

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 130/2025
Data: 05/09/2025



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 É NESTA SEXTA: TUDO QUE VOCÊ PRECISA SABER DA MAIOR OBRA DE INFRAESTRUTURA DO BRASIL	4
PL DOS PORTOS: TEXTO PARA MUDAR CAPÍTULO TRABALHISTA É ENTREGUE NA CÂMARA DOS DEPUTADOS	6
TCU OFICIALIZA REALIZAÇÃO DO LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ NESTA SEXTA	8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
ZPE TERÁ DESONERAÇÃO FISCAL AMPLIADA E APOIO À PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE	8
LOGÍSTICA DO MATOPIBA TEM REFORÇO COM INVESTIMENTO DE R\$ 700 MILHÕES NA BR-330	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	11
ANTAQ APROVA A PUBLICAÇÃO DO EDITAL DE ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DE MACEIÓ	11
AVISO DE PAUTA: POSSE DO NOVO DIRETOR-GERAL DA ANTAQ ACONTECERÁ NO DIA 16 DE SETEMBRO	11
AGÊNCIA VAI DISCUTIR O APRIMORAMENTO DO PROCEDIMENTO AUTORIZATIVO NA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E INTERIOR	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
MPOR REFORÇA AÇÕES NO RIO MADEIRA PARA GARANTIR NAVEGAÇÃO SEGURA E ABASTECIMENTO	14
COM NOVO AEROPORTO E TÚNEL DE LIGAÇÃO COM SANTOS, BAIXADA SANTISTA ENTRA EM NOVA ROTA DE DESENVOLVIMENTO	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	18
EXPANSÃO DA FIO 2 AVANÇA COM NOVO EDITAL LANÇADO NESTA QUINTA (4)	18
PORTAL PORTO GENTE	19
PORTO DE SANTOS SALTA SEIS POSIÇÕES EM RANKING MUNDIAL E ASSUME LIDERANÇA DA AMÉRICA LATINA EM CONTÊINERES	19
LÍDERES GLOBAIS DA XCMG VÊM AO BRASIL PARA DISCUTIR INOVAÇÃO E INVESTIMENTOS NO SETOR	20
GRUPO ID LOGISTICS AMPLIA PRESENÇA MUNDIAL PARA 19 PAÍSES COM FILIAL NO CANADÁ	21
APS OBTÉM RECEITA RECORDE E SUPERA R\$ 1 BILHÃO NO PRIMEIRO SEMESTRE	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – CENTRO DO OCEANO: UM NOVO IMPULSO À ECONOMIA AZUL	23
NACIONAL - HUB – CURTAS - ANTAQ AUTORIZA IMPLANTAÇÃO DE UM NOVO TUP EM ARROIO DO SAL	24
<i>Novo terminal no RS</i>	24
<i>Acesso ferroviário</i>	24
<i>Concorrência</i>	24
<i>Dragagem no Rio Madeira</i>	24
<i>Pontos críticos</i>	24
<i>Navegabilidade</i>	24
NACIONAL - GOL E AZUL TÊM 30 DIAS PARA ENTREGAR ACORDO DE CODESHARE AO CADE	24
REGIÃO NORDESTE - GOVERNO LANÇA EDITAL PARA OBRAS DA FIO 2 NA BAHIA	25
REGIÃO SUDESTE - TCU REJEITA PEDIDO DE SUSPENSÃO E LIBERA LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	26
NACIONAL - APÓS MAIS DE 100 ANOS DE ESPERA, TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ VAI A LEILÃO	28
NACIONAL - AEROPORTO DE GUARUJÁ PROMETE TER INTEGRAÇÃO COM O EMPREENDIMENTO	29
PORTO DE SANTOS - TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ VAI A LEILÃO NESTA SEXTA-FEIRA EM SP	29
NACIONAL - VALE REABRE MINA CAPANEMA E LANÇA PLANO DE R\$ 67 BI ATÉ 2030	31
NACIONAL - FILTRAGEM A SECO E MINERAÇÃO CIRCULAR: PRÓXIMOS PASSOS EM MINAS	32
NACIONAL - CENTRO DE OCEANO BRASIL É OFICIALMENTE LANÇADO EM SANTOS	33
REGIÃO SUDESTE - COM ALTA NOS AVISTAMENTOS, PORTO DE SÃO SEBASTIÃO REFORÇA PROTEÇÃO ÀS BALEIAS	34
REGIÃO SUDESTE - FERNÃO DIAS: LEILÃO DA BR-381/MG/SP É MARCADO PARA DEZEMBRO	35
JORNAL O GLOBO – RJ	36
PORTUGUESA MOTA-ENGIL VENCE LEILÃO PARA CONSTRUIR E OPERAR TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	36
BANCO CENTRAL ANUNCIA MEDIDAS DE SEGURANÇA E LIMITA PIX E TED A R\$ 15 MIL PARA INSTITUIÇÕES SEM LICENÇA	39
QUEM É MOTA-ENGIL, VENCEDORA DO LEILÃO PARA CONSTRUIR O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	43
V.TAL, DO BTG, COMPRA DUTO DA CCR E VAI COLOCAR SUA FIBRA ÓPTICA NA CASTELLO BRANCO	43
MINISTRO DE MINAS E ENERGIA DIZ QUE GOVERNO VAI DISCUTIR CONCLUSÃO DE ANGRA 3 EM REUNIÃO ATÉ O FIM DE SETEMBRO	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 130/2025
Página 3 de 70
Data: 05/09/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

COMO A GUERRA TARIFÁRIA DE TRUMP ACELEROU VALIDAÇÃO DO ACORDO UE-MERCOSUL E COMO ISSO PODE MUDAR O JOGO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL	44
BRASIL AUMENTA CAPACIDADE DE BUSCAR NOVOS MERCADOS	46
GALÍPOLO DIZ QUE BC ACOMPANHA SANÇÕES DA LEI MAGNITSKY, MAS SEM PREOCUPAÇÃO COM RISCOS PARA BANCOS	47
FUNDO DO PÁTRIA INVESTIMENTOS VENCE LEILÃO DE RODOVIAS DO LOTE PARANAPANEMA EM SÃO PAULO	48
WAGUINHO INDICA O PRESIDENTE DO PORTO DO RIO E RECEBE EM TROCA UMA BOQUINHA NA ESTATAL	49
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	50
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: EMPRESA PORTUGUESA VENCE LEILÃO PARA CONSTRUIR A 1ª TRAVESSIA SUBMERSA NO PAÍS	50
TEMOS DE LEVAR A ENERGIA NUCLEAR A SÉRIO, POIS NO FUTURO PRECISAREMOS PARA A SOBERANIA, DIZ SILVEIRA	52
QUAIS FORAM OS PRODUTOS QUE O BRASIL MAIS EXPORTOU PARA OS EUA EM AGOSTO?.....	52
BRASIL TERÁ PRIMEIRO TÚNEL SUBMERSO: LEILÃO DO SANTOS-GUARUJÁ OCORRE NESTA SEXTA-FEIRA,5	53
VALOR ECONÔMICO (SP).....	55
TARCÍSIO FALA EM DEIXAR POLÍTICA 'DE LADO' E HADDAD NEGA DISPUTA POR PROTAGONISMO EM LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	55
MOTA-ENGIL VENCE LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ COM DESÁGIO DE 0,5%	56
MAIORIA DAS OBRAS DA COP ESTÁ COM CERCA DE 90% DE EXECUÇÃO, DIZ GOVERNO	57
FUNDO DO PÁTRIA VENCE LEILÃO DO LOTE PARANAPANEMA COM DESÁGIO DE 11,6%	58
GECEX APROVA RESOLUÇÃO QUE AVANÇA EM REFORMA ESTRUTURAL DO FGCE PREVISTA NO PACOTE CONTRA TARIFAÇÃO. 59	
TRUMP DIZ QUE ÍNDIA E RÚSSIA FORAM "PERDIDAS" PARA A CHINA	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS	60
PADRÃO DE BIOCOMBUSTÍVEIS ESTÁ ENTRE DEFINIÇÕES PENDENTES DAS DIRETRIZES DA IMO.....	60
GRUPO PORTUGUÊS VENCE LEILÃO PARA CONSTRUIR TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	62
ARTIGO - MUITOS DESAFIOS	63
BRASIL DEIXOU DE RECEBER R\$ 1,1 BILHÃO EM JULHO POR ATRASOS EM EMBARQUES DE CAFÉ	64
TEMPORADA DE CRUZEIROS GEROU R\$ 5,4 BILHÕES PARA ECONOMIA NA COSTA BRASILEIRA	66
SUAPE INICIA ESTUDOS PARA SHIP TO SHIP EM SEU ESPELHO D'ÁGUA	66
CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ ENVOLVERÁ R\$ 7 BILHÕES EM INVESTIMENTOS.....	68
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	70
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	70



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ É NESTA SEXTA: TUDO QUE VOCÊ PRECISA SABER DA MAIOR OBRA DE INFRAESTRUTURA DO BRASIL

Obra de R\$ 6,8 bilhões, aguardada há quase um século, tem leilão realizado nesta sexta (5), em São Paulo

Por Bárbara Farias e Maurício Martins 5 de setembro de 2025



Túnel imerso terá 1,5 quilômetro, sendo 870 metros submersos no canal de navegação do Porto de Santos (Foto: Alexsander Ferraz/AT)

Aguardado desde 1927, quando houve o anúncio do primeiro projeto, o túnel imerso Santos-Guarujá registra um marco histórico. A futura concessionária que fará a obra da ligação seca inédita no Brasil será conhecida nesta sexta-feira (5). O leilão está marcado para 16 horas, na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), na Capital. A previsão é de casa cheia, com autoridades, empresários e mais de 40 jornalistas credenciados,

todos de olho na obra de infraestrutura mais esperada do País. O vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB), o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, entre outras autoridades, confirmaram presença.

Disputam o certame a empresa espanhola Acciona, em parceria com a Ballast Nedam, empresa holandesa que é referência global em construção de túneis imersos, e a construtora portuguesa Mota-Engil, que tem participação acionária da estatal chinesa China Communications Construction (CCCC), outra gigante da construção e da engenharia. As propostas foram entregues na segunda-feira e os envelopes serão abertos nesta sexta.

“Uma das condições para a assinatura do contrato é a apresentação da subcontratação qualificada. A Mota-Engil e Acciona, embora sejam grandes construtoras internacionais, não têm essa experiência (em túnel imerso), por isso subcontrataram. A Mota-Engil subcontratou a CCCC e a Acciona, a Ballast Nedam, justamente para apresentar a atestação”, explicou o secretário estadual de Parcerias e Investimentos, Rafael Benini, em entrevista para A Tribuna.



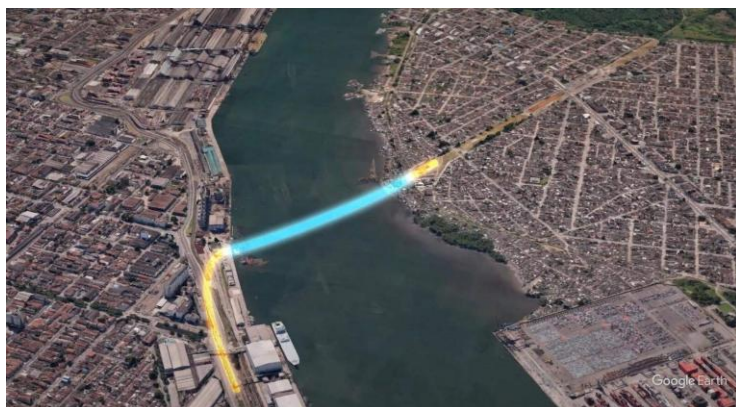
Percurso entre as cidades poderá ser feito em até dois minutos de carro; empreendimento também terá ramal do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) (Divulgação)

“Após o leilão, tem a fase de recursos e de adjudicação de contrato (formalização do vencedor). Vamos analisar essa papelada toda e esperamos, entre 30 e 60 dias, ter a adjudicação do contrato para declarar

oficialmente o vencedor”, disse Benini.

Maior obra de infraestrutura do País e qualificada no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a construção do túnel ocorrerá de forma conjunta entre Estado e União, com investimento previsto de R\$ 6,8 bilhões, sendo R\$ 5,14 bilhões custeados meio a meio pelos dois governos, e R\$ 1,66 bilhão pela concessionária.

Vencerá o concorrente que oferecer o maior desconto sobre o valor anual da contraprestação pública máxima, que é de R\$ 438,4 milhões (data-base de março de 2025). O contrato de concessão patrocinada, por parceria público-privada (PPP), terá vigência de 32 anos, prorrogáveis, com retorno do ativo à União ao fim do período. A futura concessionária será responsável pela construção, operação e manutenção do empreendimento, podendo auferir receita tarifária de R\$ 2,34 bilhões a partir do sexto ano de concessão.



Ligação seca irá da região do Macuco, em Santos, a Vicente de Carvalho, em Guarujá (Divulgação)

Aporte público

Benini explicou que, conforme o convênio de delegação de competências, o Estado e a União têm, cada um, 60 dias para depositar a sua parte na conta do ativo. Caso uma das partes não aporte o recurso, a outra tem 90 dias para cobrir o que falta. “Se o aporte não for feito, a concessionária tem direito ao ‘way out’, ou

seja, pode desistir do contrato. Até essa fase do processo, já estaremos no meio do ano que vem”.

O ministro Silvio Costa Filho disse recentemente que o túnel Santos-Guarujá será semelhante ao túnel Fehmarnbelt, que ligará a Alemanha à Dinamarca — maior obra de infraestrutura em andamento na Europa. Segundo ele, a mesma tecnologia será usada no túnel da Baixada Santista. Além de encurtar distâncias e impulsionar a logística portuária, Costa Filho acredita que o túnel reafirma o Brasil como protagonista da engenharia de infraestrutura na América Latina.

TCU nega suspensão do certame

O Tribunal de Contas da União (TCU) rejeitou, nesta quinta-feira (4), o pedido do Ministério Público junto à Corte (MPTCU) para suspender o leilão do túnel. A decisão foi do ministro Bruno Dantas, relator do processo do túnel na Corte de Contas.

Na última terça-feira, o MPTCU pediu a suspensão do leilão, alegando possível favorecimento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em financiamento a grupos estrangeiros interessados na disputa, em detrimento de construtoras brasileiras. A suposta restrição de financiamento teria inviabilizado a participação de empresas nacionais no projeto.

Dantas considerou que os argumentos apresentados não atendiam aos requisitos para a suspensão do certame.

Além disso, o ministro frisou que a obtenção de financiamento é um risco inerente ao mercado. Apesar de rejeitar a suspensão, o TCU determinou que a unidade técnica continue acompanhando a atuação do BNDES no caso. Esse monitoramento ocorrerá no âmbito de processo específico já instaurado para fiscalizar a estruturação e execução da obra.

Inconsistências no edital

No último dia 27, Dantas exigiu ajustes no convênio de delegação de competências após reunião com representantes da União, do Estado e da Autoridade Portuária de Santos (APS), a fim de garantir segurança jurídica. Assim, as partes disseram que firmariam um aditivo ao convênio de cooperação, sem impacto no cronograma do projeto.

Mudança

Em 13 de junho, em Santos, o governador Tarcísio de Freitas disse que o edital havia sido ajustado, o que elevou o valor do projeto em quase R\$ 1 bilhão, atendendo às contribuições colhidas no roadshow internacional (encontros para divulgar o túnel) promovido na Europa, que reuniu operadores globais de infraestrutura.

Da doca seca à abertura do túnel

Após o leilão, cumpridas todas as etapas envolvendo documentação, aporte público depositado e contrato assinado, a concessionária definirá o local onde construirá a doca seca para a montagem das estruturas de concreto do túnel. “Há áreas disponíveis em Santos e em Guarujá, como a Prainha. A fase da confecção dos blocos de concreto deverá ser concluída em 2030, quando será feita a imersão da estrutura a partir de 22 metros de profundidade no canal do Porto. O topo do túnel ficará a 21 metros, com um metro a mais de segurança”, explicou o secretário estadual de Parcerias e Investimentos do Estado, Rafael Benini.

Já as obras de acesso ao túnel em Santos e em Guarujá deverão iniciar em 2030. “Com a imersão concluída — fechou, selou e abriu o túnel —, começará a fase de pavimentação, instalação de trilhos (para o Veículo Leve sobre Trilhos, VLT), instalação de sistemas. A nossa expectativa é abrir o túnel em 2031”, projetou o secretário.

Com 1,5 quilômetro de extensão, sendo 870 metros sob o canal do estuário, o túnel contará com três faixas por sentido, sendo duas para veículos de passeio, ônibus e caminhões e uma exclusiva para o VLT, além de galeria para pedestres e ciclistas. A travessia será feita em apenas dois minutos.

Atualmente, a locomoção entre Santos e Guarujá é feita por via aquática e terrestre. As balsas e catraias transportam mais de 21 mil veículos, 7,7 mil ciclistas e 7,6 mil pedestres por dia. A travessia leva em média 18 minutos – sem contar filas e atrasos –, enquanto pela Rodovia Cônego Domenico Ragoni o percurso pode chegar a uma hora para completar 45 quilômetros.

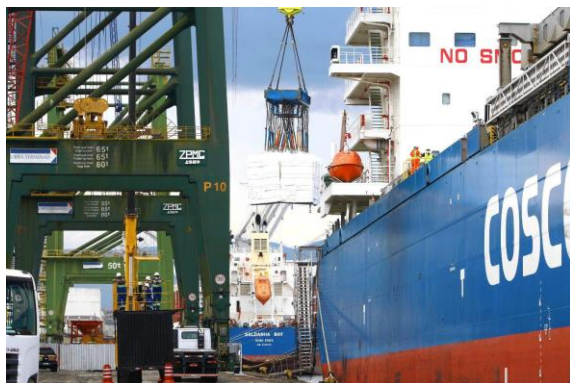
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/09/2025

PL DOS PORTOS: TEXTO PARA MUDAR CAPÍTULO TRABALHISTA É ENTREGUE NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Federações de trabalhadores e empresas chegam a consenso inédito e entregam substitutivo na Câmara dos Deputados

Por Bárbara Farias e Maurício Martins 5 de setembro de 2025



Projeto de lei que revisa a legislação do sistema portuário brasileiro tem como principal ponto de divergência as questões trabalhistas (Foto: Matheus Tagé/AT/Arquivo)

Representantes das federações de trabalhadores e operadores portuários entregaram, na última quarta-feira, à comissão especial que analisa o Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão da Lei dos Portos, na Câmara dos Deputados, o texto substitutivo para o capítulo trabalhista da proposta.

“Entregamos o acordo ao presidente da comissão especial, ao relator e ao deputado Leur Lomanto Júnior (União), que apresentou o Projeto de Lei 733/2025. Foi muito bem recebido pelas partes. Então, agora é trabalhar para fazer com que ele seja acatado, antecipando muito essa relação capital e trabalho”, disse o presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira, para A Tribuna.

Trabalhadores e empresas chegaram a um acordo sobre o principal ponto de discordância no projeto. O entendimento ocorreu na última segunda-feira, em reunião no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em Brasília. Foi assinado um memorando que formaliza a construção de um consenso inédito sobre temas laborais em debate, como a definição das atividades portuárias, certificação profissional, critérios para contratação de trabalhadores, entre outros.

Assinaram o documento, pelos trabalhadores, as federações nacionais dos Estivadores (FNE), dos Portuários (FNP) e dos Conferentes e Conservadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios (Fenccovib). A Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) representou as empresas.

O presidente da FNE comemorou. “Foi um processo de negociação que começou em 19 de dezembro do ano passado. Para nós, é a consolidação do diálogo social”.

Pereira explicou que o acordo estabelece definições sobre o que é porto, quais são as atividades portuárias e a certificação profissional do trabalhador. “Ajustamos a contratação com vínculo empregatício, que não acontecia corretamente, porque tem muita discussão sobre a exclusividade, ajustamos o processo de negociação coletiva e fortalecemos os órgãos gestores de mão de obra”.

O sindicalista disse ainda que foi criado um pacote social que vem com indenização dos trabalhadores mais velhos, com a garantia de remuneração básica e uma política para dizer até que idade o trabalhador precisa trabalhar. “Criando uma compensação por estar saindo do sistema. Também foram definidos alguns prazos de transição de um modelo para o outro”.



“Entregamos o acordo ao presidente da comissão especial, ao relator e ao deputado Leur Lomanto Júnior (União), que apresentou o Projeto de Lei 733/2025. Foi muito bem recebido pelas partes. É trabalhar para fazer com que ele seja acatado”, diz José Adilson Pereira, presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE) (Samuel Andrade/Especial para A Tribuna)

Pioneiro

Trata-se do primeiro acordo do tipo já formalizado no setor portuário, entre trabalhadores e o setor produtivo.

O objetivo é subsidiar os deputados com sugestões equilibradas e amplamente discutidas entre os setores envolvidos para que sejam inseridas no texto do projeto de lei.

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

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

Para o presidente da FNP, Sérgio Giannetto, “tivemos discussões de alto nível e vamos sair melhores do que estamos, porque está havendo um regramento que antes não havia”.

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

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/09/2025

TCU OFICIALIZA REALIZAÇÃO DO LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ NESTA SEXTA

Tribunal de Contas da União negou pedido de suspensão do leilão
Por Maurício Martins 4 de setembro de 2025



O Tribunal de Contas da União (TCU) rejeitou, nesta quinta-feira (4), o pedido do Ministério Público junto à Corte (MPTCU) para suspender o leilão do túnel imerso entre Santos e Guarujá, previsto para esta sexta-feira (5), às 16 horas, na Bolsa de Valores (B3), em São Paulo. A Tribuna teve acesso à decisão assinada pelo ministro Bruno Dantas.

O projeto do túnel está orçado em R\$ 6,8 bilhões na modalidade de Parceria Público-Privada (PPP) (Foto: Alexander Ferraz/ AT)

Na terça-feira (2), o subprocurador Lucas Furtado havia solicitado a suspensão do leilão, alegando possível favorecimento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) a grupos estrangeiros interessados na disputa, em detrimento de construtoras brasileiras. Segundo o MPTCU, a suposta restrição de financiamento teria inviabilizado a participação de empresas nacionais no projeto, orçado em R\$ 6,8 bilhões na modalidade de Parceria Público-Privada (PPP).

O ministro Bruno Dantas considerou que os argumentos apresentados pelo MPTCU não atendiam aos requisitos necessários para a concessão de medida cautelar. O despacho destacou que as alegações se basearam apenas em matérias jornalísticas, sem provas de conduta irregular do BNDES.

Além disso, o relator frisou que a obtenção de financiamento é um risco inerente ao mercado e não integra as condições editalícias do leilão. Também ressaltou que o TCU não tem jurisdição plena sobre a licitação neste momento, uma vez que o processo está sob responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo, em convênio com a União - ainda não houve repasse de recursos federais.

Fiscalização futura

Apesar de rejeitar a suspensão, o TCU determinou que a unidade técnica continue acompanhando a atuação do BNDES no caso. Esse monitoramento ocorrerá no âmbito de processo específico já instaurado para fiscalizar a estruturação e execução da PPP do túnel

Com a decisão, o leilão do primeiro túnel imerso da América Latina segue confirmado para esta sexta, 5 de setembro. O projeto é considerado estratégico tanto para a mobilidade entre as duas cidades quanto para a logística do Porto de Santos, o maior do Hemisfério Sul.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/09/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ZPE TERÁ DESONERAÇÃO FISCAL AMPLIADA E APOIO À PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE

Decreto estadual garante previsibilidade até 2032, reforça o Complexo do Pecém como polo exportador e amplia a atratividade do Ceará na disputa por investimentos em hidrogênio verde

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

Empresas instaladas na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará passam a ter isenção ampliada do ICMS em operações internas e importações, enquanto produtores de hidrogênio verde ficam desonerados do imposto sobre energia elétrica adquirida de outros estados.

As mudanças estão previstas no Decreto nº 36.825/2025, publicado na terça-feira (2) no Diário Oficial do Estado, que atualiza o regime fiscal do Decreto nº 33.251/2019 e incorpora dispositivos do Convênio ICMS 40/25, ratificado pelo estado em maio.

Pelas novas regras, a isenção do ICMS cobre máquinas, equipamentos e mercadorias destinadas às empresas da ZPE, incluindo bens usados incorporados ao ativo imobilizado. Também passam a ser contempladas as importações realizadas diretamente pelos estabelecimentos e as operações de transporte com origem ou destino na ZPE.



Novo decreto reforça atratividade da ZPE Ceará e da indústria de energia limpa, como hidrogênio verde. Foto: ZPE Ceará/Divulgação

Energia elétrica para hidrogênio verde desonerada

Outro ponto central da medida é a criação do art. 33-A, que dispensa fornecedores de energia elétrica localizados em outros estados de reter ICMS por substituição tributária nas remessas para a ZPE do Ceará, quando destinadas a estabelecimentos produtores de Hidrogênio Verde (H₂V). O dispositivo segue normas do Convênio ICMS 83/00.

A decisão integra a estratégia estadual de atrair investimentos em energias limpas. O Ceará já conta com cerca de 30 memorandos de entendimento assinados com grupos internacionais, prevendo investimentos estimados em R\$ 40 bilhões até 2030 no setor de H₂V, com base no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

Regras de comprovação e vigência

Para usufruir do benefício, as empresas deverão comprovar as operações por meio da Manifestação do Destinatário na Nota Fiscal Eletrônica (NF-e) e do registro na Escrituração Fiscal Digital (EFD).

O decreto estabelece que os incentivos permanecerão em vigor até 31 de dezembro de 2032, criando horizonte de previsibilidade para investidores. Foi também revogado o art. 34 do Decreto nº 33.251/2019, adequando a legislação estadual à norma federal que em 2021 eliminou a exigência de exportação mínima de 80% da receita bruta das empresas da ZPE.

Competitividade regional

A ZPE do Ceará movimentou R\$ 1,6 bilhão em exportações em 2024, com destaque para siderurgia, alimentos e energias renováveis, segundo dados da Receita Federal e da Agência de Desenvolvimento do Ceará (Adece).

