otimização do uso da área disponível, sinergias logísticas e operacionais, redução de custos com tarifas de uso da rede e compartilhamento de equipamentos. Ainda, as usinas híbridas apresentam vantagens como otimizar a operação, reduzir a dependência de uma única fonte, consolidar a segurança energética, otimizar o portfólio de oferta energética disponível.

A precificação horária da energia tem contribuído para mudar a economia da geração elétrica e incentivar a estocagem da energia. Por esta razão o perfil dos projetos de geração centralizada de energia vem mudando rapidamente. A precificação horária no Brasil foi introduzida em janeiro de 2021, quando a CCEE passou a calcular o Preço de Liquidação das Diferenças (PLD) diariamente para cada hora do dia seguinte com base no Custo Marginal de Operação (CMO), considerando a aplicação dos limites máximos (horário e estrutural) e mínimo vigentes para cada período de apuração e para cada submercado. O PLD é um preço de referência utilizado para liquidar as diferenças entre a energia contratada e a energia efetivamente gerada e consumida.

Em um cenário de recuperação da demanda de energia no Brasil é possível esperar um forte aumento da volatilidade diária dos preços de energia. Neste cenário, projetos de geração solar poderão ser fortemente penalizados por gerar apenas em momentos de menor preço da energia. A resiliência do negócio da geração vai depender da antecipação da evolução do contexto do mercado e da inovação na estratégia de produção e comercialização de energia. Neste arranjo, a geração híbrida se apresenta como uma estratégia crucial para mitigar os efeitos da precificação horária e do curtailment sobre os projetos de geração renováveis.

Além do papel fundamental para os operadores enfrentarem a volatilidade do novo contexto regulatório do setor elétrico, as usinas híbridas são essenciais para descarbonizar sistemas elétricos isolados, substituindo a geração termelétrica por fontes renováveis. O programa Energias da Amazônia, estabelecido pelo decreto 11.648/2023 do Ministério de Minas e Energia (MME), é uma iniciativa crucial nesse sentido, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa ao diminuir o uso de óleo diesel na produção de energia na região. Além disso, busca garantir a qualidade e segurança do suprimento de energia para mais de 3,1 milhões de pessoas em sistemas isolados.

Alguns programas já estão em implementação na Amazônia para fornecer energia aos sistemas isolados, incluindo o Programa Energias da Amazônia, com o objetivo de integrar esses sistemas ao Sistema Interligado Nacional.

Apesar da hibridização da geração ser um caminho inexorável para enfrentar os desafios do setor elétrico em um contexto de adição e transição energética, as usinas híbridas, e em particular a estocagem de energia, ainda não estão recebendo a atenção que merecem no Brasil. Ainda há importantes desafios tecnológicos a serem enfrentados para otimizar o planejamento e a operação de sistemas de geração híbridos. O custo e eficiência destes sistemas dependem da consideração de muitas variáveis em tempo real, tais como o preço dos combustíveis e da energia elétrica e o custo de investimento dos diferentes componentes do sistema; a característica da curva de carga, os custos operacionais dos sistemas etc. Atores do setor e o governo deveriam estar atentos aos novos imperativos tecnológicos que se descortinam, para garantir a liderança do país na transição energética do setor elétrico.

- **Edmar Almeida é professor e pesquisador do Instituto de Energia da PUC-Rio (Iepuc).**
- **Eloi Fernández y Fernández é professor, pesquisador e diretor do Instituto de Energia da PUC-Rio.**
- **Marco Antonio Haikal Leite é pesquisador do Instituto de Energia da PUC-Rio.**

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/09/2025

SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA EM AGOSTO AVANÇA 36% ANTE MESMO MÊS DE 2024

As exportações para os EUA no período caíram 18,5%, em meio ao tarifaço de 50% sobre produtos brasileiros

Por Giordanna Neves, Valor — Brasília

A balança comercial registrou superávit de US\$ 6,133 bilhões em agosto. O número foi divulgado nesta quinta-feira (4) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC). O resultado foi 35,8% maior do que o registrado no mesmo período do ano anterior, sempre calculado pela média diária, em plena vigência do tarifaço de 50% sobre produtos brasileiros exportados aos Estados Unidos.

