

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 131/2025
Data: 08/09/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CVC QUER TER NAVIOS PRÓPRIOS PARA AMPLIAR CRUZEIROS NO BRASIL	4
PORTOS BRASILEIROS ENFRENTAM DESAFIOS JURÍDICOS E OPORTUNIDADES DE MODERNIZAÇÃO	5
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: EM 1927, PROJETO PREVIA CONSTRUÇÃO EM DOIS ANOS.....	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
DO TECH AO AGRO, BELO JARDIM ESPERA GANHOS LOGÍSTICOS COM TRANSNORDESTINA	10
100 ANOS DO ETANOL: DO USGA NORDESTINO À DESCARBONIZAÇÃO MUNDIAL	12
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	15
ANTAQ REALIZA SEGUNDO BLOCO DE LEILÕES COM EMPREENDIMENTOS QUE SOMAM INVESTIMENTOS DE 1,3 BI	15
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	16
APÓS SUCESSO NO LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ, SILVIO COSTA FILHO APRESENTA NOVOS PROJETOS NA FRANÇA..	16
MAIOR OBRA DO NOVO PAC, LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ ATRAI INVESTIMENTOS DE R\$ 6,8 BILHÕES	18
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	20
RUMO À COP30, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES IMPULSIONA INFRAESTRUTURA SUSTENTÁVEL NA AMAZÔNIA	20
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA PONTE SOBRE O RIO PARNAÍBA E ANUNCIA NOVOS INVESTIMENTOS EM RODOVIAS DO PIAUÍ.....	22
PORTAL PORTO GENTE	23
CONAB ANUNCIA OS PRIMEIROS PROJETOS SELECIONADOS DO PAA NA EXPOINTER 2025	23
SUZANO DÁ START UP À FÁBRICA DE PAPEL HIGIÊNICO EM ARACRUZ E FORTALECE POLO INDUSTRIAL CAPIXABA	24
CBFA INAUGURA NOVA LINHA DE MONTAGEM DE TRUQUES FERROVIÁRIOS E AMPLIA SEU PORTFÓLIO E SUA CAPACIDADE PRODUTIVA	26
EXPANSÃO DO TVV ENTRA EM ETAPA FINAL E MARCA NOVO CICLO DE CRESCIMENTO DO TERMINAL CAPIXABA.....	27
BE NEWS – BRASIL EXPORT	28
EDITORIAL – Missão França 2025 e o desafio de avançar	28
NACIONAL - HUB – CURTAS - ANTAQ AUTORIZA EDITAL DE ARRENDAMENTO DO TMP-MACEIÓ	28
<i>O contrato terá prazo de 25 anos e prevê investimentos estimados em R\$ 3,7 milhões</i>	29
<i>Estrutura</i>	29
<i>Usina flutuante</i>	29
<i>Consórcio</i>	29
<i>Chamamentos públicos</i>	29
NACIONAL - SILVEIRA REFORÇA COMBATE A FRAUDES NO SETOR DE COMBUSTÍVEIS.....	29
NACIONAL - BR-330 GANHA PONTE E NOVAS OBRAS PARA FORTALECER ESCOAMENTO DE GRÃOS	31
NACIONAL - GOVERNO ESTUDA AMPLIAR TERRITÓRIO DO MATOPIBA PARA INCLUIR TODO O CERRADO DO PI	32
REGIÃO NORDESTE - SUAPE E POLÍCIA FEDERAL ALINHAM AÇÕES PARA AMPLIAR SEGURANÇA NO PORTO	33
INTERNACIONAL - BRASIL EXPORT INICIA MISSÃO NA FRANÇA COM MAIS DE 100 PARTICIPANTES.....	34
MISSÃO FRANÇA 2025 - JULIANO DESTACA PARTICIPAÇÃO RECORDE NA MISSÃO FRANÇA 2025	36
REGIÃO SUL - PARANÁ SERÁ PIONEIRO NO USO DE BONDE SEM TRILHOS NA AMÉRICA DO SUL	37
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A CULPA É SUA	39
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A PREFEITURA DE LELÉ	40
JORNAL O GLOBO – RJ	42
COM O BÔNUS DE ITAIPU, IPCA DE AGOSTO DEVE REGISTRAR PRIMEIRA DEFLAÇÃO DO ANO	42
TARCÍSIO LANÇA NOVA FASE DE PROGRAMA PARA RENEGOCIAR R\$ 15 BILHÕES EM DÍVIDAS DE ICMS E IPVA	43
TARIFAÇÃO DE TRUMP: EM REUNIÃO DO BRICS, PRESIDENTE CHINÊS DIZ QUE GUERRAS TARIFÁRIAS 'PERTURBAM GRAVEMENTE' A ECONOMIA MUNDIAL	44
TARIFAÇÃO DE TRUMP: LULA DIZ QUE PAÍSES DO BRICS SÃO 'VÍTIMAS' DE PRÁTICAS ILEGAIS E 'CHANTAGEM TARIFÁRIA'	45
EXPORTAÇÕES CHINESAS PARA OS EUA CAEM 11,8% ENTRE JULHO E AGOSTO EM MEIO A GUERRA COMERCIAL	47
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	48
SEM BRB, FUNDOS DE PENSÃO E BANCO PÚBLICO CORREM RISCO DE LEVAR CALOTE DE ATÉ R\$ 3 BI DO MASTER	48
ESTADOS UNIDOS CONCEDEM VISTO DIPOMÁTICO AO MINISTRO FERNANDO HADDAD	50
TARCÍSIO: RESTRIÇÕES COMERCIAIS IMPOSTAS PELOS AMERICANOS ACABAM FORTALECENDO A CHINA	51
OPINIÃO - É PRECISO BLOQUEAR O AVANÇO DO CRIME ORGANIZADO NO SISTEMA FINANCEIRO	52
VENDA DE FATIA DA RAÍZEN ATRAI GRUPOS JAPONESES, ITAÚSA, GLENCORE E ARAMCO.....	53