No contexto regional, o estado mantém a única ZPE operacional do Nordeste integrada a um porto com estrutura logística de grande escala. Pernambuco e Bahia ainda não possuem áreas alfandegadas em funcionamento com o mesmo nível de integração. Essa diferença reforça a competitividade do Ceará como destino para novas plantas industriais voltadas ao comércio exterior e à economia de baixo carbono.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 05/09/2025

LOGÍSTICA DO MATOPIBA TEM REFORÇO COM INVESTIMENTO DE R\$ 700 MILHÕES NA BR-330

Projeto prevê a construção de quase 200 km de rodovia pavimentada, consolidando um dos principais corredores logísticos do Matopiba

Por Allan Petterson - De Recife



Ministro destacou que a nova ponte e a pavimentação da BR-330 vão ampliar a competitividade agrícola do Matopiba – Foto: Dnit

O ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou nesta sexta-feira (5) a assinatura da ordem de serviço para o início das obras de implantação da BR-330, no trecho que conecta Bom Jesus do Gurgueia (PI) a Tasso Fragoso (MA). O anúncio foi feito durante a inauguração

da ponte sobre o rio Parnaíba, que liga os municípios de Ribeiro Gonçalves (PI) e Tasso Fragoso (MA), considerada estratégica para o desenvolvimento do Matopiba, região formada por áreas do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia que se destaca como polo do agronegócio nacional.

A obra será executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e contará com investimento de aproximadamente R\$ 700 milhões. O projeto prevê a construção de quase 200 km de rodovia pavimentada, consolidando um dos principais corredores logísticos do Matopiba.

Infraestrutura fortalece integração do Matopiba

A solenidade contou com a presença dos ministros Renan Filho (Transportes) e Wellington Dias (Desenvolvimento Social), além do governador do Maranhão, Carlos Brandão. O Piauí foi representado pelo secretário do Trabalho e Emprego, José Santana, em nome do governador Rafael Fonteles.

Durante o evento, Renan Filho destacou que a nova ponte e a pavimentação da BR-330 vão ampliar a competitividade agrícola da região. Segundo o ministro, a ligação direta com o Porto de Itaqui deve reduzir custos logísticos, facilitar o compartilhamento de equipamentos e insumos e acelerar o escoamento da produção.

“Sai a balsa e entra a eficiência para a produção agrícola. Quem produz no Piauí terá acesso mais rápido ao porto e o Matopiba ganhará ainda mais relevância para o Brasil”, afirmou.

Com a conclusão da rodovia, a expectativa é de maior integração entre os estados que compõem o Matopiba, impulsionando investimentos, geração de renda e fortalecimento da cadeia produtiva do agronegócio.



Com investimento de R\$ 36 milhões, a ponte sobre o rio Parnaíba tem 122 metros de extensão em concreto armado e acessos que somam 3,9 km. A obra elimina um dos principais gargalos logísticos da região, conectando Piauí e Maranhão com mais agilidade, segurança e economia no transporte de cargas.

Com investimento de R\$ 36 milhões, a ponte sobre o rio Parnaíba tem 122 metros de extensão em concreto armado e acessos que somam 3,9 km – Foto: Secom-Pi

Nova ponte fortalece integração do Matopiba entre Piauí e Maranhão

A nova estrutura reduz o tempo de deslocamento e o consumo de combustível, impactando diretamente no valor do frete. Isso significa ganhos expressivos para produtores e transportadores do Matopiba, além de maior segurança para a circulação de mercadorias, equipamentos e motoristas.

O ministro do Desenvolvimento Social, Wellington Dias, destacou o caráter transformador da obra para a economia regional. Segundo ele, a ponte e a BR-330 representam um avanço estratégico para o agronegócio.

“O objetivo é promover o desenvolvimento numa das áreas que mais cresce no Brasil, com produção de grãos, gado, algodão e comércio fortalecido. Essa integração, autorizada pelo presidente Lula, inclui também o trecho da BR-330. A primeira parte da rodovia da soja está pronta, e agora vamos acelerar para concluir o restante”, afirmou.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 05/09/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA A PUBLICAÇÃO DO EDITAL DE ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DE MACEIÓ



A previsão é de investimentos diretos na área, localizada no Porto de Maceió (AL), é de R\$ 3,7 milhões

Brasília, 05/09/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a publicação do edital de arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros - Maceió (TMP-Maceió), localizado no Porto de Maceió (AL). O tema foi deliberado na última reunião de diretoria virtual.

A estimativa de investimentos ao longo dos 25 anos do contrato é de R\$ 3,7 milhões. O leilão terá como critério maior valor de outorga.

A área do terminal, de 5.678,23 m², é composta por uma estação de passageiros e um estacionamento adjacente, constituído por terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - **FAX:** (61) 2029-6517 - **E-mail:** asc@antaq.gov.br

Data: 05/09/2025

AVISO DE PAUTA: POSSE DO NOVO DIRETOR-GERAL DA ANTAQ ACONTECERÁ NO DIA 16 DE SETEMBRO

Graduado em Engenharia Civil e Direito, Frederico Dias assume a cadeira deixada por Eduardo Nery

Brasília, 05/09/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará, no dia 16 de setembro, às 17h, a cerimônia de posse do novo diretor-geral, Frederico Dias, no edifício-sede da autarquia, em Brasília.



Graduado em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e em Direito pelo Instituto Brasileiro de Direito Público (IDP), Frederico Dias possui pós-graduação em Controle da Regulação de Infraestrutura e em Auditoria e Controle Governamental.

O novo diretor-geral iniciou a carreira no setor privado, na área de Recursos Hídricos e Meio Ambiente, mas consolidou trajetória no setor público, com atuação voltada à regulação e

infraestrutura.

Na Controladoria-Geral da União (CGU), foi analista de Finanças e Controle. No Tribunal de Contas da União (TCU), exerceu funções de auditor, assessor técnico e secretário substituto em secretarias especializadas em infraestrutura, acumulando experiência em concessões, modelagens regulatórias e processos técnicos de engenharia. Também atuou na Procuradoria-Geral do Ministério Público de Contas e em gabinete de ministro.

Entre 2022 e 2024, exerceu o cargo de Secretário-Geral da Presidência, coordenando áreas estratégicas como tecnologia e inovação, planejamento, comunicação institucional, relacionamento parlamentar e internacional, segurança da informação e educação corporativa. Foi ainda chefe de gabinete de autoridade por cinco anos.

Com mandato até fevereiro de 2030, Frederico Dias teve sua nomeação oficializada por decreto publicado no Diário Oficial da União em 29 de agosto de 2025, no mesmo ato que designou a nova Ouvidora da ANTAQ, Renata Sousa Cordeiro. O documento foi assinado pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, em solenidade no Palácio do Planalto, em 28 de agosto.

O novo diretor-geral foi sabatinado pela Comissão de Infraestrutura e pelo Plenário do Senado Federal no dia 20 de agosto. Ele assume a vaga decorrente do término do mandato de Eduardo Nery.

Serviço

O que: Cerimônia de posse do novo diretor-geral da ANTAQ

Quando: 16 de setembro de 2025

Horário: 17h

Local: Edifício sede da ANTAQ, - SEPN Quadra 514 Conjunto E, Asa Norte, Brasília (DF)

Transmissão: https://www.youtube.com/@ANTAQ_oficial

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - **FAX:** (61) 2029-6517 - **E-mail:** asc@antag.gov.br

Data: 05/09/2025

AGÊNCIA VAI DISCUTIR O APRIMORAMENTO DO PROCEDIMENTO AUTORIZATIVO NA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E INTERIOR

O tema será incluído na Agenda Regulatória 2025-2028 e futuramente passará por Análise de Impacto Regulatório

Brasília, 04/09/2025 - O aprimoramento do procedimento autorizativo na navegação marítima e interior foi incluído na Agenda Regulatória 2025-2028 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).



"Navegabilidade Relativa" como parâmetro no momento da concessão da autorização às Embarcações de Navegação Brasileiras (EBNs) sejam analisadas enquanto estiver em discussão o novo tema da Agenda Regulatória.

Primeira ROD

Essa foi a primeira reunião de diretoria do novo diretor-geral, Frederico Dias. Na ocasião, ele parabenizou a atuação do atual colegiado e elogiou a atuação do diretor Caio Farias como diretor-geral substituto e a sua condução na transição, que está em andamento.

Ele continuou registrando o reposicionamento institucional da ANTAQ nos últimos anos: "Tudo isso só foi possível em virtude do profissionalismo, da dedicação e da competência técnica de mulheres e homens que, há quase 25 anos, entregam sua inteligência e sua motivação à sociedade brasileira, por meio da Agência".

Durante o discurso, o novo diretor-geral também destacou "que o setor aquaviário brasileiro é estratégico para o desenvolvimento nacional. E cabe a este colegiado conduzir as decisões da Agência com vistas a garantir um ambiente regulatório que estimule investimentos, fortaleça a competitividade e contribua para reduzir custos logísticos no Brasil".

Explicou ainda que "isso passa por enfrentar gargalos, ampliar a eficiência portuária, estimular a navegação interior e avançar na agenda de sustentabilidade. Nosso foco é a solução de problemas. E, na medida e na intensidade suficientes para estimular o desenvolvimento do setor, sem qualquer intervenção desnecessária".

Frederico Dias finalizou dizendo que "nada disso se faz de forma isolada. Por isso, reforço aqui meu compromisso de manter o diálogo em três níveis: com os diretores, servidores e colaboradores da Agência; com o setor aquaviário; e também com as outras instituições com as quais a ANTAQ lida. Conto com o apoio e a colaboração de todos para que possamos tomar, juntos, as melhores decisões em prol da Agência, do setor e da população brasileira".

Novo Colegiado

A Reunião Ordinária de Diretoria marcou a passagem de bastão na Diretoria-Geral da ANTAQ, com a posse de Frederico Dias. O então diretor substituto, Caio Farias, destacou a importância da continuidade do trabalho e fez um balanço do período em que esteve à frente da função por quase sete meses, agradecendo o apoio recebido dos colegas e servidores.

Falou ainda que Frederico Dias "possui as competências e os conhecimentos necessários para exercer com primazia o cargo para o qual foi indicado e nomeado, e não tenho dúvidas, que vossa senhoria contribuirá para que possamos continuar a exercer uma regulação de qualidade e garantir a prestação de serviços adequados à sociedade, e, não menos relevante, para que possamos aprimorar sempre a gestão da nossa instituição".

A diretora Flávia Takafashi ressaltou que a composição completa do colegiado fortalece a atuação da Agência e lembrou que a ANTAQ vem alcançando maior maturidade regulatória nos últimos anos.

Ela também destacou a dedicação de Caio Farias no período em que conduziu a diretoria-geral e que o conhecimento de Dias será importante para o avanço da autarquia.

O diretor Alber Vasconcelos, por sua vez, agradeceu a parceria de Caio Farias à frente da função e desejou boas-vindas a Frederico Dias, ressaltando que sua experiência será importante para o trabalho conjunto no colegiado.

“Sabendo da experiência que você acumula, Frederico, conhecimento técnico, de auditoria e de infraestrutura, você certamente vai elevar o nível deste Colegiado, disse Alber Vasconcelos.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 04/09/2025



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MPOR REFORÇA AÇÕES NO RIO MADEIRA PARA GARANTIR NAVEGAÇÃO SEGURA E ABASTECIMENTO

Parceria com Dnit para dragagem preventiva e monitoramento contínuo asseguram o transporte de cargas e combustíveis na região Norte



A expectativa é concluir esta etapa até 20 de setembro, garantindo a continuidade da navegação de forma segura e eficiente. Foto: Divulgação/Dnit

Com base em dados do Boletim de Monitoramento da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) tem adotado ações preventivas para assegurar a navegabilidade, o abastecimento de combustíveis e o transporte de insumos para a Zona Franca de Manaus

(AM). Em Porto Velho (RO), o Rio Madeira registra atualmente 2,95 metros de profundidade, 1,75 metro acima do nível do mesmo período de 2024.

A dragagem já está em andamento nos trechos críticos entre Porto Velho e a cidade de Manicoré, no Amazonas. A campanha começou em julho pelo passo Salomão-Fausto (concluído em agosto), e agora concentra esforços no passo Miriti, de onde serão retirados cerca de 480 mil metros cúbicos de sedimentos, quase metade do volume previsto para 2025. A expectativa é concluir esta etapa até 20 de setembro, garantindo a continuidade da navegação de forma segura e eficiente.

“Estamos trabalhando para manter a navegabilidade, garantir o abastecimento das comunidades, fortalecer a competitividade do transporte de cargas e promover a sustentabilidade das hidrovias da Amazônia”, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Para o secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, o monitoramento do Rio Madeira é fundamental para assegurar a navegabilidade. “O acompanhamento diário do comportamento do rio faz parte das ações estratégicas do Ministério. Isso nos permite adotar dragagens preventivas, aumentando a segurança da navegação e garantindo a previsibilidade necessária para o transporte fluvial. Hoje, o nível em Porto Velho está em 2,95 metros, contra 1,20 metro no mesmo período de 2024”, ressaltou.

Planejamento

De acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), o cronograma da campanha de dragagem é dinâmico e se ajusta conforme o comportamento do rio. Trechos como Papagaios e Costa São Paulo, inicialmente previstos para dragagem, foram liberados para navegação, permitindo otimizar recursos.

O Dnit também estruturou o Plano Anual de Dragagem e Manutenção Aquaviária (PADMA) e o Plano de Sinalização Náutica para o Amazonas, com duração de cinco anos. Para a campanha 2025/2026, o planejamento já foi aprovado e as ordens de serviço emitidas, com início previsto para meados de setembro e conclusão até o fim do ano, garantindo a continuidade da navegação em rotas estratégicas como Manaus–Itacoatiara, Benjamin Constant–São Paulo de Olivença e Coari–Codajás.

Além de garantir a navegabilidade, as ações do Ministério beneficiam populações ribeirinhas, comunidades tradicionais e operadores logísticos, assegurando o abastecimento de combustíveis, alimentos e insumos, integrando cadeias produtivas da Zona Franca de Manaus e do agronegócio, e aumentando a segurança e eficiência do transporte fluvial.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 05/09/2025

COM NOVO AEROPORTO E TÚNEL DE LIGAÇÃO COM SANTOS, BAIXADA SANTISTA ENTRA EM NOVA ROTA DE DESENVOLVIMENTO

Moradores da região ganham avanço na mobilidade urbana, expansão do turismo e crescimento econômico



Conexão porto e aeroporto vai ampliar o desenvolvimento da Baixada Santista e expandir o turismo regional - Foto: prefeitura de Guarujá

Após décadas de espera, duas grandes obras de infraestrutura saem do papel e começam a se tornar realidade para a cidade do Guarujá, no litoral de São Paulo. Estamos falando do Aeroporto Civil Metropolitano, que

está em fase de conclusão das obras e deverá ser entregue no início de 2026, e do túnel imerso Santos-Guarujá, esperado há 100 anos e que irá a leilão nesta sexta-feira (5). Juntos, os dois empreendimentos vão inaugurar uma nova era de mobilidade na Baixada Santista.

O que antes eram apenas projetos e promessas, hoje estão bem próximo de uma realidade que vai mudar a paisagem local. Com o túnel, a ligação entre as duas cidades será feita de forma mais rápida e eficiente, com tempo de deslocamento em poucos minutos, o que vai beneficiar trabalhadores que fazem a travessia diariamente. Guarujá também abriga parte das instalações do Porto de Santos. A nova estrutura vai melhorar a logística portuária, aperfeiçoar o escoamento de mercadorias e reduzir o custo do transporte de cargas.

Conexão Urbana

Enquanto o Aeroporto Civil Metropolitano, instalado na Base Aérea de Santos, permitirá voos comerciais regionais que farão a cidade entrar de vez no mapa do turismo, a nova infraestrutura também vai oferecer nova rota para executivos e técnicos do setor naval. A expectativa é de que o número de visitantes aumente significativamente e que a Baixada Santista, enfim, tenha um acesso aéreo compatível com sua importância econômica.

As duas obras contam com recursos do Novo PAC, Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, e tem parceria com o governo do Estado de São Paulo. E ambas são acompanhadas por meio do Ministério de Portos e Aeroportos.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os dois empreendimentos são grandes realizações não somente para as cidades, mas para São Paulo e para o Brasil.

“O aeroporto de Guarujá vai trazer para a Baixada Santista aviões de todo o Brasil, com turistas, com oportunidades de negócios e mais desenvolvimento para a cidade. E essa não é a única realização na região. Há o túnel, que junto com demais projetos para o Porto de Santos, o maior do Brasil e da

América Latina, vai alavancar a região a níveis de excelência internacional e ajudar a incrementar a economia do Brasil”.

Para a publicitária de 26 anos, Giovanna de Brito Abreu, moradora do Guarujá, as obras representam oportunidade de transformação na cidade e mudanças para a população local. “O aeroporto e o túnel trazem esperança de desenvolvimento, mais investimentos e até novas obras que beneficiem toda a população. A expectativa é de mais empregos, mais oportunidades e uma cidade com mais qualidade de vida para quem vive aqui.”

“O aeroporto vai abrir as portas de Guarujá para turistas de outros estados e até de fora do país. Isso vai movimentar nossas praias, hotéis, restaurantes e o comércio em geral, especialmente em Vicente de Carvalho, onde ele está localizado. Eu acredito que vai renovar o turismo e trazer um novo fôlego para a economia da cidade”,

acrescentou.

Conexão aérea

Com o aeroporto, Guarujá deve entrar em novos roteiros do turismo nacional, atraindo visitantes de diversas partes do país. A expectativa é de que o setor hoteleiro, a gastronomia e o comércio local sejam impulsionados com o aumento do fluxo de turistas, inclusive para eventos. Além disso, a valorização imobiliária e o aumento na circulação de pessoas e recursos devem aquecer ainda mais a economia da região.

Em abril deste ano, o Ministério de Portos e Aeroportos entregou as obras da primeira fase de melhorias dos aeroportos Civil Metropolitano, com destaque para a nova pista de pousos e decolagens, que tem 1.390 metros de comprimento por 45 metros de largura, maior, por exemplo, do



AEROPORTO DO GUARUJÁ

INVESTIMENTO:
R\$ **26,8** milhões

- Rota para voos comerciais regionais
- Incentivo ao turismo, hotelaria, gastronomia e comércio local
- Terminal de passageiros amplo - check-in, embarque, desembarque

INTEGRAÇÃO URBANA

- ✓ Melhor mobilidade
- ✓ Crescimento econômico
- ✓ Expansão do turismo
- ✓ Guarujá no mapa do turismo

TÚNEL IMERSO SANTOS ↔ GUARUJÁ

INVESTIMENTO:
R\$ **6,8** bilhões

- Extensão: 1,5 km (870m imersos)
- 6 faixas de tráfego
- Ciclovía + passagem de pedestres
- 9 mil empregos diretos e indiretos

GOVERNO DO BRASIL
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
DO LADO DO POVO BRASILEIRO



que a do Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro. A primeira etapa também incluiu pistas de táxi, o sistema de drenagem e barreiras de proteção contra a fauna.

Na ocasião da entrega, o prefeito da cidade, Farid Madi falou sobre a importância do aeroporto como um divisor de águas para o desenvolvimento da região. "É uma antiga reivindicação não só de Guarujá, mas de toda a Baixada Santista. Somando com o advento do túnel imerso Santos-Guarujá, vamos criar condições bastante propícias para Guarujá alcançar desenvolvimento social de forma sustentável", destacou.

Agora, estão sendo realizadas as obras da segunda fase do projeto, que compreende a implementação do terminal de passageiros e áreas de circulação externa, além de salas de embarque e desembarque, saguão, banheiros e balcões de check-in, e devem ficar prontas ainda neste ano. No total, os investimentos nas duas etapas de construção e melhorias do aeroporto totalizam investimento federal da ordem de R\$ 26,8 milhões.

Após o final das obras, o aeroporto deve passar por processo de homologação junto aos órgãos competentes, momento em que se tornará apto para iniciar voos comerciais. A previsão é que isso ocorra no primeiro semestre de 2026.

Projeto histórico

A obra histórica do Túnel de Santos-Guarujá vai permitir maior mobilidade entre as duas cidades, reduzir o tempo da travessia, além de ajudar no desenvolvimento da região. O trajeto atual entre as duas cidades é feito por balsa, que pode levar de 20 minutos a algumas horas, dependendo da movimentação no porto e condições climáticas, ou pelo trajeto de 40 km pela rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Sobre o túnel, Giovanna afirmou que vai facilitar a vida de quem vive na região e também dos visitantes. "Quem depende da balsa, das barcas ou das catraias sabe o quanto é desgastante enfrentar filas em alta temporada, esperar em dias de chuva e neblina ou quando o porto está sobrecarregado. Com o túnel, a travessia será muito mais fácil, rápida e acessível." Disse ainda acreditar que o comércio será um dos grandes beneficiados com a nova ligação. "Nós veremos crescer aquele 'turismo de um dia', ou seja, pessoas que vêm só para curtir a praia e acabam movimentando bares, restaurantes e lojas. Além disso, será uma rota a mais para entrar e sair da cidade, o que deve aliviar bastante o trânsito", destacou.

A publicitária falou também sobre as suas expectativas de melhoras na qualidade de vida das pessoas, em relação ao tempo em que levam para se locomover entre as cidades. "Acho que o túnel vai representar uma Guarujá mais acessível, mais conectada com toda a região e isso trará muito mais desenvolvimento, melhorando a vida de quem vive aqui."

O túnel terá 1,5 km de extensão, sendo 870 metros totalmente imersos, e contará com seis faixas de tráfego, ciclovia, passagem para pedestres e espaço reservado para o futuro Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Atualmente, mais de 21 mil veículos passam diariamente pelas duas margens utilizando balsas e catraias, além de 7,7 mil ciclistas e 7,6 mil pedestres.

O Governo do Estado estima que 9 mil empregos diretos e indiretos sejam gerados ao com a construção do Túnel Imerso Santos-Guarujá, projeto pioneiro no Brasil.

Nesta sexta-feira (5), acontece na sede da B3, em São Paulo, o leilão do túnel que vai ligar a cidade de Santos ao Guarujá, uma obra esperada há 100 anos. 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 valor da obra é estimado em 6,8 bilhões e o contrato terá duração de 30 anos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 04/09/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

EXPANSÃO DA FIO 2 AVANÇA COM NOVO EDITAL LANÇADO NESTA QUINTA (4)

Trecho da ferrovia na Bahia receberá investimento de R\$ 507,1 milhões para novas obras, fortalecendo o transporte de grãos e minérios



Governo Federal lança novo edital para a expansão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fio 2)/ Fotos: Infra S.A.

Comprometido com a missão de alavancar a multimodalidade e contribuir para que o Brasil esteja cada vez mais integrado por trilhos, o Governo Federal lançou nesta quinta-feira (4) um novo edital para a expansão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fio 2). Serão contratadas obras entre os municípios de Guanambi e Caetité, na Bahia, com

investimento estimado em R\$507,1 milhões em um trecho de 35,75 quilômetros de extensão.

“Esse aporte do governo vai contribuir para que seja realizado, no ano que vem, o leilão da ferrovia, que fará a integração de Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso, até o Porto de Ilhéus, na Bahia. Isso dará condições de ligação em direção a Chancay, no Peru, formando um Corredor Bioceânico no país”, destacou o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro. “A nova solução é histórica, pois há 15 anos o governo tentava viabilizar a construção deste trecho”, completou.

O edital é resultado do esforço técnico da Infra S.A., que realizou a revisão do traçado da ferrovia, inicialmente previsto para margear a barragem de um reservatório de água responsável pelo abastecimento de diversos municípios da região. Além da construção do trecho denominado Lote 05FC, também está prevista a elaboração dos projetos de engenharia necessários para a execução do empreendimento.

“As equipes da Infra S.A. trabalharam para adequar o traçado, principalmente próximo à Barragem de Ceraíma. O novo percurso garante o equilíbrio ambiental e uma ferrovia mais sustentável. Isso mitiga os riscos para a população local”, pontuou o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos.

As empresas interessadas em participar da licitação deverão apresentar propostas exclusivamente pela plataforma Licitações-e, do Banco do Brasil, observando o critério de menor preço. O edital e seus anexos estão disponíveis no portal da Infra S.A.

Nordeste em foco

Por seu papel de promover algumas das conexões mais importantes do Brasil, a Fio 2 é fundamental para formar um corredor logístico que facilite o escoamento da produção agrícola do Matopiba (MA, TO, PI e BA) e fortaleça a economia do Nordeste.

“Essa nova frente de obras é uma etapa fundamental para a conclusão dessa ferrovia que trará uma transformação real para a economia da Bahia e de todo o país”, finalizou o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos.

Mercado sem fronteiras

Uma das características do projeto de expansão da Fio 2 é a conexão com a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), na cidade de Mara Rosa, em Goiás. O traçado integra a ferrovia bioceânica,

ligando o Atlântico ao Pacífico - do Porto de Ilhéus ao Porto de Chancay, no Peru -, que irá criar um novo eixo comercial com a Ásia. O projeto está incluído no Plano Plurianual (PPA) 2024/2027 e já tem verba garantida do Governo Federal.

O corredor ferroviário Leste-Oeste (Fico-Fiol) possui uma extensão total de 1.708 quilômetros, distribuídos entre os 383 quilômetros da Fico I (ligando Água Boa/MT a Mara Rosa/GO), os 840 quilômetros da Fiol 3 (ligando Mara Rosa/GO a Correntina/BA) e os 485 quilômetros da Fiol 2 (conectando Barreiras a Caetité, ambas na Bahia).