As exportações somaram US\$ 29,861 bilhões no mês, alta de 3,9% em relação a agosto do ano passado. Já as importações alcançaram US\$ 23,728 bilhões, queda de 2% na mesma base de comparação.



— Foto: Pixabay

No acumulado do ano, as exportações somam US\$ 227,583 bilhões, alta de 0,5% ante igual período de 2024. Já as importações alcançaram US\$ 184,771 bilhões, aumento de 6,9%. A corrente de comércio, soma de exportações e importações, alcançou US\$ 412,354 bilhões, ganho de 3,2%.

As exportações agropecuárias cresceram 8,3% em agosto, sempre calculadas pela média diária, em relação ao mesmo mês do ano anterior. No caso da indústria extrativa, houve alta de 11,3%, enquanto que os embarques da indústria de transformação recuaram 0,9%.

Pelo lado das importações, houve alta de 0,4% nas compras agropecuárias, alta de 26,5% na indústria extrativa e queda de 3,8% na indústria de transformação.

Principais destinos

As exportações brasileiras para China, Hong Kong e Macau, principais destinos dos produtos brasileiros, subiram 29,9% em agosto, sempre calculadas pela média diária, em relação ao mesmo mês do ano anterior. Já as vendas totais para a Ásia aumentaram 16,58%.

Na mesma base de comparação, as vendas para a América do Norte caíram 9,9%, enquanto que para a América do Sul subiram 14,3% e, para a Europa, caíram 5,3%.

Para os EUA, as exportações caíram 18,5% e totalizaram US\$ 2,76 bilhões, em tempo de tarifaço a todo o vapor.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/09/2025

FEFFER E ESTEVES AVALIAM FATIA NA COSAN

Investidores podem ancorar aumento de capital, apurou Pipeline

Por Maria Luíza Filgueiras — São Paulo



Fábrica Cosan — Foto: Divulgação

Enquanto negocia uma capitalização na Raízen, a Cosan também tem recebido interesse de grandes investidores numa capitalização na controladora, apurou o Pipeline. Há conversas em curso com os Feffer (controladores da Suzano) e com André Esteves, do BTG Pactual, alinhado com a Perfin.

Itaú BBA e J.P. Morgan assessoram a Cosan. Walter Schalka é quem tem participado das tratativas pela família Feffer.

Uma pessoa familiarizada com o tema diz que a prioridade na linha de negociação do grupo ainda seria Raízen, que é a controlada mais alavancada e que essa estrutura não seria resolvida via capitalização da holding.

Procurada, a Cosan afirmou que não há qualquer decisão tomada sobre aumento de capital na companhia. Os Feffer afirmam que “a informação não procede”. O BTG não comentou de imediato e o Pipeline não conseguiu contato com a Perfin - a nota poderá ser atualizada para inclusão de posicionamento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/09/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PECÉM É AUTORIZADO A OPERAR REGULARMENTE NAVIOS NEW PANAMAX

Da Redação Portos e logística 03/09/2025 - 20:01



O Porto de Pecém (CE) recebeu em agosto de 2025 autorização da Capitania dos Portos e da Praticagem do Ceará para receber regularmente navios da classe New Panamax. A aprovação foi anunciada um ano depois de o terminal cearense receber, em 9 de agosto do ano passado, o MSC Jewel, maior navio de sua trajetória, com 366 metros de comprimento e 15,3 metros de calado. Na ocasião, a embarcação movimentou cerca de 1.600 contêineres.

Daniel Rose, diretor-presidente da APM Terminals Pecém e Suape (PE), disse que a nova regulamentação vai garantir mais agilidade operacional ao porto, impulsionar a competitividade do terminal e a fluidez das operações de importação e exportação. Ele acrescentou que a chegada de embarcações de maior porte contribui para reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) por tonelada transportada. Há expectativa de redução de 70% nas emissões de carbono até 2030.