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

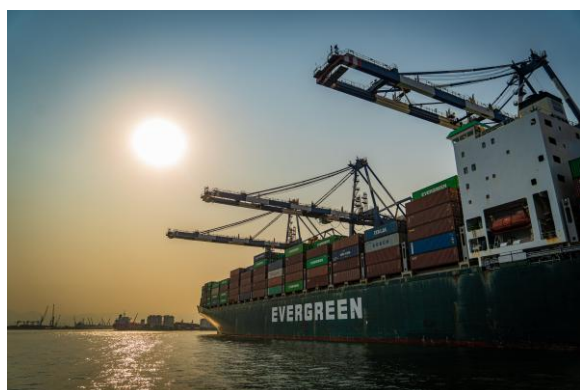
Data: 05/09/2025



PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE SANTOS SALTA SEIS POSIÇÕES EM RANKING MUNDIAL E ASSUME LIDERANÇA DA AMÉRICA LATINA EM CONTÊINERES

Redação Portogente



Porto de Santos lidera movimentação de contêineres na América Latina

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

 Único porto brasileiro entre os 100 maiores do mundo, Santos subiu seis posições em relação à edição anterior, passando da 43ª para a 37ª posição. Em 2024, movimentou 5,4 milhões de TEU (unidade de medida padrão de contêineres de 20 pés), um crescimento de 14,7% frente a 2023 (4,7 milhões de TEU).

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

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

Tendência de crescimento

Em julho de 2025, o Porto de Santos registrou um novo recorde histórico na movimentação de contêineres: 534,6 mil TEU, aumento de 8,5% em relação ao mesmo mês de 2024. No acumulado do ano, foram 3,3 milhões de TEU, crescimento de 7,9% frente aos sete primeiros meses do ano anterior.

 O desempenho positivo não se limita aos contêineres. Julho de 2025 também foi o melhor mês da história em cargas totais movimentadas, com 17,4 milhões de toneladas, ante 16,4 milhões em julho de 2024.

Sobre a Autoridade Portuária de Santos

A Autoridade Portuária de Santos (APS) é uma empresa pública vinculada ao Ministério dos Portos e Aeroportos. É responsável pelo planejamento logístico e administração da infraestrutura do Porto Organizado de Santos – o maior da América Latina, por onde passam aproximadamente 30% das trocas comerciais brasileiras.

📍 Localizado a apenas 70 km da Grande São Paulo, o complexo conta com 53 terminais: 39 arrendamentos, 8 retroportuários e 6 terminais de uso privado (TUPs), distribuídos entre as margens de Santos (direita) e Guarujá (esquerda).

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 04/09/2025

LÍDERES GLOBAIS DA XCMG VÊM AO BRASIL PARA DISCUTIR INOVAÇÃO E INVESTIMENTOS NO SETOR

Redação Portogente



🌐 Brasil Produtivo XCMG: encontro global de inovação e investimentos

O empresário Pérsio Briante é o organizador e embaixador do evento da maior fabricante de máquinas da linha de construção do mundo.

◆ Líderes globais da XCMG, maior fabricante de máquinas pesadas do planeta, estarão no Brasil no dia 16 de setembro, às 17h, no Um Rooftop (São Paulo), para participar do Brasil Produtivo. O encontro,

organizado pelo Grupo Extra Máquinas (presente em MT, PA, GO e SP), reunirá autoridades, empresários e representantes da cadeia produtiva para debater inovação, investimentos e o papel estratégico do Brasil no mercado global.

✅ Estão confirmados:

- Yang Dongsheng, CEO & Chairman do grupo
- Li Hanguang, presidente da XCMG no Brasil e América do Sul
- Tian Dong, vice-general manager para a região

A presença das lideranças reforça o compromisso da XCMG com o Brasil e a América do Sul, por meio de tecnologia, sustentabilidade e expansão de negócios.

📌 Programação

- ✓ Painéis temáticos
- ✓ Encontros de negócios
- ✓ Apresentação de soluções ligadas à produtividade, eficiência energética e inovação

👉 Segundo Pérsio Briante, CEO do Grupo Extra Máquinas, “não é apenas um encontro corporativo, mas um marco histórico para Brasil e China, fortalecendo relações e abrindo caminhos para novos investimentos”.

Já Amanda Machado, diretora de Novos Negócios da XCMG, destaca: “Ao longo de mais de uma década no Brasil, conquistamos avanços expressivos, ampliamos concessionárias, consolidamos filiais estratégicas e fortalecemos o pós-venda. Em 2021, alcançamos crescimento de 210% e faturamento de R\$ 1 bilhão”.

🔑 Pilares do evento

- 1 Apresentação institucional com foco em investimentos
- 2 Exposição da Linha XCMG 2026 (construção, mineração, agronegócio e logística)

3 Coquetel de networking com autoridades, empresários e entidades

XCMG: trajetória de liderança global

Com mais de 80 anos de história, a XCMG é líder absoluta na China e ocupa a 3ª posição mundial entre fabricantes de equipamentos de construção. Presente em 190 países, possui cerca de 30 mil colaboradores. Em 2024, alcançou a 4ª posição global e já integra a lista Fortune Global 500.

No Brasil desde 2011, destaca-se pela expansão da rede de concessionárias, investimento em tecnologia e foco em segmentos como mineração, com equipamentos elétricos, híbridos e conectados, alinhados à agenda de descarbonização.

Grupo Extra Máquinas – Unidades

Mato Grosso: Cuiabá, Sinop, Nova Mutum, Primavera do Leste, Rondonópolis e Água Boa

Pará: Benevides, Marabá, Redenção, Parauapebas e Santarém

Goiás: Goiânia e Rio Verde

São Paulo: São Paulo, Sumaré e Guarulhos

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 04/09/2025

GRUPO ID LOGISTICS AMPLIA PRESENÇA MUNDIAL PARA 19 PAÍSES COM FILIAL NO CANADÁ

Redação Portogente



ID Logistics abre sua primeira filial no Canadá CA

Esta primeira operação canadense é resultado de uma expansão estratégica de um relacionamento de longo prazo com um dos principais líderes mundiais de e-commerce, iniciado em 2017.

A ID Logistics está dando um novo passo em seu desenvolvimento com a instalação da primeira filial no Canadá, o 19º país a ingressar no Grupo. A abertura de um site logístico em Ajax, na área metropolitana de Toronto, marca a continuação de uma parceria global com um player de e-commerce e

reforça sua estratégia de se posicionar como operador de referência internacional.

Canadá: um marco estratégico

Além do forte desenvolvimento nos Estados Unidos, o Canadá completa um sistema norte-americano capaz de atender às crescentes necessidades dos clientes.

"A abertura do Canadá é uma grande oportunidade: a ID Logistics agora está pronta para apoiar seus clientes em toda a América do Norte."

- Eric Hémar, Presidente da ID Logistics

Localização estratégica

O novo site está em Ajax, região que concentra mais de 50% do espaço logístico do Canadá. Essa escolha garante proximidade com os principais centros de consumo do país.

O centro de distribuição conta com 70 mil m², 120 docas e capacidade de processar até 75 mil unidades por dia. O design segue as melhores práticas globais do Grupo e inclui adaptações às rigorosas condições climáticas locais ❄️.

Recursos Humanos e Expansão

Um plano estruturado de RH foi desenhado para o mercado canadense, que enfrenta escassez de mão-de-obra qualificada. Cerca de 300 colaboradores devem integrar a operação, com treinamentos em plataformas do Grupo e suporte internacional no processo de start-up.

Canadá: mercado em ascensão

Com 41 milhões de habitantes e um setor logístico em rápida transformação, o Canadá é visto como um mercado estratégico. Além de atender clientes já parceiros, a ID Logistics busca conquistar novas operações no país.

Sobre o Grupo ID Logistics

O Grupo ID Logistics, liderado por Eric Hémar, é um dos maiores operadores logísticos internacionais, com faturamento de € 3,3 bilhões em 2024. Presente em 19 países, administra 450 sites e emprega 42 mil colaboradores. No Brasil, sob a direção de Gilberto Lima, a empresa conta com mais de 8 mil funcionários e mais de 1 milhão de m² de armazenagem, atendendo grandes players de diversos segmentos.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 04/09/2025

APS OBTÉM RECEITA RECORDE E SUPERA R\$ 1 BILHÃO NO PRIMEIRO SEMESTRE

Redação Portogente

Porto de Santos e Itajaí: APS supera R\$ 1 bilhão de receita no 1º semestre de 2025



A Autoridade Portuária de Santos (APS), responsável pela infraestrutura pública do Porto de Santos e de Itajaí (SC), obteve uma receita bruta de R\$ 1,04 bilhão no primeiro semestre de 2025.

Essa foi a primeira vez em que a APS superou a marca de R\$ 1 bilhão em um primeiro semestre, resultado que representa +13,4% em relação ao mesmo período de 2024 (R\$ 921 milhões). 

O principal fator para esse recorde foi o volume extra de receitas obtido após a APS assumir o Porto de Itajaí.

Também no período, a APS registrou lucro líquido de R\$ 159,4 milhões, valor 53,6% menor do que o de 2024. Entre os motivos, está o acordo com o fundo de pensão Portus, que havia passado por intervenção federal.

Esse pacto permitiu a retomada de benefícios previdenciários aos ex-empregados aposentados e encerrou três ações judiciais com valor superior a R\$ 3 bilhões. O reconhecimento das despesas do acordo foi registrado no 1º trimestre de 2025.

Já no 2º trimestre, o lucro da APS foi de R\$ 146,7 milhões, praticamente estável em relação ao mesmo período de 2024 (R\$ 147,2 milhões).

EBITDA

O EBITDA ajustado alcançou R\$ 544 milhões no primeiro semestre, um avanço de +15,9%. A margem EBITDA atingiu 59%, crescimento de 1,2 ponto percentual em relação ao mesmo período de 2024.



E Sobre a APS

A Autoridade Portuária de Santos é uma empresa pública vinculada ao Ministério dos Portos e Aeroportos. É responsável pelo planejamento logístico e pela administração da infraestrutura do Porto Organizado de Santos, o maior da América Latina, por onde passam aproximadamente 30% das trocas comerciais brasileiras.

O complexo está localizado a 70 km da Grande São Paulo e conta com 53 terminais, sendo: 39 arrendamentos, 8 retroportuários e 6 TUPs, distribuídos entre as margens de Santos (direita) e Guarujá (esquerda). 

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 04/09/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – CENTRO DO OCEANO: UM NOVO IMPULSO À ECONOMIA AZUL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente inauguração do Centro de Oceano, iniciativa do Pacto Global da ONU, na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), em Santos (SP), marca um importante momento na abordagem brasileira sobre a economia marítima. Ao receber o sétimo centro do tipo no mundo e o primeiro da América Latina, o Brasil assume um papel de liderança na busca por soluções sustentáveis para o uso dos recursos marinhos. A plataforma tem a missão de conectar empresas, setor público, sociedade civil e academia em torno de um tema vital para o futuro do planeta e da economia.

A escolha do Brasil, com sua diversidade oceânica e 7,5 mil quilômetros de costa, reflete a relevância do país no comércio internacional e a necessidade de uma gestão mais integrada e sustentável de seus recursos marinhos. Conforme explicou o co-diretor executivo do Pacto Global – Rede Brasil, Guilherme Xavier, a economia marítima é um dos motores do desenvolvimento social e econômico, e a iniciativa busca mobilizar todos os stakeholders para discutir temas como segurança, desenvolvimento econômico e financiamento dos oceanos.

A importância da criação do centro reside na sua capacidade de integrar diferentes setores em um diálogo sobre o papel estratégico dos oceanos. A iniciativa é uma oportunidade de levar o debate sobre a economia oceânica para o centro da agenda nacional. A gerente de Água, Oceano e Resíduos do Pacto Global, Gabriela Otero, ressaltou que a primeira fase do projeto envolveu um mapeamento de organizações brasileiras ligadas ao tema, o que demonstra a intenção de construir uma base sólida para o debate.

O desenvolvimento de políticas voltadas ao desenvolvimento da economia oceânica é um passo fundamental para o Brasil. A economia azul, que engloba setores como transporte marítimo, pesca, turismo costeiro e energia eólica offshore, tem um vasto potencial de crescimento. No entanto, esse crescimento deve ser sustentável e equilibrar o desenvolvimento econômico com a preservação ambiental. O Centro de Oceano pode ser o catalisador para a criação de políticas públicas que incentivem o investimento em tecnologias limpas, a descarbonização da frota marítima e a gestão sustentável dos recursos marinhos.

A presença do Centro de Oceano no Brasil não é apenas um reconhecimento de sua importância, mas um chamado à ação. A plataforma pode servir como um instrumento para que o País cumpra seu compromisso com a Agenda 2030 e o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 14, que trata da vida na água. A colaboração entre os setores é a chave para garantir que o Brasil desenvolva uma economia azul que seja próspera, segura e sustentável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2025



NACIONAL - HUB – CURTAS - ANTAQ AUTORIZA IMPLANTAÇÃO DE UM NOVO TUP EM ARROIO DO SAL

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

NOVO TERMINAL NO RS

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou a implantação de um novo porto privado em Arroio do Sal, no Litoral Norte do Rio Grande do Sul. A decisão, que permite o avanço do projeto, foi publicada no Diário Oficial da União nessa quinta-feira, dia 4. O empreendimento, chamado Porto Litoral Norte, é uma iniciativa da empresa Doha Investimentos e Participações. Com investimento privado estimado em R\$ 55 bilhões, o terminal será offshore, localizado a 2,8 quilômetros da costa. Em terra, um complexo industrial e de passageiros será construído em uma área de 150 hectares no bairro Arroio Seco, com acesso direto à BR-101.

ACESSO FERROVIÁRIO

O projeto Porto Litoral Norte prevê um calado de 30 metros, que permitirá a atracação de navios de grande porte. Sua capacidade operacional planejada é de 23,4 mil contêineres e uma movimentação anual de até 43,9 milhões de toneladas. A proposta também inclui a retomada da construção de uma ferrovia que ligará Arroio do Sal a Terra Roxa, no Paraná. O plano já havia recebido um aval preliminar da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em 2023, mas foi arquivado por falta de manifestação da empresa.

CONCORRÊNCIA

O empreendimento portuário ficará a cerca de cinco quilômetros ao norte da área do projeto Porto Meridional, conduzido pela DTA Engenharia. Agora, o novo terminal depende da aprovação do Ministério de Portos e Aeroportos.

DRAGAGEM NO RIO MADEIRA

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) está tomando medidas preventivas para garantir a navegabilidade do Rio Madeira e assegurar o abastecimento da Zona Franca de Manaus (AM). As ações são baseadas em dados da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN). Atualmente, a profundidade do rio em Porto Velho (RO) é de 2,95 metros, o que representa 1,75 metro acima do nível registrado no mesmo período de 2024.

PONTOS CRÍTICOS

A dragagem já começou em trechos críticos entre Porto Velho e a cidade de Manicoré, no Amazonas. A operação iniciou em julho pelo passo Salomão-Fausto e agora se concentra no passo Miriti, de onde serão removidos cerca de 480 mil metros cúbicos de sedimentos. A expectativa é que essa etapa seja concluída até 20 de setembro.

NAVEGABILIDADE

“Estamos trabalhando para manter a navegabilidade, garantir o abastecimento das comunidades, fortalecer a competitividade do transporte de cargas e promover a sustentabilidade das hidrovias da Amazônia”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2025

NACIONAL - GOL E AZUL TÊM 30 DIAS PARA ENTREGAR ACORDO DE CODESHARE AO CADE

Autarquia suspende expansão de rotas conjuntas e avalia possíveis efeitos concorrenciais da parceria anunciada em 2024

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) determinou que as companhias aéreas Gol e Azul apresentem, no prazo de até 30 dias a partir da notificação, cópia integral e detalhes do acordo de cooperação comercial (codeshare) firmado entre elas em maio de 2024. A parceria,

anunciada pelas empresas como forma de “conectar suas malhas aéreas”, passou a ser alvo de análise formal pela autarquia.



Pela decisão, Gol e Azul não poderão expandir as rotas incluídas no acordo até que o Cade conclua a avaliação sobre o mérito da operação e seus possíveis impactos no mercado

A decisão estabelece que Gol e Azul não poderão expandir as rotas incluídas no acordo até que o Cade conclua a avaliação sobre o mérito da operação e seus possíveis impactos no

mercado. Caso as informações solicitadas não sejam entregues dentro do prazo, as empresas terão de suspender o codeshare, respeitando os bilhetes já emitidos e os direitos dos passageiros que adquiriram passagens conjuntas.

A medida decorre de um Procedimento de Apuração de Ato de Concentração instaurado pelo Cade para verificar se os termos do acordo deveriam ser submetidos à análise e aprovação de seu tribunal, formado pelos conselheiros responsáveis por examinar atos de concentração e infrações à ordem econômica. De acordo com o conselheiro Carlos Jacques, relator do processo, o procedimento não antecipa juízo sobre os efeitos concorrenciais da parceria, mas busca assegurar que a autarquia tenha acesso às informações completas antes de avaliar o caso. Ele destacou que contratos de codeshare não são automaticamente isentos de análise concorrencial e devem ser examinados individualmente, levando em conta as características de cada operação.

Em seu voto, Jacques resgatou decisões anteriores do Cade sobre acordos semelhantes e propôs balizas para orientar futuras análises. Entre os critérios sugeridos estão a participação de empresas aéreas nacionais, a sobreposição de malhas, a bilateralidade dos acordos e a possibilidade de que esses arranjos tenham efeitos equivalentes a fusões, especialmente no que diz respeito ao risco de coordenação entre concorrentes.

O relator observou que acordos envolvendo companhias brasileiras em rotas domésticas merecem atenção redobrada, uma vez que afetam diretamente o nível de concorrência no mercado interno. Por essa razão, destacou, casos anteriores que envolveram apenas parcerias internacionais, como o da TAM com a Qatar Airways, não se aplicam ao contexto da Gol e da Azul. O voto de Jacques foi acompanhado de forma unânime pelos demais conselheiros.

A Gol informou que o acordo prevê, em um primeiro momento, a inclusão de rotas domésticas exclusivas — aquelas operadas por só uma das empresas — e a integração dos programas de fidelidade. Com isso, passageiros que comprarem bilhetes de trechos contemplados pelo codeshare poderão acumular pontos ou milhas no programa de sua preferência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2025

REGIÃO NORDESTE - GOVERNO LANÇA EDITAL PARA OBRAS DA FIO 2 NA BAHIA

Trecho de 35,75 km entre Guanambi e Caetitê terá investimento de R\$ 507 milhões e faz parte do corredor bioceânico que ligará Mato Grosso ao Peru

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O Governo Federal publicou na quinta-feira (4) o edital para execução de obras no Lote 05FC da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fio 2), em um trecho de 35,75 quilômetros localizado entre Guanambi e Caetitê, na Bahia. O investimento estimado é de R\$ 507,1 milhões e a contratação inclui também a elaboração dos projetos de engenharia necessários para a execução do empreendimento.

Segundo o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, a contratação é uma etapa necessária para viabilizar o leilão da ferrovia previsto para 2025. “Esse aporte do governo vai contribuir para que seja realizado, no ano que vem, o leilão da ferrovia, que fará a integração de Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso, até o Porto de Ilhéus, na Bahia. Isso dará condições de ligação em direção a Chancay, no Peru, formando um Corredor Bioceânico no país”, afirmou.

O traçado do lote passou por revisão técnica realizada pela Infra S.A. para evitar impactos na barragem de Ceraíma, responsável pelo abastecimento de diversos municípios da região. “As equipes da Infra S.A. trabalharam para adequar o traçado, principalmente próximo à Barragem de Ceraíma. O novo percurso garante o equilíbrio ambiental e uma ferrovia mais sustentável. Isso mitiga os riscos para a população local”, explicou o diretor-presidente da estatal, Jorge Bastos.

As propostas das empresas interessadas deverão ser enviadas exclusivamente pela plataforma Licitações-e, do Banco do Brasil, e o critério de julgamento será o de menor preço. O edital e seus anexos estão disponíveis no portal da Infra S.A.

A Fiol é considerada um dos principais corredores logísticos em implantação no país, com o objetivo de facilitar o escoamento da produção agrícola do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) e ampliar a competitividade do Nordeste.

O projeto integra a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), em Mara Rosa (GO), formando um corredor bioceânico que ligará o Porto de Ilhéus (BA) ao Porto de Chancay, no Peru. A ligação permitirá a criação de um novo eixo comercial com a Ásia. O corredor ferroviário Leste-Oeste (Fico-Fiol) tem extensão total de 1.708 quilômetros, somando os 383 quilômetros da Fico I (Água Boa/MT – Mara Rosa/GO), os 840 quilômetros da Fiol 3 (Mara Rosa/GO – Correntina/BA) e os 485 quilômetros da Fiol 2 (Barreiras – Caetité/BA).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2025

REGIÃO SUDESTE - TCU REJEITA PEDIDO DE SUSPENSÃO E LIBERA LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Ministro Bruno Dantas rejeitou a solicitação do MPTCU que alegava restrições do BNDES a empresas brasileiras e risco de favorecimento a concorrentes estrangeiros

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A decisão foi proferida pelo ministro Bruno Dantas, que considerou a representação improcedente e destacou a ausência de requisitos para a paralisação do certame do túnel

O Tribunal de Contas da União (TCU) rejeitou na quinta-feira (4) o pedido do Ministério Público junto ao tribunal (MPTCU) para suspender o leilão do túnel Santos-Guarujá, previsto para esta sexta-feira (5), às 16h, na sede da B3, em São Paulo. A decisão foi proferida pelo ministro Bruno Dantas, que considerou a representação improcedente e destacou a ausência de requisitos para a

paralisação do certame.

O subprocurador-geral do MPTCU, Lucas Rocha Furtado, havia solicitado a suspensão com base em reportagem jornalística, alegando que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) teria imposto restrições a empresas brasileiras ao negar financiamento e garantias, o que comprometeria a competitividade, a soberania nacional e o desenvolvimento da indústria do país. Também pediu a reabertura do prazo para recebimento de propostas e investigação sobre eventual favorecimento de concorrentes estrangeiros.



O ministro Bruno Dantas afirmou que os argumentos apresentados não preenchiam os requisitos para a concessão de medida cautelar e que se baseavam apenas em matérias jornalísticas, sem provas efetivas de irregularidades por parte do BNDES. “A obtenção de financiamento depende de estratégias empresariais, condições de capital e da própria análise do BNDES, que não é obrigado a financiar todos os interessados”, observou o relator. Ele ressaltou que questões ligadas ao crédito não fazem parte do edital e pertencem ao risco de mercado de cada licitante. Para Dantas, a eventual ausência de grupos nacionais no certame decorre de fatores econômicos e não de falhas na licitação.

Nos bastidores, grupos brasileiros se queixam de um possível favorecimento a concorrentes estrangeiros, mas o BNDES nega que isso tenha ocorrido.

O projeto é considerado um dos mais relevantes do setor de infraestrutura e será o primeiro túnel imerso da América Latina. O investimento é estimado em R\$ 6,8 bilhões, dos quais R\$ 5,14 bilhões serão divididos igualmente entre os governos federal e estadual. O restante será custeado pela iniciativa privada. O contrato terá validade de 30 anos e abrangerá construção, operação e manutenção do túnel. Além do aporte inicial, o poder público pagará uma contraprestação anual de R\$ 438 milhões para operação e manutenção assim que a obra for concluída.

O túnel terá 1,5 quilômetro de extensão, ligando a região de Vicente de Carvalho, em Guarujá, ao bairro Macuco, em Santos, próximo ao porto. Serão 870 metros de estrutura submersa, composta por seis módulos pré-moldados de concreto armado, a uma profundidade mínima de 21 metros. A técnica já é utilizada em países da Europa e da Ásia e permite a instalação sem interromper o tráfego de navios no canal.

O projeto prevê três faixas de rolamento por sentido, uma delas adaptável para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de ciclovia, passagem para pedestres e galeria de serviços. A expectativa é que o trajeto entre Santos e Guarujá seja feito em cerca de cinco minutos, substituindo as atuais balsas, que levam em média 18 minutos e são sujeitas a filas e variações de operação. Pela estrada, o deslocamento pode chegar a uma hora.

Prioridade

A obra é considerada prioritária para a mobilidade da Baixada Santista e para o escoamento de cargas do Porto de Santos, que hoje enfrenta congestionamentos frequentes na Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055). O projeto já tem licença ambiental prévia da Cetesb, emitida em agosto de 2025.

O leilão atraiu propostas da espanhola Acciona e da portuguesa Mota-Engil. Vencerá o certame a empresa que oferecer o maior desconto sobre a contraprestação mensal que o poder público pagará durante a concessão.

Para viabilizar o empreendimento, serão necessárias desapropriações em Santos e no distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá. O contrato deve ser assinado em três a quatro meses após o leilão, prazo que pode ser prorrogado. As obras têm previsão de execução de quatro a cinco anos.

O aporte estadual será feito após a assinatura do contrato, e o federal até 60 dias depois. Se houver atraso, o estado poderá fazer o depósito ou contratar financiamento, com mais 40 dias para comprovação.

Quando o túnel entrar em operação, haverá cobrança de pedágio para veículos, inicialmente calculado em R\$ 6,15 por travessia para automóveis em valores de 2024, sujeito a atualização pela inflação e a reajustes anuais. Ciclistas e pedestres serão isentos de pagamento. A concessionária poderá obter receitas acessórias, como exploração de publicidade.

Prometido há cerca de 100 anos, o túnel Santos–Guarujá é a maior obra do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

TV BE News vai acompanhar o certame e promover debate

A TV BE News fará uma cobertura especial do histórico leilão do túnel imerso Santos-Gua-rujá, nesta sexta-feira (5). Antes do certame, a partir das 15h30, você terá todas as informações ao vivo, diretamente da B3, em São Paulo, local do evento.

O leilão está marcado para as 16 horas. Assim que o vencedor for conhecido, a TV irá trans-mir um debate com a participação do diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo, e do ex-secretário nacional de Portos e Aeroportos, o consultor Fabrício Pierdomenico.



Para acompanhar o evento, acesse www.portalbenews.com.br Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br ou o canal da TV BE News no YouTube (@tv_benews). Se preferir, direcione o seu celular para este QR-code.