O diretor-presidente da APM Terminals em Pecém e Suape disse que, além da autorização para receber navios de grande porte, a construção do novo berço, com conclusão prevista para o fim de 2028, e a chegada de novos equipamentos vão permitir ampliar as operações em Pecém a partir de meados de 2029. Segundo Rose, os investimentos elevarão a capacidade de movimentação de 650 mil para 850 mil TEUs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/09/2025

A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CORROSÃO (ABRACO), SEUPRESIDENTE PARA O BIÊNIO 2027-2029. O ENGENHEIRO CARLOS ALEXANDRE MARTINS DA SILVA

Executivos 03/09/2025 - 19:38



A Associação Brasileira de Corrosão (Abraco) já definiu seu presidente para o biênio 2027-2029. O engenheiro Carlos Alexandre Martins da Silva, que hoje ocupa a cadeira da vice-presidência da entidade, será o sucessor do atual presidente, Luiz Paulo Gomes.

Carlos Alexandre é formado em Engenharia Mecânica pela UERJ e pós-graduado em Engenharia de Dutos. Com experiência nas áreas de energia nuclear e construção naval, o engenheiro atua há 23 anos na Transpetro como consultor no segmento de corrosão em dutos e terminais. Em colaboração com a Abraco, já participou na coordenação de seminários e treinamentos específicos na área de corrosão.

O engenheiro contribui com ações que visam o crescimento da comunidade anticorrosiva na associação. Na condição de vice-presidente, Carlos Alexandre tem a missão de estreitar a relação da Abraco com empresas e associações afins, disseminando conceitos da corrosão e respectivas ações mitigadoras, com identificação de necessidades específicas da indústria e o encaminhamento de soluções.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 03/09/2025

MARINHA DESTACA AVANÇOS DAS FRAGATAS TAMANDARÉ APÓS TESTES REALIZADOS EM AGOSTO

Da Redação Indústria naval 03/09/2025 - 19:46



O Programa Fragatas Classe Tamandaré (PFCT), da Marinha, chegou em agosto de 2025 com duas embarcações em fase de testes em Santa Catarina. Uma delas, a fragata Jerônimo de Albuquerque, a segunda da série e que foi batizada no último dia 8 de agosto, passou no dia 26 pela operação de load out, transferência da dique flutuante seguida de imersão controlada até o navio atingir a sustentação na água, sendo levada ao Rio Itajaí-Açu, concluindo o processo de lançamento. A movimentação durou aproximadamente cinco horas e foi considerada satisfatória pela força naval.

Também em agosto, a fragata Tamandaré, a primeira do programa, passou com sucesso pelos primeiros testes de mar na costa de Santa Catarina, com 130 militares e civis a bordo, entre os dias 12, quando deixou o TKMS Estaleiro Brasil Sul, e 19, quando voltou à indústria. No teste, foram validados o desempenho e a integração dos sistemas de propulsão, da geração de energia, do sistema de leme, dos estabilizadores e dos sistemas de navegação.

Além disso, foi avaliada a operação da embarcação em condições normais de viagem, incluindo o funcionamento da cozinha, do sistema de esgoto e do ar condicionado. Segundo a Marinha, as principais avaliações de velocidade e manobrabilidade foram consideradas em conformidade com os requisitos contratuais e aprovadas.

O diretor-geral do material da Marinha, almirante de esquadra Edgar Luiz Siqueira Barbosa, explicou que a produção dos navios no Brasil faz parte do projeto de modernização da frota naval, para garantir a autonomia estratégica, a confiabilidade das operações e fortalecer a proteção do mar territorial brasileiro. “Esse feito não é apenas uma conquista tecnológica. É um estímulo à indústria local, à geração de empregos qualificados, à transferência de tecnologia e à sustentabilidade para a cadeia produtiva naval”, destacou Barbosa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 03/09/2025

CNA PARTICIPA DE AUDIÊNCIA EM ÓRGÃO AMERICANO QUE INVESTIGA PRÁTICAS COMERCIAIS DO BRASIL

Da Redação Portos e logística 03/09/2025 - 19:50



A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) participou, nesta quarta-feira (3), em Washington, de audiência pública no United State Trade Representative (USTR), órgão do governo americano responsável por apurar condutas comerciais prejudiciais aos Estados Unidos. O encontro fez parte das investigações relativas à Seção 301, que apura denúncia de que o Brasil adotaria práticas comerciais que possam ser consideradas desleais ou discriminatórias e, por isso, poderia estar sujeito a sanções.

A diretora de Relações Internacionais da CNA, Sueme Mori, que participou da audiência, disse que, nela, a entidade defendeu os produtores e o agronegócio brasileiro e destacou a importância do

Código Florestal para o Brasil e o respeito do produtor à legislação. “Trouxemos outras evidências de que o crescimento do setor foi feito seguindo as regras do comércio internacional”, afirmou.

Antes, a CNA havia protocolado, em 15 de agosto, manifestação com argumentos técnicos que, segundo a entidade, demonstram a conformidade e a legalidade das políticas e práticas adotadas pelo Brasil relativas a três questionamentos dos americanos, relativos a tarifas preferenciais, acesso ao mercado de etanol e desmatamento ilegal.

Segundo a CNA, na audiência desta quarta-feira, Sueme Mori reafirmou o compromisso da entidade com a transparência, o diálogo e o comércio justo entre o Brasil e os Estados Unidos e falou sobre a representatividade dos mais de cinco milhões de produtores rurais de todas as cadeias e tamanhos. “A competitividade do agronegócio brasileiro decorre de fundamentos legítimos, como os recursos naturais e investimentos contínuos em inovação, e não de práticas desleais de comércio”.

Além disso, a diretora destacou que a CNA rejeita qualquer alegação 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 norte-americanos”, afirmou.

Sueme afirmou que o Brasil possui uma rede limitada de acordos comerciais e frisou que apenas 5,5% das exportações do setor agropecuário brasileiro são beneficiados por alíquotas preferenciais. Disse também que mais de 90% das importações do Brasil seguem o princípio da Nação Mais Favorecida, assegurando igualdade de tratamento aos produtos americanos.

Sobre o mercado de etanol, um dos pontos levantados na investigação dos Estados Unidos, a diretora de Relações Internacionais da CNA informou que, em 2024, o Brasil importou dos Estados Unidos 17 vezes mais etanol do que da Índia, enquanto o México não registrou exportações relevantes.

Em relação à área ambiental, Sueme salientou que o Brasil possui um dos marcos regulatórios mais rigorosos do mundo, com um Código Florestal que exige a preservação de vegetação nativa em propriedades privadas. E explicou que 66% do território nacional estão cobertos por vegetação nativa, sendo que metade dessa área está preservada dentro de imóveis rurais privados, mantidos pelos produtores.

Ainda em sua participação na audiência, ela destacou que a relação comercial entre Brasil e Estados Unidos beneficia os dois lados. “Se por um lado o mercado americano é o terceiro principal destino das exportações do agronegócio brasileiro, por outro somos um relevante consumidor de insumos, tecnologias e equipamentos industriais produzidos nos Estados Unidos”. Em 2024, segundo a CNA, o Brasil importou de produtores americanos mais de 1,1 bilhão de dólares em fertilizantes, máquinas agrícolas e sementes.