Transmissão ao vivo

A TV BE News transmite o leilão ao vivo, a partir das 15h30, neste link .
<https://www.youtube.com/live/nrq4e5XRFXy>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/09/2025

NACIONAL - APÓS MAIS DE 100 ANOS DE ESPERA, TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ VAI A LEILÃO

Certame na B3, em São Paulo, definirá a concessionária responsável pela construção da ligação submersa entre as duas cidades

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Será nesta sexta-feira (5), às 16 horas, na sede da B3, em São Paulo, o leilão que definirá a concessionária responsável pela construção do túnel imerso que ligará Santos ao Guarujá. O projeto é aguardado pela população da Baixada Santista há mais de um século e se tornou um dos principais símbolos da demanda por integração entre as duas margens do estuário.

A ideia de uma ligação definitiva surgiu nos anos 1920, quando Santos já despontava como o maior porto da América Latina e o movimento de cargas crescia de forma acelerada. A travessia por balsas, fundamental para trabalhadores e moradores, começava a mostrar limitações, especialmente diante do papel crescente da cidade na economia nacional. Foi nesse contexto que se falou pela primeira vez em uma travessia seca, proposta que atravessaria o século XX sem se concretizar.

Em 1948, o tema voltou a ser debatido. Engenheiros e autoridades analisaram a construção de uma ponte levadiça que permitiria o tráfego sem interromper a navegação. A proposta, no entanto, dividiu opiniões. Para alguns, era uma solução moderna; para outros, poderia comprometer a expansão do porto e a entrada de navios de maior porte. Naquele momento, já se cogitava um túnel como alternativa mais adequada, mas os custos e a complexidade técnica estavam além do viável para a época.

As décadas seguintes foram marcadas por novos estudos, anúncios e frustrações. Na década de 1960, projetos voltaram à pauta, e nos anos 1980, governos federal e estadual apresentaram novos planos, que acabaram barrados pela crise econômica e pela falta de orçamento. A cada anúncio, a expectativa era renovada; a cada adiamento, a decepção da população aumentava.

No início dos anos 2000, o projeto parecia prestes a avançar. Em 2010, um novo anúncio acendeu a esperança de que a ligação finalmente deixaria de ser promessa. Mas novamente surgiram obstáculos ambientais e financeiros que adiaram a obra. O túnel passou a ser visto não apenas como solução de mobilidade, mas como um retrato de uma espera histórica, que se tornava mais



urgente a cada ano. A ausência de uma ligação seca impactou profundamente a rotina da região. Também houve reflexos econômicos: a falta de passagem direta dificultava a integração entre Santos e Guarujá e criava gargalos logísticos no escoamento de cargas de um dos maiores complexos portuários do mundo.

Obra do PAC

O avanço definitivo aconteceu em 2024, quando o governo federal incluiu o túnel entre as obras prioritárias do Novo PAC. Pela primeira vez, o projeto ganhou previsão de orçamento, cronograma e modelo de execução. Neste ano, o governo de São Paulo publicou o edital para a construção do primeiro túnel submerso da América Latina, com investimento esmado em R\$ 6,8 bilhões.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2025

NACIONAL - AEROPORTO DE GUARUJÁ PROMETE TER INTEGRAÇÃO COM O EMPREENDIMENTO

Após décadas de planejamento, o Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá se aproxima da conclusão das obras, com previsão de entrega para o início de 2026. Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, a infraestrutura está sendo implementada na Base Aérea de Santos e permitirá voos comerciais regionais, ampliando o acesso aéreo da Baixada Santista.

O mesmo Ministério informa que a operação do aeroporto será integrada ao futuro Túnel Imerso Santos-Guarujá, cujo leilão será realizado nesta sexta-feira (5). Com a nova ligação, o tempo de deslocamento entre Santos e Guarujá será reduzido, beneficiando a logística de passageiros e cargas, incluindo o tráfego relacionado ao Porto de Santos.

Conforme dados do Ministério, a primeira fase de obras do aeroporto incluiu pista de pousos e decolagens com 1.390 metros de comprimento por 45 metros de largura, sistema de drenagem, pistas de taxi e barreiras de proteção contra a fauna. Atualmente, estão em andamento a segunda fase, com construção do terminal de passageiros, áreas de circulação externa, salas de embarque e desembarque, saguão, banheiros e balcões de check-in, com investimento federal total de R\$ 26,8 milhões.

O Ministério de Portos e Aeroportos acrescenta que, após a conclusão das obras, o aeroporto passará por processo de homologação junto aos órgãos competentes, tornando-se apto para iniciar voos comerciais no primeiro semestre de 2026.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2025

PORTO DE SANTOS - TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ VAI A LEILÃO NESTA SEXTA-FEIRA EM SP

Modelo imerso de construção, inspirado em projeto europeu, será usado no túnel que conecta as cidades e integra a logística portuária da região

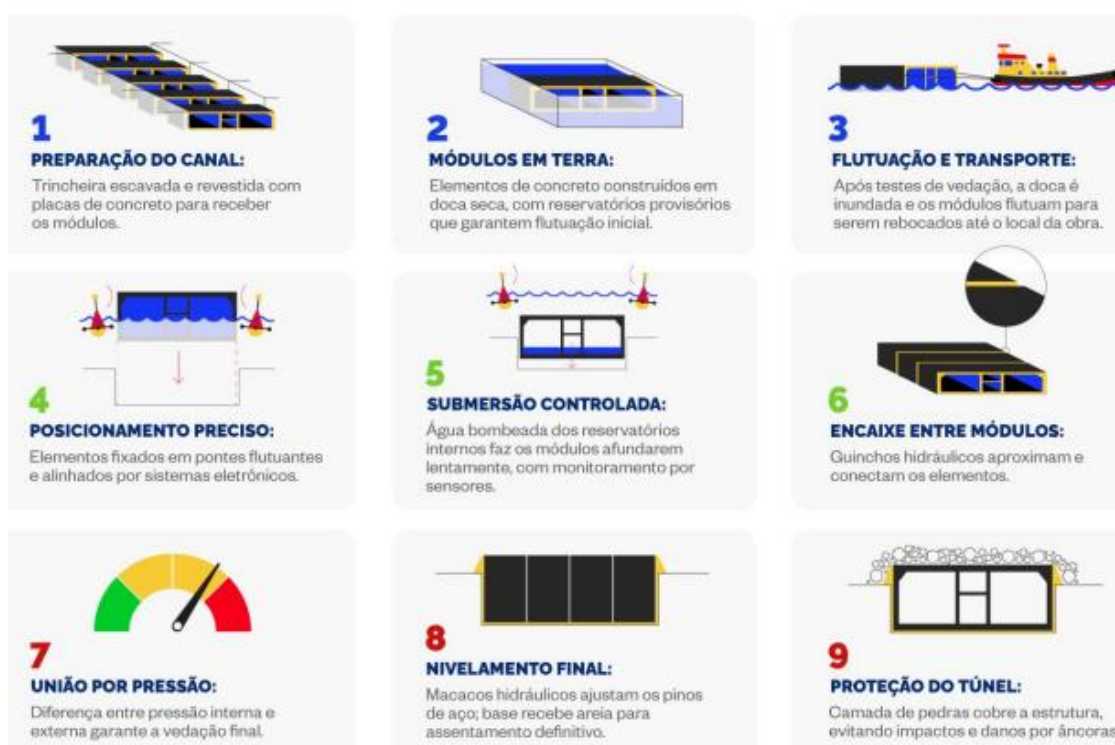
Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Obra de R\$ 6,8 bilhões terá concessão de 30 anos. Empresas Acciona e Mota-Engil disputam contrato

O leilão do projeto do túnel submerso que ligará Santos e Guarujá, no litoral paulista, acontece nesta sexta-feira (5), às 16h, na B3, em São Paulo. Avaliada em R\$ 6,8 bilhões, a obra terá concessão de 30 anos para construção, operação e manutenção da travessia.

Segundo o edital, R\$ 5,14 bilhões serão de recursos públicos, divididos entre o governo federal e o governo de São Paulo. O restante será coberto pela iniciativa privada. A Autoridade Portuária de Santos (APS) atua como interveniente do processo.

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



Dois grupos estrangeiros participam da disputa. A espanhola Acciona, responsável pela Linha 6-Laranja do Metrô de São Paulo, e a portuguesa Mota-Engil, que recentemente firmou contrato com a Petrobras para serviços em plataformas offshore.



Em abril deste ano, Silvio Costa Filho visitou o canteiro de obras do túnel Fehmarnbelt, que ligará a Alemanha à Dinamarca e é a maior obra de infraestrutura em andamento na Europa

Para o presidente da APS, Anderson Pomini, o leilão representa o fim de um ciclo de indefinições que se arrasta há décadas. “Foram cem anos de debates, de projetos, de sonhos interrompidos e retomados. Cem anos em que homens e mulheres dedicaram suas vidas para que este momento fosse possível”, afirmou.

O túnel terá 1,5 quilômetro de extensão, sendo 870 metros imersos sob o canal do Porto de Santos, com módulos de concreto pré-moldados. O projeto prevê três faixas em cada sentido, uma delas para Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ciclovia, espaço para pedestres e galeria de serviços. A licença ambiental prévia foi emitida pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) em agosto.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirma que a obra terá impacto direto na economia regional e nacional. “O túnel Santos–Guarujá é uma das obras mais emblemáticas do Novo PAC e marca um novo tempo para a mobilidade urbana e a infraestrutura do Brasil, que agora se torna realidade com o esforço conjunto dos governos federal e estadual. Essa obra vai encurtar distâncias, gerar empregos, fortalecer o turismo, dinamizar a economia local e ampliar a eficiência logística do Porto de Santos.”

Atualmente, a ligação entre Santos e Guarujá é feita por balsas ou pelo trajeto de 43 quilômetros via Rodovia Cônego Domênico Rangoni. Com o túnel, o percurso poderá ser feito em cerca de dois minutos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2025

NACIONAL - VALE REABRE MINA CAPANEMA E LANÇA PLANO DE R\$ 67 BI ATÉ 2030

Operação modernizada em Ouro Preto promete ser referência em mineração sem barragens, com caminhões autônomos e reaproveitamento de rejeitos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



De acordo com a Vale, a mina vai operar com umidade natural, sem uso de água no processamento e sem geração de rejeitos, eliminando a necessidade de barragens

A Vale inaugurou na quinta-feira (4), em Ouro Preto (MG), a mina Capanema, retomando a operação após 22 anos de paralisação. A solenidade reuniu o presidente da mineradora, Gustavo Pimenta, o governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), e o presidente da Assembleia Legislativa de Minas Gerais (ALMG), Tadeu Leite (MDB), além de executivos e autoridades locais.



O projeto recebeu R\$ 5,2 bilhões em investimentos para modernização das instalações e integração com outras minas da região. As obras duraram cinco anos, envolveram mais de 40 empresas e mobilizaram 6 mil trabalhadores no pico das atividades, com prioridade para mão de obra local. A operação contará com 800 empregados.

A reativação de Capanema faz parte de um plano mais amplo: a mineradora anunciou que vai investir R\$ 67 bilhões em Minas Gerais até 2030, com foco em inovação, segurança e sustentabilidade. A meta é reduzir o uso de barragens, ampliar as práticas de mineração circular, diminuir a emissão de carbono e modernizar os cinco complexos operacionais que mantém no estado. Os aportes devem gerar cerca de R\$ 440 milhões em royalties por ano e movimentar R\$ 3 bilhões anuais em salários para aproximadamente 60 mil profissionais, entre empregados e contratados.

Segundo a Vale, a mina vai operar com umidade natural, sem uso de água no processamento e sem geração de rejeitos, eliminando a necessidade de barragens. O novo modelo inclui cinco caminhões autônomos e o reaproveitamento de minério de ferro vindo de antigas pilhas de estéril. A expectativa é de que Capanema adicione cerca de 15 milhões de toneladas por ano à produção da companhia, contribuindo para o alcance do guindaste de 340 a 360 milhões de toneladas em 2026.

O presidente da Vale destacou que o relançamento da mina está alinhado ao processo de transformação pelo qual a empresa vem passando desde os desastres de Mariana e Brumadinho. “Não dá para esquecer Brumadinho e Mariana”, afirmou Gustavo Pimenta. “Essa transformação é a base da nova fórmula como a Vale pensa e age na mineração. Ela se materializa, por exemplo, nos grandes avanços que vemos na gestão de barragens. Hoje não temos mais nenhuma barragem em nível máximo de emergência.”

Para Pimenta, Minas Gerais está no centro da estratégia de evolução da companhia. “Temos uma longa história de aprendizados, de uma profunda evolução cultural e, sobretudo, de parceria com os mineiros. Seguimos juntos nessa jornada, na certeza do nosso legado para o desenvolvimento sustentável do Estado. 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”, afirmou.

O vice-presidente executivo Comercial e de Desenvolvimento da Vale, Rogério Nogueira, reforçou que os investimentos permitirão a oferta de um portfólio de minério de ferro mais flexível e de alta qualidade. “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. Minas Gerais é estratégico no fornecimento desse produto, contribuindo diretamente para a descarbonização da indústria siderúrgica”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/09/2025

NACIONAL - FILTRAGEM A SECO E MINERAÇÃO CIRCULAR: PRÓXIMOS PASSOS EM MINAS

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

No pacote de investimentos anunciado pela Vale, entre as iniciativas em curso está a ampliação da filtragem e do empilhamento a seco de rejeitos, para reduzir o uso de barragens de 30% para 20% em Minas Gerais. A Vale também mantém o Programa de Descaracterização de Estruturas a Montante, que já concluiu 60% das obras previstas. Das 13 estruturas remanescentes, oito estão em obras, todas inativas e monitoradas 24 horas por dia pelos Centros de Monitoramento Geotécnico da companhia.

“Continuamos avançando na gestão de nossas estruturas geotécnicas, aprimorando os controles e estudos técnicos e desenvolvendo tecnologia de ponta, em parceria com nossos fornecedores, para eliminar nossas barragens a montante, com foco absoluto na segurança dos nossos empregados, das comunidades vizinhas e na proteção do meio ambiente. Esse é um passo essencial para uma mineração mais segura e alinhada às expectativas da sociedade”, afirmou Rafael Biar, vice-presidente executivo Técnico da Vale.

A companhia também vem ampliando suas práticas de mineração circular, com reaproveitamento de minério de ferro de estruturas antigas, como pilhas de estéril e barragens em processo de descaracterização. Em 2025, a produção a partir dessas fontes chegou a 9 milhões de toneladas no primeiro semestre, um crescimento de 14% em relação ao mesmo período do ano passado. A meta é que até 2030 cerca de 10% da produção da mineradora venha dessas fontes. Minas Gerais responde por 80% desse volume.

Outros projetos incluem a produção de areia sustentável, com mais de 3 milhões de toneladas comercializadas nos últimos dois anos, e a Fábrica de Blocos em Itabirito, que transforma rejeitos em insumos para construção civil.

As operações da Vale em Minas Gerais empregam 63 mil pessoas, entre trabalhadores próprios e terceirizados, e responderam por 3,5% do PIB estadual em 2023, segundo estudo da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe). A companhia também mantém programas de apoio cultural e preservação ambiental. De 2020 a 2024, investiu R\$ 370 milhões em 335 projetos culturais, beneficiando mais de um milhão de pessoas em 45 municípios. A mineradora protege 73 mil hectares de áreas verdes no estado, além de outras 41 mil hectares em reservas legais e áreas de compensação ambiental.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2025

NACIONAL - CENTRO DE OCEANO BRASIL É OFICIALMENTE LANÇADO EM SANTOS

Sétima unidade do Pacto Global da ONU busca engajar diferentes setores em ações de sustentabilidade e desenvolvimento econômico marítimo

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



O lançamento do Centro de Oceano Brasil foi realizado na sede da Autoridade Portuária de Santos: unidade é a sétima do po a ser criada, sendo a primeira em toda a América Latina

A sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), no litoral de São Paulo, foi palco do lançamento do Centro de Oceano, iniciava global do Pacto Global da Organização

das Nações Unidas (ONU). O centro tem o propósito de servir como conexão entre empresas, autoridades públicas, iniciativa privada, sociedade civil e a academia em torno de soluções e práticas sustentáveis para o uso dos recursos marinhos e fortalecimento da economia oceânica.

O Centro de Oceano Brasil é o sétimo criado deste tipo, sendo o primeiro em toda a América Latina. A plataforma internacional já existe em Gana, Quênia, Índia, Bangladesh, Indonésia e Filipinas.

Segundo o co-diretor executivo do Pacto Global - Rede Brasil, Guilherme Xavier, explicou durante o evento de lançamento que o centro vai trabalhar nos próximos 11 meses para identificar, com uma série de stakeholders, ações visando a melhoria de temas como segurança, desenvolvimento econômico, financiamento e do transporte dos oceanos.

“É uma iniciativa em que a gente busca engajar em que a gente busca engajar setor privado, setor público, sociedade civil, grupos de trabalhadores, na discussão desses temas que são muito relevantes. A economia marítima é um dos motores do desenvolvimento social e econômico do mundo e do Brasil”, disse.

A gerente de Água, Oceano e Resíduos do Pacto Global - Rede Brasil, Gabriela Otero, explicou que a primeira fase, encerrada junto ao lançamento do Centro, envolveu um mapeamento de organizações brasileiras ligadas ao tema do mar. Ao longo dos onze meses serão realizados workshops dentro das atividades envolvidas e também o recrutamento das organizações interessadas em participar da iniciativa.

O Brasil foi escolhido como o sétimo centro do Pacto Global da ONU dada a sua diversidade oceânica, tradição marítima e importância no fluxo comercial. “No projeto foram selecionados sete países. Houve uma série de critérios, como países emergentes, com bom desenvolvimento, com grande tradição marítima, com uma costa substancial, de movimentações comerciais. E no caso do Brasil, o fato da gente ter uma economia que depende muito, principalmente do comércio internacional, que é dos portos, e o fato da gente ter uma extensa, com várias realidades diferentes. Tudo isso contribuiu para que o Brasil fosse um dos países contemplados pelo projeto”, explicou Xavier.

O lançamento do Centro de Oceano Brasil marca um novo capítulo no compromisso do país com a Agenda 2030 e a saúde dos oceanos, promovendo uma economia azul sustentável, segura e baseada na colaboração entre setores.

“O Pacto Global é uma iniciativa de sustentabilidade corporativa, faz parte do sistema ONU. O pacto consegue mobilizar o setor empresarial em torno dos objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS). O Oceano é a ODS 14, e para o Brasil é fundamental. Estamos falando de 7,5 mil quilômetros de costa, biodiversidade, regulador climático”, comentou Otero.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2025

REGIÃO SUDESTE - COM ALTA NOS AVISTAMENTOS, PORTO DE SÃO SEBASTIÃO REFORÇA PROTEÇÃO ÀS BALEIAS

Região onde fica o complexo registrou 695 ocorrências até julho, contra 403 no mesmo período de 2024, segundo o projeto Baleia à Vista

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A região é considerada importante para a conservação das baleias jubarte, que todos os anos deixam as águas geladas do Atlântico Sul rumo à costa brasileira para reprodução

O Litoral Norte de São Paulo registrou um aumento expressivo no número de baleias avistadas neste ano. Até o fim de julho, foram contabilizados 695 avistamentos de cetáceos na região, contra 403 no mesmo período de 2024, segundo o projeto Baleia à Vista. O crescimento da presença desses animais

reacende a importância das iniciativas de preservação em uma das principais rotas migratórias do país.

No centro desse movimento está o Porto de São Sebastião, que desde 2023 adota um protocolo internacional de proteção às baleias. Trata-se do primeiro porto brasileiro a seguir a cartilha elaborada pela Great Whale Conservancy, em parceria com os projetos Baleia Jubarte e Baleia à Vista, com orientações para reduzir riscos de colisão e impactos ambientais durante a navegação.

As medidas vão desde a obrigação de reduzir a velocidade ou colocar o motor em ponto morto na presença de cetáceos até a exigência de manter distância mínima de 100 metros, sem perseguição ou permanência prolongada. “O Porto de São Sebastião tem o compromisso de conciliar o desenvolvimento portuário com a preservação da vida marinha. A presença das baleias é um privilégio do Litoral Norte, e cabe a nós garantir que esse espetáculo ocorra com segurança”, afirma Ernesto Sampaio, diretor-presidente do porto.

A adoção do protocolo já apresenta resultados práticos: desde sua implementação, não houve registros de colisões com baleias no canal de acesso ao porto. O sistema de monitoramento prevê que, sempre que um animal é identificado na rota das embarcações, um alarme é acionado para reposicionamento imediato dos navios.

A região é considerada importante para a conservação das jubartes, que todos os anos deixam as águas geladas do Atlântico Sul rumo à costa brasileira para reprodução. Além delas, ao menos outras três espécies de baleias e sete espécies de golfinhos circulam pelo Litoral Norte. Esma-se que 120 mil turistas visitem a região anualmente para observar os cetáceos, movimentando cerca de R\$ 138 milhões na economia local.

O guia de navegação segura, que reúne as recomendações do protocolo internacional, está disponível gratuitamente no site oficial do Porto de São Sebastião (www.portodesaosebastao.sp.gov.br).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2025

REGIÃO SUDESTE - FERNÃO DIAS: LEILÃO DA BR-381/MG/SP É MARCADO PARA DEZEMBRO

Edital de relicitação prevê novos operadores privados, obras de ampliação e melhorias de segurança em trecho estratégico entre Minas Gerais e São Paulo

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Com tráfego médio diário superior a 61 mil veículos por praça de pedágio, a BR-381/MG/SP é vital para o escoamento de cargas e para a mobilidade entre Minas Gerais e São Paulo

A BR-381/MG/SP, uma das principais rotas logísticas do país, já tem data para um novo capítulo em sua história de concessão. O Ministério dos Transportes

confirmou a aprovação do edital de relicitação da rodovia, conhecido como Fernão Dias, em reunião da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizada na terça-feira (2). O leilão está marcado para o dia 11 de dezembro, na B3, em São Paulo, e abrirá a disputa para novos operadores privados interessados em assumir a administração do trecho.

O contrato, que foi repactuado com a atual concessionária e recebeu aval prévio do Tribunal de Contas da União (TCU), prevê a continuidade do serviço sem interrupções até a assinatura do novo acordo. A Fernão Dias é um eixo estratégico de integração entre Minas Gerais e São Paulo, conectando Belo Horizonte à capital paulista ao longo de 569 quilômetros e cruzando 33 municípios.

Com tráfego médio diário superior a 61 mil veículos por praça de pedágio — 37% deles caminhões e carretas —, a BR381/MG/SP é vital para o escoamento de cargas e para a mobilidade entre os dois maiores polos econômicos 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 terá validade até 2040 e estabelece um novo ciclo de obras para os próximos dez anos. Entre as intervenções programadas estão 108 quilômetros de faixas adicionais, 14 quilômetros de vias marginais, nove quilômetros de correções de traçado, 29 passarelas, 17 interseções otimizadas, 62 melhorias de acesso, seis passagens de fauna, duas áreas de escape e a construção de novos túneis.

A BR-381/MG/SP é a terceira concessão a passar pelo processo de repactuação dentro do programa de otimização coordenado pelo Ministério dos Transportes, que tem como meta elevar a eficiência da malha rodoviária federal e aprimorar o atendimento aos usuários. Para 2025, a pasta projeta a realização de 16 leilões de concessões rodoviárias, somando R\$ 176 bilhões em investimentos. A expectativa é que, até 2026, sejam promovidos 45 certames, totalizando mais de R\$ 350 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

PORTUGUESA MOTA-ENGIL VENCE LEILÃO PARA CONSTRUIR E OPERAR TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Empresa portuguesa se saiu vencedora no leilão com deságio de 0,5%; obra prometida há 100 anos será feita com recursos do governo federal e estadual

Por Hyndara Freitas — São Paulo



O vice-presidente Geraldo Alckmin, o ministro Silvio Costa Filho e o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, batem o martelo juntos da concessão do túnel Santos-Guarujá — Foto: Reprodução/YouTube

A Mota-Engil foi a vencedora do leilão realizado nesta sexta-feira (5), na B3, e será a responsável por construir e operar o túnel que ligará Santos e Guarujá, cidades no litoral de São Paulo. A obra, prometida há 100 anos, será feita de forma conjunta pelo governo federal e o governo estadual, e deve custar em torno de R\$ 6,8 bilhões.

O leilão teve a presença do vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) e do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), além dos ministros Fernando Haddad (Fazenda), Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) e Márcio França (Empreendedorismo).

Eles fizeram discursos separados, mas Costa Filho chamou Alckmin e Tarcísio para baterem o martelo juntos. Após baterem o martelo, dois se cumprimentaram rapidamente com um aperto de mãos.

A Mota-Engil ofereceu 0,5% de desconto no valor da contraprestação anual que o poder público pagará ao longo dos 30 anos de concessão. O pagamento máximo previsto era de R\$ 438,3 milhões ao ano. A outra concorrente, a Acciona, não ofereceu desconto.



Com 1,5 quilômetros de extensão ao todo, esta será a primeira travessia submersa do Brasil e a maior da América Latina, e promete desafogar a Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055) e as balsas, e garantir uma maior capacidade de escoamento do Porto de Santos, que hoje enfrenta congestionamentos frequentes com o entra e sai de caminhões. A previsão é que as obras comecem em 2026 e fiquem prontas e que os primeiros acessos e obras de mobilidade devem ficar prontos em 2030, mas a expectativa do governo paulista é que o túnel só deve entrar em operação completa e definitiva em 2038.

Esta é a maior obra do Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC), do governo federal, e exigiu meses de conversa entre as gestões Lula (PT) e Tarcísio, até que se decidiu que o edital e o projeto do túnel seriam feitos pelo governo paulista. Lula não compareceu por causa de um encontro com comandantes das Forças Armadas em Brasília.

Na última segunda-feira (2), as duas empresas europeias oficializaram o interesse no projeto. As brasileiras Odebrecht e Queiroz Galvão estudavam participar da licitação, em parceria com a chinesa CCC, mas desistiram por dificuldades na obtenção de crédito tanto com bancos estrangeiros quanto com instituições financeiras nacionais.

A expectativa antes do leilão já era de lances oferecendo um desconto baixo na contrapartida, devido ao alto valor e complexidade do projeto. A Acciona, a outra interessada, não ofereceu desconto algum na contraprestação.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, fez um discurso falando da parceria com o governo estadual e negou que haja “disputa de protagonismo” na obra. Ele afirmou que a democracia tem polarização “de ideias, argumentos e visões de mundo”, mas que “ninguém quer a polarização que pensa em eliminar o adversário”, e que esse projeto é um “exemplo da volta do espírito republicanos no país”. Por outro lado, falou que Lula recuperou os investimentos em infraestrutura, algo que, segundo ele, não vinha sendo feito antes. Tarcísio era ministro de Infraestrutura na gestão Jair Bolsonaro (PL).

— Recuperamos as dotações orçamentárias voltadas para infraestrutura do país, estávamos há muitos anos sem investimento em infraestrutura. E aqui envolve dinheiro do governo federal e do governo estadual, é um esforço conjunto que começou no governo do atual vice-presidente Alckmin aqui no governo do estado, que licenciou a obra, e ao longo dos anos fomos elaborando o trabalho para viabilizá-lo. E aqui eu vejo um antigo sonho sendo realizado. O presidente Lula tentado realizar sonhos que pareciam irrealizáveis. A transposição do Rio São Francisco, a Reforma Tributária e o túnel Santos-Guarujá. O presidente Lula tem esse bom hábito de não invocar a paternidade da ideia, se a ideia é boa, não importa como vamos realizar, se vai ser com governo da oposição, da situação, o que importa é que a pop vai ver uma obra imaginada há cem anos sair do papel — disse.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, falou da parceria entre os entes federal e estadual para esta obra, mas destacou o papel do governo federal na empreitada e não citou o nome de Tarcísio.

— A história sempre pede reconhecimento. A começar, por exemplo, com o arquiteto Enéas Marini, que há 100 anos projetou uma ligação seca. Na época, a engenharia orientava por uma ponte. Há 15 anos, depois de várias lideranças debaterem outras soluções, nosso então governador Geraldo Alckmin elaborou o projeto, pediu a licença ambiental. Há três anos, quando estive no Porto, o presidente Lula juntamente com o ministro Márcio França, deram uma ordem ao Porto Santos para que retomasse esta importante obra. O ministro Silvano Costa foi o grande arquiteto dessa boa parceria firmada entre governo federal e governo estadual. Não fosse essa parceria, não estaríamos aqui hoje — falou.

Obra prometida há um século

O primeiro projeto do túnel Santos-Guarujá surgiu na década de 1920 e, mais recentemente, diversos ex-governadores como José Serra, Geraldo Alckmin, Márcio França e João Doria prometeram tirar ideia do papel, sem sucesso. Por anos, houve discussões se a ligação seca entre

Santos e Guarujá deveria ser feita por túnel ou ponte. Mas estudos feitos pelo governo estadual constataram que a passagem submersa seria melhor porque navios muito altos precisam passar pelo canal – e portanto precisaria ser uma estrutura bastante elevada — e a ponte estaria mais vulnerável a condições meteorológicas extremas.

Túnel Santos-Guarujá será o primeiro submerso do Brasil

1,5 km de trajeto total
870 metros de extensão do túnel submerso



Tempo de travessia média será de 2 minutos
Atualmente, a travessia pela balsa leva de 15 a 20 minutos, e pela estrada cerca de uma hora

O limite de velocidade deve ser de 60 km/h

Haverá cobrança de pedágio para carros, motos e caminhões por meio do sistema free flow



Túnel submerso vai ligar Santos a Guarujá: obra será feita com recursos federais e estaduais e será a primeira do tipo no Brasil — Foto: Editoria de Arte

Serão 1,5 quilômetros de travessia total, sendo 870 metros de túnel submerso, que passará por baixo do canal que abriga o porto mais movimentado do Brasil, a no mínimo 21 metros de profundidade. Serão três faixas de rolamento por sentido, sendo uma adaptável para receber o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de uma ciclovia e passagem para pedestres na parte central. O trajeto deve durar menos de cinco minutos.

Quando a obra ficar pronta, a concessionária vai cobrar pedágio dos veículos pelo sistema free flow (cobrança automática, sem guichês), mas ciclistas e pedestres serão isentos. A empresa também poderá fazer receitas acessórias, como exploração de publicidade, por exemplo.

O valor da tarifa de pedágio previsto pelo governo em 2024 era de R\$ 6,15 por travessia para os veículos mais simples, aumentando gradativamente de acordo com o tipo de veículo. Entretanto, esse preço foi calculado no ano passado e como a obra só deve ficar pronta daqui a muitos anos, o valor deve aumentar considerando a inflação.

Construção em docas secas

A obra vai começar com a preparação do solo e com a construção fora d'água, em uma doca seca. Após prontas, as estruturas de concreto serão levadas até o local da ponte e serão submersas, niveladas e protegidas por barreiras de contenção. Serão seis módulos pré-moldados com concreto armado. Os módulos serão então imersos, encaixados e fixados para concluir a estrutura, sem interromper o tráfego de navios no canal. A obra inclui o túnel, o acesso urbano com vias nos dois lados e os edifícios de acesso e administração.

O túnel sairá da região de Vicente de Carvalho, no Guarujá, até o bairro Macuco, em Santos, próximo ao porto. Hoje, as opções para ir de uma cidade para outra são via rodovia ou balsa, que em

horários de pico costumam ficar bastante congestionadas – os caminhões que vão e voltam do porto só podem usar a rodovia.

O custo total previsto para a obra é de R\$ 6,8, bilhões, sendo que o aporte público máximo será de R\$ 5,14 bilhões, divididos igualmente entre a União e o estado de São Paulo, segundo o edital, além das contrapartidas anuais que vão começar a ser pagos assim que o túnel começar a operar.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2025

BANCO CENTRAL ANUNCIA MEDIDAS DE SEGURANÇA E LIMITA PIX E TED A R\$ 15 MIL PARA INSTITUIÇÕES SEM LICENÇA

BC também decidiu antecipar cronograma e prevê que todas as fintechs devem operar dentro do arcabouço regulatório até 2026

Por Thaís Barcellos — Brasília

O Banco Central anunciou nesta sexta-feira um pacote de medidas de aperto na regulação do sistema financeiro para fechar brechas que estão sendo exploradas pelos criminosos. Para instituições de pagamento (IPs) não autorizadas e as que se conectam à Rede do Sistema Financeiro Nacional via Prestadores de Serviços de Tecnologia da Informação (PSTI) — ou seja, por terceirizados —, fica limitado em R\$ 15 mil o valor de TED e Pix por transação.

Segundo o BC, a limitação poderá ser removida quando o participante e seu respectivo prestador de serviço atenderem aos novos processos de controle de segurança que foram anunciados nesta sexta. Ou seja, a intenção é de que seja uma medida excepcional e transitória. No curto prazo, os participantes que atestarem ao BC a adoção de controles de segurança da informação poderá ser dispensada da limitação por até 90 dias. A medida entra em vigor imediatamente.



O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, anuncia novidades na segurança do Pix — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

— Por que R\$ 15 mil? Porque 99% das transações de Pix ou TED de pessoas jurídicas (PJ) estão abaixo de R\$ 15 mil. Se eu fosse falar de pessoa física, esse valor seria de R\$ 3.700. É uma folga bastante boa. Apenas 1% de PJ se encaixa nesse valor de R\$ 15 mil. Qual é o tamanho do universo de provedores de tecnologia e de contas de instituições de pagamento não autorizadas? É 3% do total de contas existentes no sistema — disse o

presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo.

Segundo ele, nos últimos ataques contra o sistema, os volumes de Pix e de TED que se tentam fazer são bastante altos:

— Ao se restringir os volumes, vai forçar a necessidade, para fazer ataque, um volume de operações maior, o que tende a ser identificado mais rápido.

Rogério Lucca, secretário-executivo do BC, explicou que o limite de transferência não será regulatório, mas que os sistemas do Banco Central vão travar as transações dessas instituições que superarem R\$ 15 mil.

— Isso é uma coisa relativamente nova. Não é um comando legal, mas no sistema — reforçou Galípolo. — Por enquanto, o limite é esse de R\$ 15 mil por transação. Podemos avançar para outras formas de limitação.



Ataques nos últimos meses

Nos últimos meses, tem ficado cada vez mais claro que grupos criminosos têm se aproveitado de brechas no sistema para desviar recursos, via fraudes ou transações ilícitas. Dois episódios recentes de ataque a sistemas de empresas de tecnologia que conectam instituições financeiras ao Pix desviaram mais de R\$ 1,5 bilhão de recursos de bancos e fintechs — uma parte bloqueada pelo BC.

Além disso, investigações policiais mostram uma infiltração crescente de facções criminosas no sistema financeiro, sobretudo nas novatas. O regulador abriu processos administrativos contra as instituições envolvidas, mas avalia que, como os episódios estão se tornando mais recorrentes, é necessário aumentar a regulação para atacar vulnerabilidades do sistema.

— É relativamente esperado que o crime organizado fosse se adaptando, para sair de roubar carteiras, para senhas de pessoas, de assalto agências ou até algum tipo de invasão de infraestrutura crítica, física ou virtual, para atacar alguns tipos de instituição. E ainda que tenha sido restrito a instituições, sem prejuízo ao cidadão, mas o sistema financeiro é um ambiente que não tem margem de tolerância no quesito de segurança — disse Galípolo.

O presidente do BC ainda destacou que as medidas anunciadas são contra o crime organizado, tentando desfazer qualquer desconfiança sobre os tipos de instituições, sejam elas fintechs ou bancos. Segundo ele, os chamados "bancos do crime" não são efetivamente bancos ou fintechs, mas criminosos que se aproveitam atividades produtivas para viabilizar suas operações ilícitas.

— Eu quero deixar bem claro que a Faria Lima e as fintechs são as vítimas do crime organizado. Claramente, tantos os bancos chamados de incumbentes quanto os novos entrantes foram responsáveis por inclusão fantástica no sistema financeira — disse. — Essas medidas são para endereçar problemas gerados pelo crime organizado, são contra o crime organizado, não contra qualquer tipo de instituição ou segmento que se possa imaginar.

Novo cronograma

Como mostrou O GLOBO, o BC antecipou as regras para instituições de pagamento e provedoras de tecnologia, empresas que interligam o sistema de bancos e fintechs à rede do BC para realizar as transações financeiras.

Segundo Galípolo, as medidas se dividem em "travas excepcionais", como é o caso da limitação de transações a R\$ 15 mil para determinadas instituições, e em antecipação de iniciativas que já estavam programadas. O presidente do BC ainda prometeu um novo pacote de medidas em breve, provavelmente ainda este ano, sobre contas laranja, contas-bolsão e criptoativos.

— As medidas anunciadas hoje se dividem em dois tipos: medidas de contenção excepcional, reconhecendo um momento onde a gente identificou a repetição de algum padrão em alguns tipos de instituições, que demandam uma trava, até que consigam demonstrar a devida segurança e governança para operar com segurança. E outras (medidas) que são antecipação de coisas que já estavam na agenda.

Dentre as que já estavam na agenda está a antecipação do cronograma de autorização obrigatória das instituições de pagamento (IPs). O BC irá demandar que todas as IPs entrem com o processo de autorização até maio do ano que vem. Essa antecipação já estava valendo para os participantes do Pix e agora será ampliada para todo o mercado, cujo o prazo final anteriormente era 2029.

— A partir de agora, nenhuma instituição pode começar a operar sem a devida autorização do Banco Central. Então a gente resolve o estoque até maio de 2026 e impede a entrada de novos—(sem autorização) explicou Galípolo.

Atualmente, há 142 instituições que aguardam análise do processo de autorização dentro do BC, sendo 72 instituições de pagamento. A expectativa é de que ainda este ano outras 14 IPs entrem com o pedido de licença e, no ano que vem, 76. Além disso, 250 instituições usam PSTI atualmente.



Como o percentual de IPs sem licença é pequeno, a expectativa é que o impacto sobre o consumidor de uma eventual redução de participantes não seja grande. No Pix, por exemplo, cerca menos de 10% dos participantes não têm autorização. De qualquer forma, neste momento, o BC entende que a solidez do sistema financeiro precisa ter preponderância sobre a eficiência.

Além disso, o BC vai colocar uma barra mais alta para permitir a autorização das IPs. Em medida que deve ser anunciada nos próximos meses, o regulador deve aumentar o capital mínimo exigido para que IPs possam entrar com processo de autorização no órgão, que deve subir para algo como R\$ 7 milhões. Segundo o diretor de Regulação, Gilneu Vivan, a ideia é alterar a lógica de cobrança do capital mínimo, que hoje é por tipo de instituição, para o número de atividades ofertadas.

Atualmente, para IPs de moeda eletrônica, aquelas que oferecem contas de pagamento, o capital mínimo exigido é de R\$ 2 milhões. Para participar do Pix, sobe para R\$ 5 milhões. Para iniciadores de pagamento, é de R\$ 1 milhão.

— IPs que têm três tipos de atividade terão exigência de capital mínimo diferente daquelas com apenas uma.

Por que algumas fintechs não têm aval do BC?

- As IPs são o tipo de fintech que mais se assemelha aos bancos, ainda que tenham o escopo de atuação reduzido — por exemplo, não podem conceder crédito.
- Elas começaram a atuar no mercado em 2013, oferecendo uma espécie de conta-corrente simplificada (conta de pagamento), sem necessidade de aval do BC.
- O objetivo do regulador era impulsionar a competição no mercado financeiro, na época altamente concentrado nos cinco maiores bancos do país.
- Com o crescimento forte das novatas, o BC foi aumentando as cobranças gradualmente. Em 2021, passou a ser obrigatório o pedido de autorização para o funcionamento, mas foi definido um cronograma de adequação, com base no tamanho da instituição, que até então só terminaria em 2029.
- As IPs sem licença participam do Pix sob a tutela de uma instituição autorizada e estão sujeitas a uma supervisão mínima.
- Mas, na prática, até meados deste ano, quando o BC passou a cobrar informações de transações e clientes, o regulador não tinha visibilidade sobre essas empresas que atuam no Pix sem autorização.

Agora, o BC determinou que somente integrantes dos segmentos S1, S2, S3 ou S4 - divisão por tamanho das instituições reguladas - que não sejam cooperativas poderão atuar como responsáveis no Pix por instituições de pagamento não autorizadas. Na prática, o regulador excluiu também as instituições menores e não bancárias (S5), cujo porte é inferior a 0,1% do PIB. Os contratos vigentes deverão ser adequados em até cento e oitenta dias.

O cronograma extenso para autorização de IPs foi definido com base na capacidade estrutural do BC, que vem passando por uma redução importante de orçamento e de pessoal na última década. Agora, para conseguir dar conta de analisar todos os pedidos, o BC deve criar a possibilidade de a área de autorização solicitar outros subsídios para analisar o pleito, como certificações prévias de empresas independentes ou auditorias.

Saída mais rápida

Outra iniciativa do pacote para fortalecer a segurança no sistema financeiro prevê a retirada mais célere das instituições em funcionamento que tenham a licença recusada. Hoje, os bancos e fintechs com um pedido indeferido têm de apresentar um plano de saída ordenada que pode demorar meses. A ideia é limitar esse período.



"O BC poderá requerer certificação técnica ou avaliação emitida por empresa qualificada independente que ateste o cumprimento dos requisitos autorizativos. A instituição de pagamento que já estiver prestando serviços e tenha seu pedido de autorização indeferido deverá encerrar suas atividades em até 30 dias. A vigência da medida é imediata", disse o BC, em nota.

Provedores tecnologia

O BC também vai atacar dentro do primeiro pacote de medidas a fragilidade identificada nas provedoras de tecnologia que conectam os sistemas de fintechs e bancos menores às redes do BC. Em dois meses, dois ataques aos sistemas dessas prestadoras de serviços — a Sinqia e a C&M Software — geraram um desvio de mais de R\$ 1,5 bilhão, parte bloqueada pelo BC.

Essas prestadoras de serviço são credenciadas pelo órgão, mas não passam por um processo de autorização como os bancos e instituições de pagamento, têm apenas uma avaliação técnica do departamento de tecnologia de informação.

Como os episódios recentes evidenciaram que essas empresas se tornaram “terceiro críticos” para o sistema, a ideia é que tenham que seguir critérios mais rígidos, como exigência de capital mínimo, requisitos de operação, processo de supervisão e detalhamento das penalidades cabíveis.

Segundo interlocutores, os últimos ataques ao Pix deixaram muito claro a vulnerabilidade das empresas que interligam as redes de BC e instituições para realizar as transações.

Suspeita-se que as prestadoras de serviços, que deveriam se ater à integração de sistemas, estão tendo acesso às chaves de transação, que dá início à transferência, que é de posse exclusiva das instituições reguladas pelo BC.

De acordo com pessoas com conhecimento no assunto, o ideal, do ponto de vista da segurança, seria que cada instituição tivesse sua própria ligação com o BC, mas seria inviável do ponto de vista do custo.

Dessa forma, o BC vai exigir uma governança e requisitos de segurança mais robustos tanto das terceirizadas quanto das instituições reguladas no relacionamento com as prestadoras de serviço de tecnologia.

Passa-se a exigir capital mínimo de R\$15 milhões. O descumprimento estará sujeito à aplicação de medidas cautelares ou até ao descredenciamento. A norma entra em vigor imediatamente e os provedores em atividade têm até quatro meses para se adequarem. Atualmente, há 7 provedores habilitados pelo BC.

Contas bolsão

Um dos instrumentos mais utilizados pelo os criminosos é a conta bolsão, que é normalmente aberta em nome de uma fintech e reúne recursos de variados clientes, sem transparência sobre quem são os reais beneficiários do dinheiro. Segundo as investigações, esse instrumento vem sendo utilizado por facções criminosas para ocultar a origem ilícita do dinheiro.

Nesse caso, o entendimento no BC é de que a regulamentação em vigor já proíbe esse instrumento. Pelas regras do BC, os bancos ou fintechs onde estão as contas bolsão precisam ter conhecimento não só do cliente direto, mas também dos terceiros.

Além disso, o assunto será tratado na regulamentação de banking as a service (BaaS), que está no forno, que deixa bem claro que os recursos das contas têm de ser segregados. Mas o regulador ainda estuda se novas medidas serão necessárias.

QUEM É MOTA-ENGIL, VENCEDORA DO LEILÃO PARA CONSTRUIR O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Empresa é dona da Empresa Construtora Brasileira (ECB) e, no país, atua em projetos como o VLT de Salvador (BA) e a ampliação da Rodovia Castello Branco, em São Paulo

Por Hyndara Freitas — São Paulo



Manoel Antonio Fonseca Vasconcelos Mota, vice-presidente da Mota-Engil Latam-Portugal — Foto: Reprodução/YouTube

A Mota-Engil será a empresa que vai construir e gerir o túnel que ligará Santos a Guarujá, no litoral de São Paulo. A empresa vencedora do leilão realizado nesta sexta-feira (2), na B3, apresentou uma proposta com 0,5% de desconto sobre a contrapartida que o poder público pagará mensalmente durante os 30 anos da concessão.

Criada em 1946, a empresa portuguesa opera em 21 países e três continentes. Em 2012, comprou metade da Empresa Construtora Brasileira (ECB), e neste ano adquiriu a totalidade das ações da empresa, que passou a se chamar Mota-Engil Brasil.

O CEO da empresa na esfera global é Carlos Mota Santos. Após sair o resultado do leilão desta sexta, Manoel Antonio Fonseca Vasconcelos Mota, vice-presidente da Mota-Engil Latam-Portugal, falou que o túnel "é uma infraestrutura fundamental para o estado de São Paulo, para o Porto de Santos e para o Brasil".

O grupo atua em projetos de engenharia rodoviária, ferroviária, industrial, aeroportuária, na mineração, na mobilidade urbana e na área de óleo e gás. Alguns projetos em execução da companhia em solo brasileiro são o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) de Salvador (BA), e a ampliação da Rodovia Castello Branco, em São Paulo.

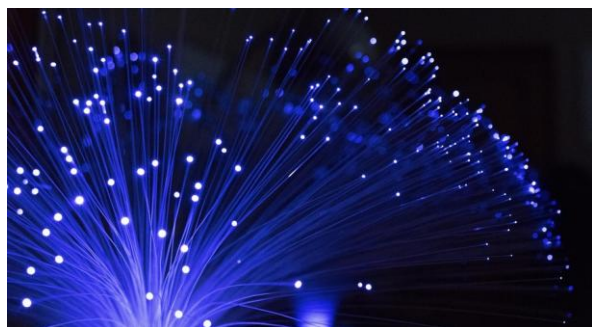
O túnel Santos-Guarujá será o primeiro do tipo submerso do Brasil e o maior da América Latina, e será feito com recursos dos governos federal e estadual. Prometida há 100 anos, a travessia promete desafogar a Rodovia Cônego Domênico Rangoni e as balsas, que atualmente são as únicas opções para ir de uma cidade a outra. A travessia entre os dois municípios, que hoje podem chegar a uma hora a depender das condições de trânsito e climáticas, será feita em menos de cinco minutos pelo túnel, que terá passagens para pedestres, ciclistas e faixas para VLT, além de veículos leves e pesados

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2025

V.TAL, DO BTG, COMPRA DUTO DA CCR E VAI COLOCAR SUA FIBRA ÓPTICA NA CASTELLO BRANCO

Por Rennan Setti



Fibra óptica — Foto: Pixabay

A V.tal, rede neutra de telecomunicações controlada por fundos do BTG e da qual a Oi também é acionista, está comprando um duto de 40 quilômetros de extensão paralelo à Rodovia Castello Branco, que liga a região metropolitana de São Paulo ao Centro-Oeste do estado.

O objetivo é instalar cabos de fibra óptica —

especialmente necessários em uma área próxima a infraestruturas sedentas por conexões, como data centers.

Quem está vendendo o duto — feito de polietileno de alta densidade (Pead) e com 40 mm de diâmetro interno — é a CCR ViaOeste, que operou a concessão da rodovia por 27 anos, até março.

Será a primeira infraestrutura passiva de dutos e subdutos da V.tal conectando a região metropolitana de São Paulo ao Centro-Oeste paulista. Hoje, a companhia utiliza infraestrutura passiva de terceiros.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2025

MINISTRO DE MINAS E ENERGIA DIZ QUE GOVERNO VAI DISCUTIR CONCLUSÃO DE ANGRA 3 EM REUNIÃO ATÉ O FIM DE SETEMBRO

Silveira defende retomada de obras e já encaminhou voto favorável pela decisão em conselho

Por Bernardo Lima — Brasília



Alexandre Silveira, ministro de Minas e Energia, em evento com presença de Lula e de Magda Chambriard — Foto: Domingos Peixoto/Agência O Globo

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse nesta sexta-feira que o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) vai tratar da retomada das obras da usina nuclear Angra 3 em reunião até o fim de setembro.

O Conselho é presidido pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e serve como órgão de assessoramento à Presidência na formulação de políticas sobre o setor de energia. O colegiado é composto por diversos ministérios.

— A decisão do presidente do conselho, que sou, eu é cobrar que este assunto volte para pauta na próxima reunião. — Afirmou Silveira para jornalistas após evento no Rio de Janeiro.

Silveira disse que ainda busca consenso entre os demais ministérios para marcar a data da próxima reunião, mas que vai acontecer nos próximos vinte dias. O encontro estava previsto para agosto, mas acabou desmarcado.

— Estamos aguardando a finalização da instrumentalização técnica dos processos que serão submetidos ao CNPE, que passa por 16 ministérios. Quanto mais consensuadas as matérias pelas áreas técnicas, mais facilidade tem o CNPE de aprovar — contou.

Na avaliação do ministro, é preciso replanejar o uso nuclear como um instrumento de defesa nacional, levando em consideração as instabilidades enfrentadas pelo mundo nos últimos anos.

— Eu disse, que incontestavelmente o mundo caminha para uma triste necessidade, mas é fato, de ter que desenvolver instrumentos de defesa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2025

COMO A GUERRA TARIFÁRIA DE TRUMP ACELEROU VALIDAÇÃO DO ACORDO UE-MERCOSUL E COMO ISSO PODE MUDAR O JOGO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Pacto entre os dois blocos deixa de ser apenas um tratado comercial para se tornar uma resposta estratégica ao ambiente internacional hostil criado pelo tarifaço imposto pelos EUA

Por Filipe Prado Macedo da Silva, Em The Conversation*



**União Europeia - Acordo UE-Mercosul - Mercosul —
Foto: Gustavo Magalhães/Ministério das Relações Exteriores**

Geralmente, as guerras comerciais entre países não ficam limitadas apenas aos choques tarifários imediatos. Na realidade, as relações econômicas internacionais estão permeadas por tensões geopolíticas, reciprocidades legais assimétricas e estratégias de barganha que podem ser explicadas pela chamada Teoria dos Jogos.

A recente guerra tarifária desencadeada por Donald Trump – em 2 de abril, no que ele chamou de “Dia da Libertação” – colocou uma tarifa global mínima, com impacto sobre todos os parceiros estrangeiros, de 10%. Naquele momento, Trump mostrou uma tabela de tarifas recíprocas impondo à União Europeia (UE) uma tarifa de 20% e, paralelamente, ao Brasil uma tarifa mínima de 10%. Mas, isto mudou meses depois.

Em julho, a UE teve que aceitar um acordo desequilibrado com os EUA, que fixaram uma tarifa máxima e abrangente de 15% sobre as exportações europeias (uma redução de 5%) e, ao mesmo tempo, garantiram tarifa zero para um amplo conjunto de produtos americanos vendidos na UE. Além do mais, a UE foi pressionada a comprometer-se com investimentos nos EUA (US\$ 600 bilhões) e a aquisição de bens energéticos e materiais de defesa de empresas norte-americanas pelos próximos três anos (US\$ 750 bilhões).