Sueme concluiu seu pronunciamento reafirmando que a parceria entre os países promove inovação e gera empregos e renda no Brasil e nos Estados Unidos, além de fortalecer a competitividade e a sustentabilidade dos sistemas de produção de alimentos. “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, da segurança alimentar e de sustentabilidade”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 03/09/2025

PL 733: ACORDO BUSCA CONSENSO PARA CAPÍTULO SOBRE TRABALHO PORTUÁRIO

Por Danilo Oliveira Portos e logística 03/09/2025 - 19:40



Memorando firmado entre trabalhadores e operadores portuários tem objetivo de subsidiar governo federal e Congresso na definição de propostas laborais conjuntas para nova Lei dos Portos

Representantes de federações de trabalhadores e operadores portuários assinaram, na última terça-feira (2), na sede do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em Brasília, um memorando de entendimentos que formaliza a construção de um consenso sobre temas laborais presentes nos debates do projeto de lei 733/2025, como a definição das atividades portuárias,

certificação profissional e critérios para contratação de trabalhadores.

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. O PL, atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados, revisa a atual Lei dos Portos (12.815/2013), marco regulatório do setor.

O ministério considera que é o 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 com sugestões equilibradas e amplamente discutidas entre os segmentos 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.

O memorando abrange definições e classificações do trabalho portuário, certificação dos trabalhadores, critérios de contratação com vínculo empregatício, regras para negociação coletiva, entre outros tópicos. As entidades signatárias se comprometeram a adotar as propostas como posicionamento conjunto em suas tratativas com o governo, o legislativo e demais instituições. Também está previsto o engajamento coordenado na defesa do conteúdo junto aos parlamentares e à sociedade.

Para a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), o PL 733 é uma oportunidade para modernizar o setor portuário brasileiro e torná-lo mais eficiente, competitivo e conectado com as realidades locais. A entidade avalia que a assinatura do memorando de entendimentos é um avanço inédito que demonstra a maturidade do setor e o compromisso coletivo com o progresso.

A Abratec considera fundamental que o texto final do projeto incorpore pilares técnicos essenciais: a descentralização da gestão de investimentos para as autoridades portuárias locais — como fazem os portos mais eficientes do mundo, a regulação estritamente responsiva para garantir equilíbrio concorrencial e segurança jurídica, e a harmonização de todos os prazos contratuais para até 70 anos.

“Não podemos continuar presos a modelos ultrapassados, com base em contratos pensados há 20 anos. A Abratec acredita em um modelo moderno, ágil e equilibrado, que traga ganhos para o trabalhador, segurança para o investidor e eficiência para toda a cadeia logística nacional”, comentou Caio Morel, diretor executivo da Abratec, à Portos e Navios.

O MPor informou que o acordo é de iniciativa exclusiva das federações envolvidas. De acordo com a pasta, o ministro Silvio Costa Filho e o secretário nacional de portos, Alex Ávila, assinaram o documento como testemunhas do processo, reafirmando o compromisso do ministério com a promoção do diálogo e da construção de soluções para o fortalecimento do setor.

A Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) destacou o envolvimento de diferentes segmentos para este acordo. “Nunca na história do sistema portuário brasileiro havia sido possível



um entendimento assinado pelo setor empresarial e pelo setor laboral sobre textos de legislação”, salientou o presidente da Fenop, Sérgio Aquino.

O presidente da Federação Nacional dos Portuários (FNP), Sérgio Giannetto, declarou que houve discussões de alto nível. “Vamos sair melhores do que estamos, porque está havendo um regramento que antes não havia”, analisou. 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. Já o presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira, chamou a atenção para o diálogo alcançado. “Acreditava-se que não era possível chegar a este acordo, então nós fizemos aqui o impossível”, afirmou Pereira.

O 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), Mário Teixeira, disse que a negociação deu atenção aos trabalhadores. “Esperamos que o documento seja bem recepcionado pela Comissão e incorporado ao PL”, comentou.

Confira a lista dos representantes presentes:

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); Caio Morel, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec); Carlos Kopittke, da Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL); Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra). Representando a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), também participou o consultor jurídico Alexandre Moreira.

Da parte dos trabalhadores portuários, estiveram presentes: 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).

Nota da Redação: Nota atualizada para acréscimo de informações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/09/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 04/09/2025