No mesmo mês, Trump ameaçou o Brasil e, em seguida, assinou um decreto impondo aos produtos brasileiros uma tarifa de 50% (adicionando 40% ao divulgado em abril). Apesar de uma longa lista de exceções divulgada pela Casa Branca, a tarifa de 50% incidirá sobre 35,9% das exportações brasileiras para os EUA, afetando produtos simbólicos como, por exemplo: café, manga e goiaba (frutas), carne, açúcar, chocolate e peças automotivas.

Janela de oportunidade que se abre

Neste cenário, quais interações estratégias internacionais a UE e o Brasil (via Mercosul) podem adotar para mitigar o tarifação de Trump? O fato é que uma janela de oportunidade está aberta!

O contexto em questão revela que os EUA decidiram empregar o “jogo do ultimato”, em que um jogador – os EUA – adota a estratégia dominante de aplicar tarifas unilaterais, forçando os demais – neste caso, a UE e o Brasil – a aceitar ou a rejeitar suas condições comerciais. Note que, neste cenário em que vivemos, o jogador EUA resolveu adotar uma estratégia protecionista (“traição” dos acordos em vigência), desconsiderando o “dilema do prisioneiro”, já que a cooperação produziria maiores benefícios para todos.

A UE, diante deste movimento, percebeu que rejeitar as condições norte-americanas e, logo, retaliar com tarifas recíprocas colocariam em risco mais de € 800 bilhões (2024) em exportações de bens e serviços aos EUA. Embora os EUA sejam estatisticamente o maior destino das exportações da UE, sob a ótica geopolítica, tal dependência mostrou que a economia europeia está em uma posição vulnerável. É, por isso, que a UE se submeteu a um acordo desequilibrado com os EUA, confirmando a teoria econômica de que qualquer valor positivo é melhor do que nada (retaliando).

No mesmo tabuleiro, o Brasil experimentou uma ameaça geopolítica dos EUA, quando Trump declarou apoio aos interesses da família Bolsonaro, criticando a justiça brasileira e o governo Lula. Assim, além da tarifa de 50%, os EUA passaram a aplicar sanções – como a suspensão de visto e a Lei Magnitsky – a autoridades do Executivo e do Judiciário brasileiro.

Ao contrário da UE, o Brasil encontra-se economicamente menos exposto aos impasses norte-americanos. Isto porque apenas 12% do total das exportações brasileiras (US\$ 40 bilhões) tem como



destino os EUA. Logo, a retaliação econômica pode ser uma saída – já autorizada por Lula – para responder às sanções político-jurídicas dos EUA.

A triangulação EUA–UE–Mercosul e o “jogo de barganha”

A Teoria dos Jogos sugere que, quando um jogador (EUA) adota sistematicamente uma estratégia agressiva, os demais (UE e Brasil) podem convergir para uma cooperação entre si, com o propósito de contrabalançar o poder do desafiante (EUA).

Robert Axelrod, no livro *The Evolution of Cooperation*, mostra que a cooperação entre os prejudicados, em cenários de interações repetidas, tende a emergir como uma estratégia racional, em que os ganhos da cooperação são maiores do que os custos do isolamento.

É, justamente neste ponto, que a UE (responsável pela política comercial comum dos 27 países-membros) e o Mercosul (responsável pela política comercial de seus signatários, sendo que o Brasil responde por mais de 70% da economia do bloco) precisam acelerar a ratificação e a implementação do Acordo UE-Mercosul assinado em dezembro de 2024. Tal movimento estratégico pode ser visto como um “jogo de barganha”.

Enquanto os EUA buscam maximizar ganhos com tarifas unilaterais, a UE e o Brasil (via Mercosul) percebem que, diante de um rival comum, o Acordo UE–Mercosul deixa de ser apenas um tratado comercial para se tornar uma resposta estratégica a um ambiente internacional mais hostil.

Em outras palavras, isto significa redirecionar parte das exportações europeias e parte das exportações sul-americanas para um novo mercado transatlântico – com 750 milhões de consumidores – que ofereça maior previsibilidade política.

Ministra francesa da Agricultura: Acordo UE-Mercosul 'não é remédio' para tarifas de Trump, alerta
No tabuleiro internacional, a lógica é simples: ao mesmo tempo em que a UE diminui sua vulnerabilidade frente aos EUA, o Mercosul amplia sua inserção internacional, reduzindo a vulnerabilidade política do seu maior jogador regional, o Brasil.

Estudos estimam que o Acordo UE-Mercosul pode aumentar o comércio bilateral em até 70% e o comércio intrarregional latino-americano em até 38%. Desse modo, resultaria a possibilidade de consolidar um bloco econômico cujo PIB agregado se equipararia ao dos EUA.

É com este objetivo que a Comissão Europeia acabou de propor - no dia 3 de setembro de 2025 - a assinatura e a adoção do Acordo UE-Mercosul, criando a maior zona de livre comércio do mundo.

O problema é que, nas relações internacionais, os jogos são dinâmicos, com movimentos estratégicos simultâneos, o que significa dizer que os EUA não ficarão parados diante de um “jogo de barganha” da UE e do Brasil (via Mercosul).

*Filipe Prado Macedo da Silva é professor e pesquisador do Instituto de Economia e Relações Internacionais (IERI), Universidade Federal de Uberlândia (UFU)

*Este artigo foi republicado de The Conversation sob licença Creative Commons. Leia o original.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 05/09/2025

BRASIL AUMENTA CAPACIDADE DE BUSCAR NOVOS MERCADOS

Por Míriam Leitão

O tarifaço imposto aos produtos brasileiros pelos Estados Unidos está, de um lado, levando os exportadores a buscarem novos mercados; de outro, o governo busca também novos acordos e promove mudanças que buscam facilitar as vendas para o exterior, aumentando a competitividade brasileira. Nesta sexta-feira, foi publicada no Diário Oficial da União uma resolução que altera as

regras de subscrição de riscos no seguro de crédito à exportação e inclui o Fundo Garantidor do Comércio Exterior (FGCE). A medida faz parte das mudanças estruturais necessárias para haver mais exportadores entre as pequenas empresas, como havia dito o ministro Fernando Haddad.



A soja é carregada em um navio graneleiro no Porto de Santos, em Santos — Foto: Patricia Monteiro/Bloomberg

O pequeno exportador tem pouco acesso aos créditos e a seguro para a venda ao exterior. Olhando para o longo prazo, a continuar tudo mais constante, ou seja, os Estados Unidos usando a tarifa como medida punitiva, como arma política contra os países que contrariam o presidente Trump, o mundo vai se ajustar. Vão ser feitos novos acordos, encontrados novos mercados e o comércio vai se

direcionar para países que tenham regras mais estáveis de comércio e são mais previsíveis. Quem poderia dizer que os Estados Unidos não seriam considerados confiáveis? A imprevisibilidade é uma coisa que a economia não tolera, isto porque ela leva os empresários a se paralisarem. E imprevisibilidade é a única certeza no governo Trump.

É bom que o Brasil se abra para o resto do mundo, o país sempre foi muito fechado. Então, essa é uma hora de se pensar fora daquela caixa, de fazer mais acordos para ter mais transações com outros países. O comércio sempre foi parte importante do crescimento econômico. Esse tiro de Donald Trump no mundo pode ricochetear e voltar-se contra a própria economia americana. O mundo está se reorganizando.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2025

GALÍPOLO DIZ QUE BC ACOMPANHA SANÇÕES DA LEI MAGNITSKY, MAS SEM PREOCUPAÇÃO COM RISCOS PARA BANCOS

Presidente do BC chamou motivações para aplicação de medidas de 'inusitadas'

Por Thaís Barcellos — Brasília



O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, anuncia novidades na segurança do Pix — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, afirmou que o órgão tem acompanhado junto aos bancos as sanções relativas à Lei Magnitsky aplicada ao ministro Alexandre de Moraes, mas que não há preocupação com riscos para o sistema.

O ministro do STF foi sancionado pelo governo americano por uma suposta perseguição ao ex-presidente Jair Bolsonaro em virtude de investigações, como o processo sobre a trama golpista.

A Magnitsky impõe uma série de restrições a movimentações financeiras, sobretudo quando envolve transações feitas com os EUA ou com a moeda americana.

O Banco do Brasil já suspendeu cartões de Moraes com bandeiras americanas. Além disso, nesta semana, em que foi iniciado o julgamento da trama golpista, os maiores bancos brasileiros receberam uma carta do Tesouro americano com questionamentos sobre a Magnitsky.

— A gente segue acompanhando a questão de sanções. Tem bastante literatura internacional sobre isso. Muitos países convivem com pessoas sancionadas. O tema é muito mais, talvez chame atenção são as motivações por trás das sanções, que parecem ser inusitadas, vamos chamar assim. Mas, a gente tem acompanhado, e dialogado tanto com o sistema. Temos acompanhado, sem uma preocupação relativas a temas (sobre riscos para bancos) — afirmou o presidente do BC.

Nesta sexta-feira, Galípolo afirmou ainda que o mandato para diretores da autoridade monetária é uma "garantia para o país" em meio à ofensiva de partidos do Centrão para dar poderes ao Congresso para destituir a cúpula do BC. Ele comentou, no entanto, que não cabia ao BC comentar iniciativas legislativas, mas afirmou que os diretores do órgão não estão sujeitos a pressões e que vão sempre tomar decisões técnicas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2025

FUNDO DO PÁTRIA INVESTIMENTOS VENCE LEILÃO DE RODOVIAS DO LOTE PARANAPANEMA EM SÃO PAULO

Projeto prevê R\$ 5,8 bilhões de investimentos privados ao longo de 30 anos, com duplicação de rodovias, construção de pontes e obras de drenagem; governo quer transformar trecho da Rodovia Raposo Tavares entre Ourinhos e Itapetininga na 'nova rota do agro' paulista

Por Hyndara Freitas — São Paulo



O governador Tarcísio de Freitas durante leilão do lote de rodovias Paranapanema, na B3 — Foto: Hyndara Freitas/O Globo

O Infra BR, fundo de infraestrutura do Pátria Investimentos, venceu, nesta sexta-feira (5), o leilão de concessão das rodovias do Lote Paranapanema, que incluem trechos da Rodovia Raposo Tavares (SP-270) entre as cidades de Ourinhos e Itapetininga e rodovias complementares. Ao todo, serão

concedidas 285 quilômetros de estradas no interior de São Paulo, e a previsão é investir R\$ 5,8 bilhões ao longo de 30 anos.

O fundo ofereceu 11,6% de desconto no valor das contraprestações anuais que o governo vai pagar. O edital previa que o estado pagaria até R\$ 310 milhões por ano, e o critério para definir o vencedor do leilão era o maior desconto nessas contraprestações. Com o deságio, o aporte ficará em R\$ 274,2 milhões por ano.

Havia três interessados na concessão: o fundo de infraestrutura da Pátria Investimentos; a CS Infra S.A.; e o consórcio Viaja+SP (formado pelo fundo Galápagos, M4 Investimentos, Engenharia Materiais e Traçado Construções). O leilão foi realizado na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3. Houve disputa intensa de lances entre o Viaja+SP e o Pátria, mas ao fim foi o fundo quem levou.

Dentro dos investimentos bilionários, as principais obras serão a duplicação de 147 quilômetros de rodovias. Também deverão ser construídas 29 novas passarelas, e implementadas 84 paradas de ônibus e 56 quilômetros de acostamentos. Também estão previstos 13 quilômetros de vias marginais e obras de drenagem. As rodovias deverão ter iluminação em led nas áreas urbanas, câmeras de monitoramento, cobertura de comunicação sem fio, postos de pesagem e ambulâncias para atendimento pré-hospitalar.

Com o leilão, o governo pretende transformar a região na nova rota de escoamento da produção agrícola e industrial do estado, para dividir a demanda hoje muito concentrada na Rodovia Presidente Castello Branco (SP-280). Além da Raposo, a concessão contempla trechos das rodovias

SP-189 (Eng. Lauri Simões de Barros), SP-278 (Mello Peixoto) e acessos complementares, e impacta 13 municípios.

O critério para definir o vencedor do leilão desta sexta era o maior desconto na contraprestação pública máxima anual que o poder público pagará. O governo pretendia pagar até R\$ 310 milhões por ano.

Ao bater o martelo, o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) disse que as melhorias nas rodovias ajudarão a salvar vidas e que isso o lembrou de outras privatizações feitas em sua gestão, como a da Sabesp e a de linhas de trem.

— Para quem tinha perdido um ente querido numa rodovia dessas, saber que ela vai ser duplicada, saber que a gente vai evitar a morte, evitar acidentes. Isso não tem preço. Isso faz a diferença — falou. — A gente passa agora para a iniciativa privada iniciar uma nova jornada de investimento, de transformação. A gente modela um programa desses porque a gente acredita na iniciativa privada, o recurso privado vai trazer transformação, proporcionar redução das desigualdades e a explosão de investimentos que o estado não daria conta de fazer. E por isso a parceria público-privada, por isso a desconto em cima de quem oferece o menor desconto da contrapartida do estado, que foi aqui de 11% e representa mais de um bilhão de economia.

Thiago Bronzi, Sócio do Pátria Investimentos, afirmou que esta é a quarta rodovia que a gestora vai administrar no estado, e a quinta no Brasil.

— O Pátria atua em infraestrutura em geral, no Brasil e na América Latina, tem presença no setor de energia, no setor de telecomunicações, logística, rodovias e todas as outras verticais de infraestrutura. A gente toma muito cuidado na hora de decidir estudar um projeto, e a gente avalia ativamente todos os projetos que estão sendo modelados pelos governos e a gente ficou muito confortável com todo o arcabouço que foi construído — falou.

Nesta sexta, o governo de São Paulo ainda fará outro leilão, o do túnel Santos-Guarujá. A obra, prometida há 100 anos, será feita em parceria com o governo federal e será a primeira travessia submersa do país e a maior da América Latina. Neste caso, duas empresas apresentaram interesse: a espanhola Acciona e a portuguesa Mota-Engil. As propostas serão conhecidas durante certame na B3 às 16h, e terá a presença do vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) e do ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2025

WAGUINHO INDICA O PRESIDENTE DO PORTO DO RIO E RECEBE EM TROCA UMA BOQUINHA NA ESTATAL

Por Lauro Jardim



Waguinho, ex-prefeito de Belford Roxo — Foto: Reprodução

Em maio, Lula quis indicar para a presidência da Portos Rio Waguinho, ex-prefeito de Belford Roxo (RJ), seu principal cabo eleitoral na Baixada Fluminense. A Lei das Estatais frustrou o plano inicial.

Mas tudo se resolveu quando Lula deu a Waguinho o poder de nomear um apadrinhado seu para a estatal, que administra o Porto do Rio de Janeiro e o de Itaguaí.

No mês passado, Flavio Vieira, ex-secretário de Saúde de Waguinho e zero de experiência no setor portuário, assumiu o cargo. Agora, Vieira retribuiu. E Waguinho foi nomeado para ser o assessor de Relações Institucionais da Portos Rio.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: EMPRESA PORTUGUESA VENCE LEILÃO PARA CONSTRUIR A 1ª TRAVESSIA SUBMERSA NO PAÍS

A Mota-Engil arrematou a concessão com desconto de 0,5% e será a responsável por uma das mais complexas obras de infraestrutura desde a Ponte Rio-Niterói, finalizada nos anos 1970

Por Eduardo Laguna (Broadcast), Elisa Calmon (Broadcast), Geovani Bucci (Broadcast) e Luiz Araujo

A portuguesa Mota-Engil arrematou nesta tarde de sexta-feira, 5, a concessão patrocinada do Túnel Santos-Guarujá em leilão promovido na sede da B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. A ganhadora desbancou a espanhola Acciona com uma oferta que representa um desconto de 0,5% em relação à contraprestação pública anual máxima, fixada em R\$ 438,3 milhões. Com isso, será responsável pela construção e pela operação do primeiro túnel submerso do País, que deve sair do papel após cem anos de discussões. Da extensão total de 1,5 quilômetro, 870 metros estarão debaixo d'água.

A única outra concorrente ofereceu um desconto de 0%. A diferença entre os dois lances não foi suficiente para que a disputa fosse para a etapa seguinte de viva-voz, consagrando a Mota-Engil como vencedora. Do capital da empresa portuguesa, a China Communications Construction Company (CCCC) detém uma fatia de cerca de 32%.



Edital para construção do Túnel Santos/Guarujá foi lançado em 27 de fevereiro, com presença do presidente Lula e do governador Tarcísio de Freitas, entre outras autoridades Foto: Taba Benedicto/Estadão

Com previsão de R\$ 6,8 bilhões em investimentos, o túnel Santos-Guarujá é o maior projeto do Novo PAC. Por se tratar de uma parceria público-privada (PPP), R\$ 5,1 bilhões do montante virão de aportes públicos divididos igualmente entre a União e o Estado de São Paulo. O valor restante virá da concessionária. Com o desconto de 0,5%, a contraprestação pública anual será de R\$ 436,1 milhões.

A portuguesa será a responsável pela construção, pela operação e pela manutenção do túnel pelo período de 30 anos.

A construção será feita por meio de módulos de concreto pré-moldados instalados no leito do canal portuário, como já feito antes na Europa e na Ásia. Só depois os módulos serão afundados, encaixados e cobertos por uma camada de pedras.

Um projeto de alta complexidade

Diante da particularidade técnica, esse é considerado um dos empreendimentos mais complexos de infraestrutura desde a Ponte Rio-Niterói, finalizada na década de 1970. No entanto, a ganhadora possui experiências em obras de infraestrutura de grande porte, assim como a CCCC.



A Mota foi fundada em 1946, em Portugal, e se expandiu nos anos seguintes para a África com obras como a barragem de Dreihuk, na Namíbia, e o complexo de Sun City, na África do Sul.

A fusão entre Mota-Engil foi finalizada em 2000, consolidando o grupo como referência internacional em construção e concessões. O conglomerado português é líder nos setores de construção civil, obras públicas, operações portuárias, resíduos, águas e na logística.

Entre seus projetos de destaque estão a Ponte Vasco da Gama, em Lisboa, e a rodovia Perote-Xalapa, no México, premiada em 2013 como melhor projeto de transportes pelo World Finance.

Promessa de encurtar o tempo de viagem

Cerca de 80 mil pessoas utilizam diariamente a ligação entre Santos e Guarujá, hoje limitada às balsas e catraias. A expectativa é de reduzir o tempo de travessia e otimizar o fluxo logístico do Porto de Santos, o maior da América do Sul. O tempo atual é de 18 minutos via balsa, podendo chegar a uma hora pela estrada. Com o túnel, a expectativa é de que o intervalo caia para menos de cinco minutos.

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

Oito empresas estudaram o projeto

Desde o lançamento do edital, oito empresas chegaram a estudar o projeto, incluindo brasileiras. No entanto, a disputa reuniu apenas dois nomes estrangeiros. A leitura de especialistas é de que a familiaridade com obras do tipo e melhor acesso a financiamento levaram a concentrar grupos internacionais — ambos com atuação em diversas partes do globo.

A ausência de companhias nacionais na disputa levou o Ministério Público do Tribunal de Contas da União (MPTCU) a pedir a suspensão do leilão poucos dias antes da realização.

A representação citava suposto favorecimento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) a grupos estrangeiros. O BNDES diz que nem mesmo foi sondado para financiar as obras. Assim, a representação foi considerada improcedente.

Outra singularidade do projeto envolve a “dupla paternidade” dividida entre a União e o Estado de São Paulo. Apesar do consenso entre o governador de São Paulo, Tarcísio Freitas, e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva ter viabilizado o projeto, especialistas consideram que a governança pode representar um risco futuro caso haja ruídos na relação entre as duas esferas.

Como haverá aportes bilionários vindos das gestões federal e estadual, o controle externo será feito por dois tribunais de contas. O Tribunal de Contas da União (TCU) reafirmou durante as discussões que levaram a escolha do projeto elaborado por São Paulo que fará a fiscalização de perto, já que envolve recursos da União. O mesmo controle será feito pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCE-SP).

Após a divulgação do resultado, o vice-presidente da Mota-Engil, Manuel António da Fonseca Vasconcelos Mota, disse que a construção será iniciada “o mais rápido possível”.

“Temos a certeza de que vamos cumprir as nossas obrigações. Esperamos iniciar a obra o mais rapidamente possível”, declarou o vice-presidente da empresa portuguesa na B3, onde foi realizado o certame. Ele disse que o túnel será uma infraestrutura fundamental para São Paulo, para o Porto de Santos e para o Brasil.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2025

TEMOS DE LEVAR A ENERGIA NUCLEAR A SÉRIO, POIS NO FUTURO PRECISAREMOS PARA A SOBERANIA, DIZ SILVEIRA

Brasil 'não pode prescindir da energia nuclear na transição energética', especialmente via pequenos reatores nucleares, 'para sistemas isolados, data centers e indústria autointensiva', diz ministro

Por Denise Luna (Broadcast) e Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, ressaltou nesta sexta-feira, 5, a importância da energia nuclear tanto para a transição energética quanto para a defesa do País.

"A legislação brasileira nos permite avançar na produção de energia limpa para transição energética e para medicina nuclear. Mas, se o mundo continuar da forma que está, um país que é gigante, tem solo fértil e tantas riquezas mineiras, é importante que levemos muito a sério a questão nuclear. Porque no futuro vamos precisar da energia nuclear para a defesa nacional", apontou.

O ministro deu essas declarações ao participar da posse dos diretores da Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN), Alessandro Facure, Lorena Pozzo e Ailton Fernando Dias.



Silveira, ao centro, na posse dos novos diretores da ANP e da ANSN Foto: Tauan Alencar/MME

Silveira seguiu dizendo que hoje o Brasil tem "um líder (o presidente Luiz Inácio Lula da Silva) que dialoga com o mundo e defende a soberania, mas no futuro, vamos precisar, se o mundo continuar assim — o que eu espero que não —, de outros instrumentos", complementou.

Em sua fala, Silveira argumentou que o Brasil não pode "prescindir da energia nuclear na transição energética

brasileira, especialmente através dos pequenos reatores nucleares, ideais para sistemas isolados, data centers e indústria autointensiva".

Por essas razões, disse o ministro, a criação da ANSN é importante e atende a um pleito antigo. "A ANSN é uma instituição nascente. (...) Instalar essa autoridade representa nossa responsabilidade com o fortalecimento da cadeia nuclear brasileira, já que temos uma das maiores reservas de urânio", afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2025

QUAIS FORAM OS PRODUTOS QUE O BRASIL MAIS EXPORTOU PARA OS EUA EM AGOSTO?

Exportações de produtos brasileiros para o território americano caíram 18,5% no mês passado

Por Geovanna Hora

As exportações do Brasil para os Estados Unidos caíram 18,5% e somaram US\$ 2,76 bilhões em agosto, mês em que entrou em vigor a tarifa de 50% imposta pelo presidente Donald Trump sobre produtos brasileiros enviados para o território americano.

Os dados são da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

As importações brasileiras vindas dos EUA, por outro lado, cresceram 4,6% e chegaram a US\$ 3,99 bilhões no mês passado. Assim, a balança comercial entre os dois países registrou um déficit de US\$ 1,23 bilhão para o Brasil.



Exportações do Brasil para os EUA caíram 18,5% em agosto. Foto: Márcio Fernandes/Estadão

Os produtos que o País mais enviou para os EUA em agosto foram óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos crus, que somaram US\$ 583,23 milhões, o que representa uma queda de 0,06% em comparação com o mesmo período do ano passado.

Veja os 5 produtos que o Brasil mais exportou para os EUA

1. Os valores se referem ao mês de agosto deste ano e estão disponíveis no site da Secex.
2. Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos crus - US\$ 583,23 milhões, com queda de 0,06%
3. Produtos semi-acabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço - US\$ 251,45 milhões, com queda de 23,42%
4. Instalações e equipamentos de engenharia civil e contrutores e suas partes - US\$ 129,45 milhões, com alta de 51,62%
5. Óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos) - US\$ 127,5 milhões, com queda de 37%
6. Sucos de frutas ou de vegetais - US\$ 113,64 milhões, com alta de 9,95%

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2025

BRASIL TERÁ PRIMEIRO TÚNEL SUBMERSO: LEILÃO DO SANTOS-GUARUJÁ OCORRE NESTA SEXTA-FEIRA,5

Projeto de R\$ 6,8 bi será disputado por espanhola Acciona e portuguesa Mota-Engil; obra será a maior do PAC

Por Redação

O Túnel Santos-Guarujá, o primeiro submerso do Brasil, será licitado nesta sexta-feira, 5, na bolsa de valores de São Paulo, a B3, a partir das 16 horas. O projeto, que será incluído no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), vai custar R\$ 6,8 bilhões e terá apenas dois concorrentes: a espanhola Acciona e a portuguesa Mota-Engil.

Considerada a obra mais complexa desde a construção da Ponte Rio-Niterói, na década de 70, o projeto terá 1,5 quilômetros (km) de extensão, sendo 870 metros submersos, e profundidade de 21 metros. Dentro dele, serão três segmentos: dois para carros, vans, motocicletas, ônibus e caminhões — um em cada sentido — e um exclusivo para Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), pedestres e ciclistas.

O túnel deve começar no bairro do Macuco, em Santos, e chegar em Vicente de Carvalho, no Guarujá. Nas duas extremidades, haverá pedágio e um prédio para acesso de pedestres, ciclistas e passageiros do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que também passará pelo túnel.

O contrato será feito na modalidade Parceria Público-Privada (PPP) e terá 30 anos de duração. Apesar da importância do projeto, apenas dois grupos entregaram os envelopes com as propostas na B3, ambas estrangeiras. A Mota-Engil tem entre seus acionistas a China Communications Construction Company (CCCC), que detém 32,4% do capital da companhia.



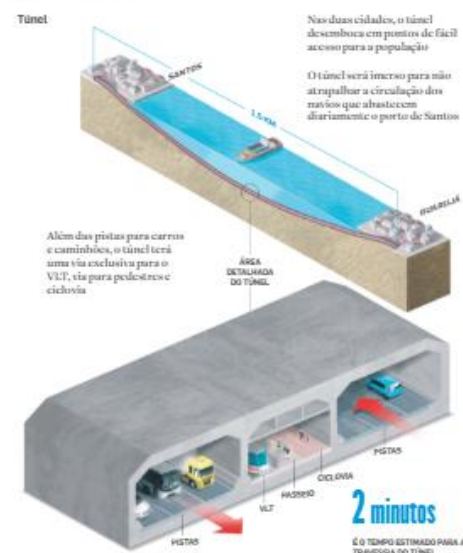
Já a Acciona é responsável pela Linha 6 do Metrô de São Paulo, ainda em construção. A empresa opera também no setor de saneamento, com concessões no Paraná e Espírito Santo, por exemplo, enquanto tem participado de leilões de rodovias. A concessionária vencedora ficará responsável pela construção, operação e manutenção do túnel por um período de 30 anos.

Leilão para construção do Túnel Santos-Guarujá ocorre nesta sexta-feira, 5 Foto: Felipe Rau/Estadão

Dos R\$ 6,8 bilhões em investimentos, R\$ 5,1 bilhões virão de aportes públicos divididos igualmente entre a União e o Estado de São Paulo. Inicialmente previsto para ser uma ponte, o túnel é uma demanda histórica dos moradores das duas cidades do litoral paulista.

Túnel em três compartimentos

Além de pistas para carros nos dois sentidos, o túnel Santos-Guarujá também terá VLT, ciclovia e passarela para pedestres.



Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS-PORTO DE SANTOS

ESTADÃO

reduzir risco de demanda”, explica.

Atualmente, mais de 21 mil veículos cruzam diariamente as duas margens utilizando balsas e catraias, além de 7,7 mil ciclistas e 7,6 mil pedestres. Com a nova estrutura, a travessia será feita em poucos minutos, reduzindo filas e otimizando o fluxo logístico do Porto de Santos.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, participarão do leilão na B3. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) não estará no evento. Portanto, os holofotes devem se voltar para o governador do Estado, Tarcísio de Freitas (Republicanos).

Projeto histórico

O túnel Santos-Guarujá é o maior projeto do Novo PAC. Antes mesmo de sair do papel, a obra já se tornou alvo de disputa de narrativa entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos). Publicamente, ambos exaltam a cooperação entre União e Estado; nos bastidores, contudo, aliados de cada lado disputam a paternidade política do empreendimento.

Ainda assim, o consenso entre as duas esferas públicas e da administração do Porto de Santos permitiu que o projeto saísse do papel, segundo a advogada Júlia Mota. “Só agora a modelagem financeira ficou viável. Um dos fatores de atratividade foi a definição de contraprestação pública para

O sócio do VLR Valerim Advogados e professor da Fundação Getúlio Vargas, Luis Felipe Valerim, por sua vez, considera que se por um lado esse ponto foi um ponto decisivo para viabilizar o projeto, a relação entre Estado e União segue como um ponto de atenção. “Se a governança não fluir bem, pode virar um risco determinante para o empreendimento”, diz.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

TARCÍSIO FALA EM DEIXAR POLÍTICA 'DE LADO' E HADDAD NEGA DISPUTA POR PROTAGONISMO EM LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Por Ma Leri e Lilian Venturini, Valor — São Paulo



Vice-presidente Geraldo Alckmin, ministro Silvo Costa Filho e governador Tarcísio de Freitas batem martelo após leilão da obra do túnel Santos-Guarujá, na B3 — Foto: Reprodução/YouTube - B3

O leilão da obra do túnel Santos-Guarujá nesta sexta-feira reuniu o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, e representantes do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, na B3, na capital paulista. Lula não compareceu e foi representado pelo vice-presidente Geraldo Alckmin e outros três ministros, entre eles

Fernando Haddad, que negou haver disputa por protagonismo pelo projeto para o litoral paulista.

"Vejo aqui e ali na imprensa a menção à disputa de protagonismo por essa obra. Se teve uma coisa que não aconteceu no túnel foi disputa por protagonismo. Desde de o começo os diálogos entre o governo federal e estadual foi republicano, para viabilizar a obra Ninguém ficou querendo sair na foto par depois deixar o outro para trás", afirmou Haddad.

O túnel submerso, com 1,5 quilômetro de extensão no total, tem previsão de R\$ 5,1 bilhões de aportes públicos, divididos igualmente entre União e Estado. A empresa portuguesa Mota-Engil venceu o leilão da concessão, com duração de 30 anos, com uma oferta de desconto de 0,5% sobre o valor da contraprestação pública máxima anual. A espanhola Acciona, outra concorrente, ofereceu desconto zero.

O avanço do projeto, discutido há mais de 100 anos, chegou a unir Lula e Tarcísio em um mesmo palanque, em fevereiro, na cerimônia de lançamento do edital da obra. O petista e Tarcísio são cotados para disputar a Presidência em 2026. O presidente não compareceu ao leilão. Segundo auxiliares relataram ao Valor, não é usual Lula participar desse tipo de evento. O leilão ocorre dias depois de o governador dedicar parte da sua semana para negociar em Brasília a tramitação do projeto de anistia a condenados pelo 8 de janeiro.

Em seu discurso, Haddad disse que o presidente tem o "bom hábito de não invocar paternidade" de boas ideias e afirmou que o evento na B3 é a demonstração da volta do "espírito republicano" no país. Sem citar diretamente o ex-presidente Jair Bolsonaro, o ministro da Fazenda disse que a democracia deve envolver polarização de ideias. "Agora, quando a polarização é do tipo autoritário, em que se pensa em eliminar o adversário, essa é a polarização que ninguém quer", afirmou.

Tarcísio discursou depois de Haddad e enfatizou o caráter histórico da obra. "Deixando questões políticas de lado, isso não interessa. O que importa é o cidadão. Não é sobre o túnel, é sobre pessoas", afirmou. "Estamos dando exemplo. Temos que celebrar mesmo", acrescentou.

A realização de privatizações e concessões é uma das bandeiras da política econômica do governador. Por mais de uma vez, ele fez referência à frase "não sabendo que era impossível, foi lá e fez", atribuída ao poeta francês Jean Cocteau. "Vai embora aquela descrença em projetos intermináveis", disse.

Tarcísio também destacou a importância da parceria público-privada, que, segundo ele, traz mais flexibilidade para viabilizar empreendimentos de grande porte, e acenou ao vice-presidente: “Vamos fazer isso juntos, Alckmin”.

Último a discursar, o vice-presidente, e também ex-governador de São Paulo, também procurou destacar a atuação de Lula no diálogo com governadores de outros partidos. A fala breve foi acompanhada de metáforas para registrar a união dos dois entes da Federação. “Se diz que um túnel sempre tem dois lados, e a obra começa pelos extremos, que se aproximam. E é quando eles se encontram, no ponto de encontro, que a obra se completa. Os opostos, quando convergem, é possível fazer não apenas um túnel, mas fortalecer o nosso país”, afirmou.

Ao bater o martelo, Alckmin brincou com Tarcísio, que costuma usar a força nessas ocasiões: “Eu, como anestesista, a mão tem de ser cuidadosa”.

Também estiveram presentes os ministros Márcio França (Empreendedorismo) e Silvío Costa Filho (Portos e Aeroportos). França, que pretende disputar o governo paulista em 2026, fez um discurso breve em que também destacou a parceria entre os governos e o “espírito republicano”.

Costa Filho, do mesmo partido de Tarcísio, elogiou o trabalho do governador no Estado. Ao falar sobre a parceria entre Lula e Tarcísio, o ministro mencionou a importância da convergência. Partiu dele o convite para bater o martelo na companhia de Alckmin e Tarcísio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2025

MOTA-ENGIL VENCE LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ COM DESÁGIO DE 0,5%

A outra única concorrente, a espanhola Acciona, ofereceu desconto zero

Por Robson Rodrigues, Valor

Ligação imersa

PPP prevê construção do túnel Santos-Guarujá



Fonte: Secretaria de Parcerias em Investimentos do governo de São Paulo

A Mota-Engil, construtora portuguesa que tem a chinesa CCC como acionista, venceu o leilão da concessão do Túnel Santos-Guarujá. A proposta vencedora foi de 0,5% de desconto sobre o valor da contraprestação pública máxima anual de R\$ 438,3 milhões prevista no edital. A outra única concorrente, a espanhola Acciona, ofereceu desconto zero.

O certame, conduzido em conjunto pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Governo do Estado de São Paulo, definiu o parceiro privado responsável por construir e operar o primeiro túnel imerso da América Latina, que ligará as duas margens do estuário em Santos e Guarujá.

O contrato prevê a construção do empreendimento, com investimentos de R\$ 6,8 bilhões, além de R\$ 1,78 bilhão em despesas operacionais estimadas ao longo da Parceria Público-Privada (PPP) de 30 anos, durante os quais a empresa cuidará da operação e manutenção da infraestrutura.

O empreendimento, que foi concebido há cerca de cem anos e sofreu inúmeras idas e vindas ao longo das últimas décadas, está sendo conduzido de forma compartilhada entre o governo

federal e o Estado de São Paulo.

Como o poder público entrará com a maior parte dos recursos necessários para viabilizar a construção do túnel, o arranjo prevê que os valores sejam divididos entre o governo federal e o de

São Paulo. Está previsto um aporte inicial de no máximo R\$ 5,14 bilhões — sendo metade da União e metade do Estado. Além disso, a gestão paulista entrará com pagamentos anuais de até R\$ 438,3 milhões, uma vez que o empreendimento começar a operar.

O critério de julgamento adotado no leilão foi o maior desconto (deságio) sobre a contraprestação pública máxima, de forma a reduzir a necessidade de aporte governamental.

Grandes construtoras brasileiras, como Odebrecht, Álya (antiga Queiroz Galvão) e Andrade Gutierrez, chegaram a avaliar a participação, mas desistiram diante das exigências financeiras do edital.

Com investimento total estimado em R\$ 6,8 bilhões, a PPP prevê a construção de um túnel de 1,5 quilômetro de extensão — sendo 870 metros submersos — com seis faixas de tráfego (três em cada sentido), além de espaço para VLT, ciclovia e passagem de pedestres.

A obra será executada pelo método de túnel imerso, com blocos pré-moldados submergidos no leito do estuário. A concessão terá 30 anos de duração. Além da receita tarifária — com pedágio inicial fixado em R\$ 6,15 por veículo — a concessionária receberá contraprestações públicas periódicas, definidas conforme o deságio oferecido no leilão. A promessa é que o túnel transforme a mobilidade da Baixada Santista. O tempo de viagem deve cair de até duas horas, em horários de pico, para menos de cinco minutos.

O certame contou com a participação do governador do Estado de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), e dos ministros Fernando Haddad (Fazenda), Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos), Márcio França (Empreendedorismo, Microempresa e Empresa de Pequeno Porte), além do vice-presidente Geraldo Alckmin, entre outras autoridades.

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 05/09/2025

MAIORIA DAS OBRAS DA COP ESTÁ COM CERCA DE 90% DE EXECUÇÃO, DIZ GOVERNO

Balanço foi realizado a partir do andamento das obras até 27 de agosto

Por Cristiano Zaia, Valor — Brasília



Parque da Cidade, em Belém, no Pará — Foto: Raphael Luz/Agência

A maioria das obras de infraestrutura e mobilidade urbana de Belém (PA) planejadas para preparar a cidade para a COP30 em novembro estão mais de 90% concluídas, de acordo com a Secretaria Extraordinária da COP30, vinculada à Casa Civil.

O balanço foi feito a partir do andamento das obras até 27 de agosto e veio após o Brasil sofrer pressão internacional para mudar a sede da conferência do

clima da ONU diante de preços elevados praticados por hotéis e donos de imóveis na capital paraense. A ONU até chegou a pedir ao governo brasileiro que subsidiasse leitos mais baratos a países mais pobres.

“As obras estão dentro do cronograma e se aproximam da reta final de preparação para a conferência. A cidade está cada vez mais pronta para receber visitantes e delegações de todo o mundo”, afirma o secretário extraordinário para a COP30, Valter Correia, em nota enviada nesta sexta-feira (5).



Apenas o governo federal anunciou R\$ 4 bilhões em investimentos na renovação da infraestrutura da cidade, informa a Secretaria.

Na lista de obras de melhoria, ampliação e requalificação que caminham para ser entregues, segundo a secretaria, estão: o Aeroporto Internacional de Belém (com 95% das intervenções concluídas), terminais hidroviários (o Terminal Hidroviário Internacional está com 76% de modernizações prontas) e portos, macrodrenagens (as principais obras estão com 83% e 91% concluídas), parques (Docas e Tamandaré, com 97% e 92% de avanço em reestruturações, respectivamente), sistema de esgoto (a obra de saneamento do mercado Ver-o-Peso alcançou 89% de conclusão) e pontos turísticos.

A despeito das críticas internacionais recentes em relação à infraestrutura hoteleira, o comunicado do governo ainda diz que “aeroportos, terminais, canais e parques em modernização revelam uma Belém preparada para receber o maior evento climático do planeta e deixar um legado histórico para a população”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2025

FUNDO DO PÁTRIA VENCE LEILÃO DO LOTE PARANAPANEMA COM DESÁGIO DE 11,6%

Segundo o governo estadual, o Lote Paranapanema é considerado estratégico por integrar diferentes corredores rodoviários e reforçar a infraestrutura logística do Estado

Por Michael Esquer e Robson Rodrigues, Valor — São Paulo

O fundo Infra Br V, do Pátria, venceu nesta sexta-feira (5) o leilão do Lote Rodoviário Paranapanema, realizado na sede da B3, em São Paulo, ao oferecer um deságio de 11,6% sobre o valor de R\$ 310 milhões da contraprestação pública. O contrato de concessão terá validade de 30 anos e prevê investimentos da ordem de R\$ 5,8 bilhões para modernização, ampliação e manutenção de cerca de 285 quilômetros de rodovias no interior paulista.

Também participaram do certame o Consórcio Viaja+SP (formado pelo fundo Galápagos, M4 Investimentos, Engenharia Materiais e Traçado Construções), que ofereceu deságio inicial de 8,41% e, depois, no lance viva-voz, de 10,6%, e a CS Infra, de 3,2%.

O critério de julgamento foi o maior desconto sobre a contraprestação pública máxima. O Lote Paranapanema abrange trechos importantes da Rodovia Raposo Tavares (SP-270) entre Ourinhos e Itapetininga, além de ramais como a SP-189, SP-278 e o SPA-204/270, entre outros.

As obras previstas incluem a duplicação de 147 quilômetros, 29 passarelas, 84 pontos de ônibus, 56 km de acostamentos e 13 km de vias marginais. O governo de São Paulo diz que a duplicação no trecho transformará a Raposo Tavares em novo “corredor estratégico” para o agronegócio, ligando o interior paulista e a região Centro-Oeste ao Porto de Santos – uma alternativa à Rodovia Castello Branco (SP-280).

A concessionária vencedora será responsável por instalar sistemas de monitoramento por câmeras (CFTV), painéis de mensagens variáveis, balanças de pesagem e iluminação em LED. O contrato ainda prevê a implementação de uma rede de comunicação sem fio para atendimento emergencial aos usuários, incluindo serviços de guincho, ambulância e apoio mecânico.

O projeto deve beneficiar diretamente 21 municípios do interior de São Paulo, melhorando a logística de escoamento da produção agrícola e industrial e reduzindo os custos de transporte. Além do impacto econômico, a concessão deve gerar empregos na região, especialmente durante as obras de duplicação e melhorias.

Segundo o governo estadual, o Lote Paranapanema é considerado estratégico por integrar diferentes corredores rodoviários e reforçar a infraestrutura logística do Estado.

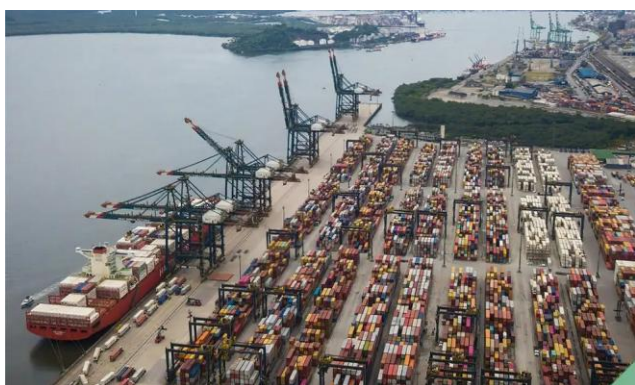
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2025

GECEX APROVA RESOLUÇÃO QUE AVANÇA EM REFORMA ESTRUTURAL DO FGCE PREVISTA NO PACOTE CONTRA TARIFAÇÃO

Medida altera as regras de subscrição de riscos no seguro de crédito à exportação e inclui o Fundo Garantidor do Comércio Exterior no regramento

Por Giordanna Neves, Valor — Brasília



— **Foto: Divulgação/Porto de Santos Mais recente**

O Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) aprovou uma resolução que altera as regras de subscrição de riscos no seguro de crédito à exportação e inclui o Fundo Garantidor do Comércio Exterior (FGCE) no regramento, uma das propostas previstas no pacote contra o "tarifaço" anunciado pelo governo federal. A medida foi publicada nesta sexta-feira (5) no Diário Oficial da União (DOU).

De acordo com a resolução, serão submetidas aos colegiados da Câmara de Comércio Exterior (Camex), em até 60 dias, novas propostas de Políticas de Subscrição de Riscos para o Fundo de Garantia à Exportação (FGE) e para o FGCE.

A proposta do governo, prevista no pacote contra o "tarifaço", visa promover uma reforma estrutural ampla no sistema de garantias à exportação, por meio do FGCE, para elevar a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Embora a medida tenha sido apresentada como resposta às tarifas anunciadas pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, a equipe econômica afirma que o objetivo é mais amplo, de modernizar o suporte às exportações e incentivar a busca por novos mercados, além de reduzir o risco aos cofres da União.

Atualmente, 100% do risco das operações de venda ao exterior fica concentrado no Fundo de Garantia à Exportação (FGE) e, em caso de sinistro, a União arca integralmente com o custo, registrado como despesa primária. Com a nova proposta, a ideia é transformar o FGCE, fundo de natureza privada, em um mecanismo de cobertura de "primeiras perdas", protegendo o patrimônio do FGE. Na prática, isso significa que, se houver calote de um exportador, o FGCE pode absorver parte do prejuízo sem que afete o resultado primário do governo.

O governo fez um aporte adicional de R\$ 1,5 bilhão no FGCE para viabilizar a nova proposta, inicialmente com foco nas ações contra o tarifaço. A ideia da equipe econômica é, ainda, garantir que a reforma do sistema de exportação tenha viés pró-mercado, com ampla parceria público-privada.

No dia do anúncio do pacote contra o tarifaço, o secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, disse que a operacionalização do FGCE trará mais flexibilidade ao seguro de crédito à exportação, viabilizando a atuação conjunta com instituições financeiras para ampliar a capilaridade e facilitar o acesso das empresas a instrumentos de apoio.

Ele comparou o novo modelo à lógica do mercado de seguros, em que uma seguradora reúne diversas operações em uma carteira e, para não concentrar todo o risco no próprio balanço, repassa parte dele a outras seguradoras, que passam a dividir tanto o prêmio quanto a responsabilidade em caso de sinistro.

“Aqui a gente vai permitir a mesma coisa. É interesse das seguradoras compartilhar. Camada do risco fica com fundo, e uma camada fica com a seguradora. Assim compartilha mais risco e com isso consegue alavancar e desenvolver melhor este mercado”, explicou na ocasião.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2025

TRUMP DIZ QUE ÍNDIA E RÚSSIA FORAM "PERDIDAS" PARA A CHINA

Por Reuters — Washington



— Foto: Mark Schiefelbein/AP

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse nesta sexta-feira (5) que Índia e Rússia parecem ter sido “perdidas” para a China após seus líderes se encontrarem com o presidente chinês, Xi Jinping, nesta semana — destacando seu afastamento de Nova Délhi e Moscou enquanto Pequim promove uma nova ordem mundial.

“Parece que perdemos a Índia e a Rússia para a China mais profunda e sombria. Que tenham um longo e próspero futuro juntos!”, escreveu Trump em uma publicação nas redes sociais, acompanhada por uma foto dos três líderes no encontro promovido por Xi na China.

Questionado sobre a postagem de Trump, o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da Índia disse a repórteres em Nova Délhi que não tinha comentários. Representantes de Pequim e Moscou não foram imediatamente encontrados para comentar a publicação de Trump em sua plataforma Truth Social.

Xi recebeu mais de 20 líderes de países não ocidentais na Organização de Cooperação de Xangai (SCO), na cidade portuária chinesa de Tianjin, incluindo o presidente russo, Vladimir Putin, e o primeiro-ministro indiano, Narendra Modi.

Putin e Modi foram vistos de mãos dadas durante o encontro, caminhando em direção a Xi, antes de os três posarem lado a lado.

O fortalecimento das relações de Modi com a China ocorre enquanto Trump esfria os laços entre EUA e Índia, em meio a tensões comerciais e outras disputas.

Trump disse, no início desta semana, que estava “muito desapontado” com Putin, mas não preocupado com a aproximação entre Rússia e China.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PADRÃO DE BIOCOMBUSTÍVEIS ESTÁ ENTRE DEFINIÇÕES PENDENTES DAS DIRETRIZES DA IMO

Por Danilo Oliveira Navegação 05/09/2025 - 19:44

Coordenador do MEPC no Brasil acredita que, na sessão extraordinária de outubro, serão adotadas ‘guidelines’, que tratam das medidas técnicas e econômicas de descarbonização do capítulo 5 do Anexo VI da Marpol



A representação brasileira que acompanha os trabalhos dos grupos da Organização Marítima Internacional (IMO) sobre descarbonização do setor marítimo acredita que, em outubro próximo, haverá a adoção das cerca de 16 diretrizes (guidelines) necessárias à entrada em vigor das medidas técnicas e econômicas do capítulo 5 do anexo VI da Marpol, aprovadas em abril deste ano no último encontro do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC 83). A expectativa é que não haja contestação por mais de um terço dos 176 estados-membros da agência da Organização das Nações Unidas (ONU). Entre os

temas pendentes na elaboração do texto estão definições ligadas aos padrões de produção e de emissão de biocombustíveis.

O intervalo de seis meses, entre abril e outubro, é estabelecido para que os estados membros tomem conhecimento dessa cesta de medidas do texto do capítulo 5 do anexo VI da Marpol. Se não houver questionamento de um terço dos países, equivalente a 50% da tonelagem bruta em atividade globalmente, o texto será considerado adotado. As medidas deverão entrar em vigor em 2027 e a contagem de emissões ocorrerá a partir de 2028.

A minuta das diretrizes de enforcement consiste no detalhamento dos procedimentos de entrada em vigor. "Os Estados estão escrevendo, [o texto] vai ser submetido em outubro (2025) e deve ficar aprovado em abril de 2026", disse à Portos e Navios o coordenador do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marítimo (MEPC) no Brasil e da Secretaria Executiva para os assuntos da Organização Marítima Internacional (Sec-IMO/DPC), CMG Fernando Alberto Costa.

Ele contou que, para os biocombustíveis, ainda falta na resolução de diretrizes a questão da abordagem qualitativa da mudança do uso da terra para produção de biomassa e os valores de emissão dos biocombustíveis produzidos no Brasil, que são diferentes da Europa e dos EUA. "A indústria de biocombustíveis está submetendo as rotas, que vão implicar num valor de emissão, que será o rótulo do nosso biocombustível. Faltam esses dois aspectos que estamos ainda bastante preocupados", pontuou Costa.

Sobre os recentes questionamentos dos Estados Unidos acerca da estrutura 'Net-Zero Framework' da IMO, a qual o governo Trump manifestou publicamente que considera um 'imposto global sobre o carbono cobrado dos americanos por uma organização das Nações Unidas que não possui prestação de contas', Costa disse que é uma questão da para a IMO se manifestar formalmente. Ele ponderou que, tecnicamente falando, o fundo foi aprovado num dos artigos do capítulo 5 para ser destino de todas as cobranças de navios que emitem mais do que o permitido.

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/navegacao-e-marinha/eua-questionam-estrutura-net-zero-da-imo>

Costa ressaltou que haverá um nível máximo de emissão anual, a partir de 2028, com exigências progressivas até 2050, por meio do qual navios que emitirem a mais terão valor a ser pago numa emissão menor além do que é permitido, variando de US\$ 100 a US\$ 380 por tonelada de CO2 equivalente. Segundo o coordenador, esses recursos vão para um fundo que terá destinos previamente imaginados: investimentos em tecnologia, combustíveis e infraestrutura, capacitação de tripulação e mitigação de algum tipo de impacto negativamente desproporcional que ocorra.

"Temos visto na mídia questionamentos acerca das medidas, mas elas não são contra a soberania. Elas se aplicam à navegação comercial internacional e os navios estarão em acordo ou desacordo às normas aprovadas. É questão de cumprimento das normas (cesta de medidas) por parte das embarcações", frisou.

Ele explicou que a estrutura do fundo já foi aprovada, mas ainda falta definir a porcentagem para cada destino dos recursos. "Não é uma taxa de consumo, é taxa sobre a emissão de um fundo aprovado dentro do capítulo 5 do anexo VI da Marpol por votação dos estados membros a IMO", afirmou Costa.

O coordenador salientou que as aprovações, por consenso ou por votação, são historicamente a metodologia normal dos trabalhos da IMO. "É um trabalho grande para que todos os detalhes das ações necessárias à implementação sejam escritas. Eles serão submetidos em outubro e deve ser apreciado e aprovado no MEPC 84, em maio de 2026", projetou Costa.

A sessão extraordinária do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da Organização Marítima Internacional (MEPC/ES.2) está marcada para o período de 14 a 17 de outubro, na sede da IMO em Londres.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2025

GRUPO PORTUGUÊS VENCE LEILÃO PARA CONSTRUIR TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Por Nelson Moreira Portos e logística 05/09/2025 - 19:36



Mota-Engil, que tem 32% de participação da chinesa CCC, ofereceu em sua proposta desconto de 0,5% sobre contraprestação máxima pública, de R\$ 438,4 milhões, vencendo sua única concorrente no certame, a espanhola Acciona, que não ofereceu desconto.

Depois de quase 100 anos de espera, desde que o primeiro projeto de ligação seca entre Santos e Guarujá foi elaborado, em 1927, bastaram 19 minutos desde o início do leilão de concessão para construção, exploração e manutenção do túnel imerso ligando as duas cidades, para que fosse

anunciado o vencedor: o grupo português Mota-Engil. Ele ofereceu em sua proposta desconto de 0,5% sobre a contraprestação máxima pública, de R\$ 438,4 milhões, e venceu seu único concorrente no certame, a empresa espanhola Acciona, que não ofereceu desconto. O pregão realizado na Bolsa de Valores do Brasil, a B3, em São Paulo, foi iniciado às 16h28 e às 16h27 o nome do ganhador anunciado. A previsão é de que as obras sejam iniciadas em 2026.

A empresa vencedora tem participação de 32,4% da estatal chinesa China Communications Construction Company (CCCC), responsável pela construção do maior túnel imerso chinês, o Taihu, que tem 10,8 quilômetros de extensão. Em seu primeiro pronunciamento como vencedor da concessão, antes de bater o martelo, o vice-presidente do grupo Mota-Engil, Manuel Antônio Vasconcelos, disse que encara a construção do túnel como um desafio, mas mostrou otimismo com a empreitada. "Temos certeza que iremos cumprir nossas obrigações e esperamos iniciar a obra o mais rápido possível", disse Vasconcelos.

Com investimento previsto de R\$ 6,8 bilhões, o túnel que ligará Santos à vizinha Guarujá será o primeiro submerso do Brasil, terá 1,5 quilômetro de extensão, dos quais 870 metros sob o mar, três faixas de rolamento em cada sentido, para circulação de carros de passeio, ônibus, caminhões e motos, ciclovia, pista para pedestres e faixa para Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT). Quando for entregue, em 2030, a previsão é que o trajeto entre as duas cidades, que hoje é feito em média em 18 minutos de balsa, incluindo o tempo nas filas, ou em até mais de hora de carro, seja realizado em dois minutos.

A concessão será de 30 anos, com a empresa vencedora do leilão ficando com a arrecadação do pedágio, estipulado inicialmente em R\$ 6,15 para carros, R\$ 3,07 para motos e em R\$ 18,35 para

ônibus e para caminhões. Terminado o prazo, a administração passará à Autoridade Portuária de Santos (APS).

O projeto de construção do túnel é a maior obra de infraestrutura prevista no Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) e foi elaborado em colaboração pelos governo federal e estadual. Ele foi incluído no Programa de Parceria Público Privada (PPP) do governo federal e contará com aportes da Autoridade Portuária de Santos (APS), estatal que administra o Porto de Santos, além de recursos dos orçamentos da União e do estado de São Paulo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2025

ARTIGO - MUITOS DESAFIOS

Por Adilson Luiz Gonçalves Opinião 04/09/2025 - 19:50



O dia 04/09/2025 marcou o lançamento oficial do “Ocean Centres Brazil”, uma iniciativa do Pacto Global da ONU, com apoio da Fundação Lloyd’s Register e implementação da Rede Brasil do Pacto Global. O evento ocorreu na Autoridade Portuária de Santos (APS) e teve início com apresentações formais do Diretor de Operações, Beto Mendes, e dos representantes das instituições envolvidas.

O representante da Lloyd’s Register, Tim Slingsby, enfatizou que um dos grandes interesses da entidade é a segurança das pessoas que atuam nos ambientes portuário e marítimo, dispondo de quase três séculos de experiência e dados disponíveis para consulta colaborativa. A Gerente da Plataforma de Água, Oceano e Resíduos do Pacto Global, Gabriela Otero, destacou a relevância da economia azul e das práticas de ESG e compromissos com os ODS, entre outros aspectos.

Em seguida, ocorreram painéis sobre temas específicos. Num deles, intitulado “Navegação & Portos e Finanças Azuis”, foram abordadas questões relativas à segurança das pessoas que atuam nos ambientes portuários e marítimos, além de iniciativas para a redução da emissão de gases de efeito estufa na navegação e operações portuárias.

Ele contou com a participação de João David Santos, da Wilson Sons; Rafaela Gomes, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor); Tamar Roitman, do Instituto Clima e Sociedade (ICS); e Hemerson Braga, do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP), moderados por Célio Bezerra Melo, Consultor de Educação e Economia Azul do Ministério da Educação.

Nesse tipo de evento, tão importante quanto as falas dos painelistas e debatedores são os questionamentos feitos pela assistência. Houve apenas um. Em verdade, foram dois, precedidos de uma introdução acerca da condição dos portos brasileiros de fornecerem energia elétrica às embarcações atracadas. Quem questionou citou uma entrevista feita com representante do Porto de Itaguaí/RJ, que alegou incerteza sobre a opção a ser adotada: OPS (Onshore Power Supply, também conhecido como cold ironing ou Alternate Marine Power), combustíveis e transição ou verdes.

As respostas demonstraram que ainda não há um consenso ou certezas, apesar do setor marítimo ser um dos poucos a ter metas efetivas para redução de emissões de GEE, apesar de ser responsável por apenas 3% delas. Não chegou a surpreender ouvir que os portos de Los Angeles e Long Beach, que eram considerados “verdes”, “acinzentaram”, em função do impacto do OPS nos custos operacionais.

Num evento da AIVP realizado em 2024, em Lisboa, um dos palestrantes afirmou que, se todos os portos europeus utilizassem OPS, não haveria energia para acender uma lâmpada no continente. O

representante da Wilson Sons usou o terminal portuário da empresa, em Rio Grande/RS, para explicar os custos envolvidos na implantação de OPS e que não havia capacidade de abastecimento local para atender à demanda que seria gerada.

O Porto de Santos disponibiliza abastecimento de energia elétrica para rebocadores, tendo a Usina de Itatinga como fornecedora, limitada aos seus cerca de 15 MW. Porém, se todos os berços de atracação disponibilizassem OPS, seria necessária uma usina dedicada, com capacidade para gerar aproximadamente 300 MW.

No caso dos armadores, foi enfatizado que as embarcações são projetadas para durar décadas, sendo praticamente inviável adaptar seus propulsores a novos combustíveis. Alguns contrataram embarcações movidas a metanol, outros apostam no GNL; motores flex têm sido concebidos; a empresa Wärtsilä afirma já ter desenvolvido um motor multiflex, que utiliza etanol, que, além de ocupar praticamente o mesmo volume dos tanques de “bunker”, em caso de vazamentos no mar, são bem menos impactantes, ambientalmente. Porém, cerca de 98% dos navios ainda usam combustíveis fósseis convencionais, sobretudo o “bunker”.

O biocombustível emerge como uma alternativa de transição de uso mais amplo, enquanto o uso de hidrogênio “verde” envolve reservatórios maiores e demanda por sistemas de segurança importantes, tanto nas embarcações como em terra, tais são os riscos envolvidos no abastecimento e utilização desse combustível. Não é muito diferente com a amônia.

Se já há quem faça alarmismo com unidades de regaseificação de GNL, armazenar e abastecer 65 navios movidos a hidrogênio seria o apocalipse. Investir em combustíveis de transição parece ser a melhor solução para os próximos anos, e os motores multiflex devem ser uma alternativa para novas embarcações nesse mesmo período.

Também foi ressaltado que também será preciso estabelecer uma infraestrutura global de abastecimento com esses combustíveis, sendo que alguns portos já dispõem de alternativas para atender embarcações que utilizam diferentes tipos de combustíveis.

Os portos brasileiros também precisarão de adaptações para assegurar a frequência das embarcações que entrarão em operação nas grandes linhas. São muitos desafios para todos os atores envolvidos, dos estaleiros aos portos que, como foi muito bem lembrado, junto com os navios, participam de cerca de 90% do comércio internacional.



No caso presente, esses desafios são oportunidades, mas, acima de tudo, necessidades prementes para assegurar o futuro sustentável de nosso planeta. Discutir esse e outros temas de forma racional é fundamental nesse processo, pois discursos, além de não resolverem problemas, acabam criando novos. Daí a importância de eventos e iniciativas sérias e objetivas como este.

220406-adilson-luiz-goncalves.jpg **Adilson Luiz Gonçalves é**
Escritor, Engenheiro e Pesquisador Universitário, membro da
Academia Santista de Letras

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/09/2025

BRASIL DEIXOU DE RECEBER R\$ 1,1 BILHÃO EM JULHO POR ATRASOS EM EMBARQUES DE CAFÉ

Da Redação Portos e Logística 04/09/2025 - 19:30

O Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) informou, na última terça-feira (2), que em julho 508.732 sacas de 60 quilos de café, equivalentes a 1.542 contêineres, deixaram de ser

exportadas por falta de estrutura nos portos onde deveriam ser embarcadas. Segundo a entidade, o volume representaria receita cambial de 196,05 milhões de dólares, equivalente a R\$ 1,084 bilhão.



O diretor técnico do Cecafé, Eduardo Heron, disse que o problema causou prejuízo de R\$ 4,140 milhões aos exportadores de café, obrigados a arcar com a adição custos extras com armazenagem, detentions, pré-stacking e antecipação de gates. Ele prevê que a situação se agravará no segundo semestre, com a chegada aos terminais do café colhido na safra deste ano. “Iniciamos esse levantamento em junho de 2024 e, desde então, as empresas associadas ao Cecafé acumulam prejuízo de R\$ 83,061 milhões com gastos elevados e imprevistos, decorrentes dos atrasos e alteração de escalas dos navios, por falta de infraestrutura

portuária adequada”, relatou.

Segundo levantamento do Cecafé, em julho de 2025, 51% dos navios, ou 167 de um total de 327 embarcações, enfrentaram atrasos ou alteração de escalas nos principais portos do Brasil. No de Santos, que respondeu por 80,4% dos embarques de café de janeiro a julho, de acordo com o estudo, houve 65% de casos de atraso, de até 35 dias, ou de alteração de escalas, o que envolveu 118 do total de 182 porta-contêineres.

Já no complexo portuário do Rio de Janeiro (RJ), o segundo maior exportador dos cafés do Brasil, com 15,5% de participação nos embarques nos sete primeiros meses de 2025, o índice de atrasos em julho, de até 40 dias, chegou a 37%. Naquele mês, 26 dos 70 navios destinados às remessas do produto sofreram alteração de escalas, informa o levantamento.

Heron comentou que, em busca de soluções, representantes do Cecafé se reuniram em agosto com o gerente do Observatório do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Bruno Pinheiro. O objetivo do encontro foi discutir uma proposta de aprimoramento dos indicadores logísticos e a criação de índices para monitorar os entraves nas exportações de café.

Segundo ele, o Conselho, com apoio da associação Logística Brasil, trabalha em criar uma pauta focada em logística, em parceria com outras entidades do agronegócio. Heron explicou que, para oferecer uma visão geral das dificuldades de embarques de mercadorias, estão sendo usados dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e de outras fontes públicas. “O objetivo é, em conjunto, estruturarmos um indicador, inicialmente para café, para avaliar quais são os entraves nas exportações, visando buscar políticas públicas para melhorar o desempenho do setor exportador”, disse.

Heron afirmou ainda que os exportadores, principalmente os que trabalham com cargas containerizadas, cobram urgência nos leilões de terminais, na ampliação da capacidade dos pátios e berços nos portos e na facilitação do acesso aos terminais, com diversificação dos modais de transporte e investimentos em ferrovias e hidrovias. “Estamos atuando para a criação desses indicadores logísticos que permitam acompanhar as demandas na infraestrutura portuária do Brasil, de forma que os portos possam evoluir na mesma proporção do avanço das cargas, considerando o crescimento do agronegócio”, informou.

Apesar das dificuldades, Heron revelou estar um pouco mais otimista com os avanços nas discussões do leilão do Tecon Santos 10 e com a manifestação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) contra restrições à participação de interessados no leilão do terminal. “Existem remédios mais adequados para impedir eventuais concentrações de mercado”, disse.

TEMPORADA DE CRUZEIROS GEROU R\$ 5,4 BILHÕES PARA ECONOMIA NA COSTA BRASILEIRA

Da Redação Portos e logística 04/09/2025 - 18:45



Um estudo do perfil e impactos econômicos de cruzeiros marítimos no Brasil, feito em parceria pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil), revelou que a temporada 2024/2025 movimentou R\$ 5,43 bilhões, com crescimento de 3,8% em relação ao período anterior. No total, segundo a pesquisa, houve 838.096 passageiros, número 0,8% inferior ao registrado na temporada 2023/2024, mas, ainda assim, o segundo da série histórica.

O resultado econômico, segundo os responsáveis pelo estudo, foi impulsionado por R\$ 2,95 bilhões gerados pelas companhias marítimas, com acréscimo de 5,5%, e R\$ 2,48 bilhões de passageiros e tripulantes, com crescimento de 3,7%. De acordo com a Clia, cada R\$ 1,00 investido pelo setor gerou R\$ 4,05 na economia nacional, e a temporada analisada resultou em arrecadação de R\$ 577,4 milhões em impostos federais, estaduais e municipais.

Durante a temporada, de novembro de 2024 a abril de 2025, informou a associação, nove navios percorreram destinos brasileiros e de vizinhos sul-americanos, com embarques em Itajaí, Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Maceió e Paranaguá e escalas em Angra dos Reis, Balneário Camboriú, Búzios, Fortaleza, Ilhabela, Ilha Grande, Ilhéus, Porto Belo e Recife. Houve ainda paradas em Buenos Aires, na Argentina, e em Montevidéu e Punta del Este, no Uruguai.

Os cruzeiros pela costa brasileira, apontou o levantamento, geraram 84,6 mil postos de trabalho, 5,3% a mais que no período anterior, sendo 1.617 de tripulantes e 82.985 diretos e indiretos ou em consequência de gastos de passageiros com agências de viagem, operadoras de turismo, comércio, hotelaria, alimentação e transporte. Ainda segundo o estudo, o impacto econômico médio por passageiro foi de R\$ 709,47 nas cidades de escala e de R\$ 918,15 nas de embarque e desembarque.

Pela primeira vez, a análise avaliou os resultados decorrentes da passagem pelo Brasil de 29 navios de cruzeiro em viagens internacionais. Esse movimento acrescentou R\$ 583,9 milhões à economia, abriu 9,1 mil vagas de emprego e proporcionou arrecadação de R\$ 62,1 milhões em impostos. Somados aos números da cabotagem, o total da temporada na economia chegou a R\$ 6 bilhões e 93,7 mil postos de trabalho.

O estudo da FGV e da Clia mostrou que 171.300 brasileiros viajaram em cruzeiros no exterior em 2024. Os principais trajetos escolhidos foram para o Caribe e para a Europa, além dos cruzeiros transatlânticos. Essas viagens geraram receita estimada de R\$ 931,7 milhões.

Apesar dos números considerados positivos pela Clia na temporada 2024/2025, a entidade prevê retração no setor em 2025/2026, a partir de outubro, já que serão sete navios de cabotagem, dois a menos que no período anterior, e oferta de 674,6 mil leitos, 19,5% inferior. Há previsão que serão gerados menos 20% menos empregos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/09/2025*

SUAPE INICIA ESTUDOS PARA SHIP TO SHIP EM SEU ESPELHO D'ÁGUA

Por Nelson Moreira Portos e logística 04/09/2025 - 18:53



Atualmente, abastecimento de embarcações com esse sistema é feito apenas com navios atracados no complexo portuário pernambucano

A administração portuária do Porto de Suape (PE) iniciou estudos para oferecer operações offshore de transbordo com navios fundeados na área de seu espelho d'água. O projeto das operações ship to ship de Suape prevê uso de boias fixas, correias e âncoras presas por blocos de concreto, para garantir a estabilidade das embarcações, e o aproveitamento das vantagens de segurança oferecidas pelo canal interno

do porto, no lado oposto ao cais 5. Hoje, o abastecimento de embarcações com esse sistema é feito apenas com navios atracados no porto pernambucano. Segundo a administração portuária, tem sido registrado crescimento pelo serviço, tendo sido realizadas 133 transferências do tipo de janeiro a junho de 2025, contra 86 feitas no mesmo período de 2024.

O uso comercial de espelhos d'água nas áreas de portos foi autorizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na resolução 127, divulgada em abril e que entrou em vigor em 1º de maio. A norma permite às administrações portuárias usar as "áreas molhadas" do porto ou assinar contratos com terceiros para esse uso.

O diretor de desenvolvimento e gestão portuária do Complexo Portuário de Suape, Rinaldo Lira, informou que os estudos iniciais estão sendo feito com apoio de da Universidade de São Paulo (USP). No primeiro momento, os especialistas fazem simulações em busca de identificar o melhor ponto para a instalação do sistema de boias fixas para estabilização dos navios.

Hoje, a operação de transbordo de derivados de petróleo produzidos pela Refinaria Abreu Lima é feita em Suape para navios da Transpetro atracados. Com a oferta de operações ship to ship, explicou Lira, além de aumentar a capacidade do terminal para transferência de combustíveis, haverá maior disponibilidade para movimentação de outros grãos e melhor aproveitamento dos berços do porto.

A expectativa da administração portuária é que a instalação das boias fixas e o início das operações ship to ship sejam já em 2026, logo depois que for terminada a dragagem do canal de acesso a Suape. De acordo com Lira, quando o serviço for concluído, o canal interno passará a ter calado de 16 metros e o externo, de 20 metros, o que permitirá receber embarcações de maior porte. Mas, antes de iniciar a oferta dos serviços, a administração portuária terá que submeter o projeto à aprovação da Antaq e da Capitania dos Portos de Pernambuco. Além disso, está prevista negociação com a praticagem para que sejam definidas as condições operacionais de segurança ideais e quais procedimentos serão necessários para que o transbordo seja feito sem risco.

Ele explicou que a definição final do projeto dependerá também da aprovação da Transpetro, empresa com a qual Suape mantém contratos para o transbordo de combustíveis e que será responsável pelos investimentos para a instalação da estrutura que permitirá o início do ship to ship. Segundo Lira, há interesse da subsidiária da Petrobras em aumentar sua movimentação de combustíveis no porto de Pernambuco, o que justifica o aporte para viabilizar os serviços.

De acordo com o diretor, um dos motivos para ampliar de operações ship to ship na região é a necessidade de acompanhar o crescimento da produção de derivados de petróleo que será resultado da ampliação da Refinaria Abreu Lima. Ele disse que o refino na unidade vai passar dos 130 mil barris por dia atuais, para 260 mil barris por dia.

Além disso, Lira citou a localização de Suape, mais perto da Europa, da América do Norte e da Ásia do que portos do Sudeste e do Sul central na costa nordestina, como fator que justifica a ampliação dos serviços de transbordo de combustíveis, seja para as exportações da Petrobras e de outras empresas seja para abastecimento de navios de cabotagem que atracam ou passam por

Pernambuco. “De Maceió, em Alagoas, ao Rio Grande do Norte, Suape é o ponto médio, o que atrai embarcações que navegam pelo Nordeste”, disse Lira.

Ele previu que em futuro próximo o terminal pernambucano será também polo de distribuição de combustíveis limpos como consequência da instalação no Complexo de Suape de duas fábricas de e-metanol. Uma será da empresa GoVerde, que recebeu em junho autorização para instalação, e outra da European Energy, cuja licença ambiental foi concedida na semana passada pelo governo de Pernambuco.

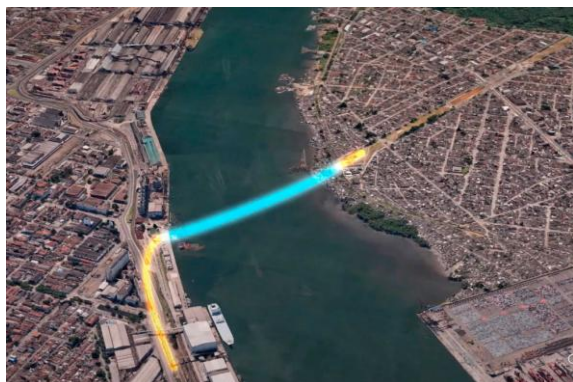
Lira lembrou que os grandes armadores que operam no transporte marítimo internacional a partir do Brasil, para renovação de suas frotas, estão encomendando embarcações híbridas, para atender às normas internacionais para redução de emissão dos gases do efeito estufa (GEE). Ele disse que movimento semelhante tende a ocorrer na cabotagem e, por sua localização e pela existência das fábricas de e-metanol em seu complexo, Suape, que já é um hub logístico de graneis líquidos, será também ponto de abastecimento de combustíveis limpos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/09/2025

CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ ENVOLVERÁ R\$ 7 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 04/09/2025 - 19:00



Leilão promovido pelo MPor, Antaq e governo de São Paulo será realizado nesta sexta-feira (5), na B3, em São Paulo

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o governo de São Paulo realizam, às 16 horas desta sexta-feira (5), o leilão de concessão para as obras do túnel submerso Santos-Guarujá. O projeto, que ligará as duas cidades do litoral paulista, será executado por meio de concessão patrocinada. A parceria envolve os governos federal e estadual, com participação da

iniciativa privada, responsável pela construção, operação e manutenção da estrutura.

O certame será realizado na sede da B3, em São Paulo, e tem investimentos estimados em R\$ 6,8 bilhões. 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.

O empreendimento é apontado como a maior obra do Novo PAC (Plano de Aceleração do Crescimento) e o primeiro túnel submerso da América Latina. A obra também está qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado (PPI-SP). A nova passagem terá 1,5 quilômetros de extensão, sendo 870 metros imersos, com três faixas por sentido, incluindo uma exclusiva para os Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), além de acessos para pedestres e ciclistas.

A expectativa é que a nova infraestrutura traga mais rapidez, conforto e segurança para a população local. 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. O trajeto atual entre as duas cidades é feito por balsa, que pode levar de 20 minutos a algumas horas, dependendo da movimentação no porto e condições climáticas, ou pelo trajeto de 40 quilômetros pela rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Para a advogada Andréa Navarro Gordo Franco, o leilão atende às expectativas em pauta por mais de cinco décadas e o projeto trará melhora na mobilidade, com a redução do tempo de deslocamento

e alternativa eficiente às balsas, estimulando o crescimento econômico local, criando oportunidades de emprego, desenvolvimento social e fortalecendo o comércio na região.

Ela avalia que a nova versão do edital, republicada após o Roadshow promovido em abril de 2025, contemplou alterações sugeridas por investidores interessados no projeto, trazendo mudanças no modelo da concessão, como a revisão nas cláusulas de alocação de riscos entre os governos federal e estadual e a futura concessionária.

Também foram objeto da revisão a criação da conta desapropriação; a previsão de soluções provisórias para o Cais Outeirinhos e o pátio ferroviário no Guarujá, com a finalidade de manter o funcionamento das operações portuárias e logísticas durante as obras, bem como o ajuste do valor estimado, a revisão nos custos de materiais e os serviços de dragagem.

“As mudanças aperfeiçoam o processo de licitação e visam além de garantir a viabilidade do projeto, superar críticas anteriores ao contemplar a ampliação da participação do setor privado ao melhorar as condições de execução do contrato, garantir maior segurança jurídica e, por conseguinte, aumentar a competitividade”, analisou Andréa, que é especialista em direito empresarial e sócia do Ruzene Sociedade de Advogados.

A advogada acrescentou que a licença prévia para o túnel imerso emitida pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), em agosto passado, atestou a viabilidade ambiental do projeto, reduzindo os riscos associados à execução da obra e evitando atrasos na implantação, tornando-o mais atraente para os investidores.

“O consórcio vencedor pode planejar e executar a obra com mais segurança e previsibilidade, tendo em vista que os parâmetros ambientais a serem seguidos foram definidos e aprovados, incluindo medidas de mitigação e compensação ambiental”, avaliou. Andréa disse que trata-se de projeto com significativo impacto ambiental que também enfrentará processos sensíveis como o de reassentamento de comunidades que vivem nas áreas portuárias, complexidade técnica e alto investimento.

Diogo Nebias, especialista em infraestrutura do Panucci, Severo e Nebias Advogados, acredita que a clareza na distribuição de riscos entre o poder público e a iniciativa privada é o pilar para o sucesso do leilão. Ele considera imprescindível o contrato definir claramente a responsabilidade por condicionantes ambientais, prevendo que o poder público assuma custos extraordinários decorrentes de exigências supervenientes. “A alocação de riscos deve ser equilibrada: cabendo ao setor privado a execução e manutenção, e ao Estado riscos geológicos e de desapropriação”, analisou.

Nebias também chama atenção para a estruturação financeira. Na visão do advogado, a viabilidade de financiamento depende da previsibilidade de receitas, combinando pedágio e contraprestação pública garantida, e da cooperação entre os entes estadual e federal, já que o túnel envolve interfaces portuárias estratégicas. Ele entende que o edital republicado incorporou as condicionantes da licença ambiental e seguirá para análise e lances dos investidores interessados, em um dos leilões de infraestrutura mais aguardados do país.

Ao longo do processo, a Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária do Tribunal de Contas da União (AudPortoFerrovia-TCU) encaminhou aos governos estadual e federal documento prevendo a necessidade de ajustes no convênio de delegação de competências firmado entre a União e o estado de São Paulo, anterior ao edital da licitação, e que definiu as responsabilidades de cada um no projeto, que tem aportes federais e estaduais, bem como, as condições de aporte dos recursos do setor privado.

Andréa ressaltou que, na conclusão do relatório, a área técnica do TCU manifestou que “os vícios detectados são passíveis de correção sem prejuízo ao cronograma global do projeto, desde que as medidas corretivas sejam adotadas antes da assinatura do contrato de concessão”.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 130/2025
Página 70 de 70
Data: 05/09/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

“A execução exige planejamento cuidadoso, monitoramento contínuo para identificação e mitigação dos riscos legais, ambientais e sociais, eficiência no gerenciamento de contratos, constante supervisão técnica especializada, e gestão financeira rigorosa, garantindo a conclusão dentro do orçamento e do prazo previstos”, concluiu a advogada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/09/2025



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: 05/09/2025