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 131/2025
Página 3 de 63
Data: 08/09/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

VALOR ECONÔMICO (SP).....	54
GOVERNO FEDERAL ENTREGA OBRAS PARA AMPLIAR A MALHA VIÁRIA NACIONAL	54
MINISTROS DE LULA IRONIZAM USO DE BANDEIRA DOS EUA EM MANIFESTAÇÃO BOLSONARISTA NO 7 DE SETEMBRO.....	56
ESQUEMA IRANIANO DRIBLA SANÇÕES E TRANSPORTA PETRÓLEO PARA A CHINA.....	57
ANÁLISE: TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ INAUGURA CICLO DE CONCESSÕES E SIMBOLIZA TRÉGUA MOMENTÂNEA ENTRE LULA E TARCÍSIO.....	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	62
FRACHT LOG VAI INAUGURAR TERMINAL MULTIMODAL DE CARGAS FRIAS EM PECÉM	62
CONAB ESTIMA PRODUÇÃO DE 55,2 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ NA SAFRA 2025	62
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	63
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	63



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CVC QUER TER NAVIOS PRÓPRIOS PARA AMPLIAR CRUZEIROS NO BRASIL

Redução de navios da MSC e Costa na temporada 2025/2026 prejudica vendas; operadora estuda novas rotas e oportunidades para 2026/2027

Por Ted Sartori 7 de setembro de 2025



CVC já fretou navios no passado e fez parceria com a Pullmantur para operar cruzeiros no País; última vez aconteceu na temporada 2019/2020 (Luigi Bongiovani/AT/Arquivo)

Uma das maiores operadoras de turismo no Brasil, a CVC avalia a possibilidade de voltar a ter cruzeiros exclusivos no Brasil para a temporada 2026/2027. O motivo, segundo a empresa, é a redução em 30% da capacidade de leitos das operadoras MSC e Costa na

temporada 2025/2026 em comparação com a anterior, o que prejudica a venda de pacotes.

“Para 2026/2027, as empresas estão tentando aumentar essa oferta de leitos, mas MSC e Costa ainda não anunciaram essa recomposição. Uma vez que anunciem, e caso não consigam recompor, a empresa está disposta a trazer uma nova capacidade, com nova armadora — seja com MSC ou Costa ou apoiando nova entrante. Estamos em conversas com as empresas para entender se há a capacidade de novos navios para o mercado”, afirmou o vice-presidente de Produtos e Pricing da CVC Corp, Fabio Mader, para A Tribuna.

Em agosto, a CVC Corp divulgou os resultados financeiros indicando que as vendas foram impactadas de maneira negativa justamente por conta da redução da oferta de navios por parte da MSC, que terá dois a menos, e Costa, com um a menos.

A prática pretendida pela CVC não é nova. Ela já fez isso entre 2003 e 2012, fretando navios de armadoras como a Pullmantur e a Ibero. Na temporada 2008/2009, a CVC chegou a trazer seis embarcações para realizar cruzeiros no Brasil. Depois disso, mesmo sem fretamento, ela também fez parceria com a Pullmantur para operar cruzeiros no País. A última vez que isso aconteceu foi na temporada 2019/2020.

Procuradas, a MSC e a Costa Cruzeiros não se manifestaram até o fechamento desta edição. Já a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil) afirma que não comenta questões comerciais.



O Concais, que administra o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, em Santos, disse, em nota, que “tomou conhecimento, pela imprensa, que a CVC avalia fretar navios de passageiros” e que acha importante ressaltar que “a CVC já operou com navios fretados no passado, com saídas em Santos”.

Adrian, de 24 anos, do Interior de São Paulo, já fez quatro cruzeiros (Divulgação)

Nascido em Santos, o administrador de empresas Emerson Franco Rocha da Silva, de 53 anos, tem dez cruzeiros como passageiro em seis navios diferentes e em um como tripulante por quase uma

temporada — foi ajudante de garçom. A experiência a bordo faz com que ele julgue importante a iniciativa da CVC, desde que haja novos roteiros diversificados.

“Há muito o que explorar no nosso País, mas hoje está restrito a duas companhias que operam quase que os mesmos roteiros há anos. Além disso, os navios maiores não podem atracar em qualquer porto. Seria interessante termos, pelo menos, um navio menor que fizesse escala em portos diferentes, atraindo outro público. Poderiam elaborar roteiros em portos do Norte e Nordeste e outras regiões também, como Vitória (ES), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS) e outros”, afirma.

Com quatro cruzeiros no currículo, o conferente de cervejaria Adrian Luis da Costa Kravszenko, de 24 anos e residente em Agudos, no Interior de São Paulo, lembra do primeiro, justamente a bordo de um dos navios fretados pela CVC, o Sovereign. Ele, que também é um dos administradores da página O Jovem Cruzeirista, no Instagram, estimula o aumento da concorrência em prol dos benefícios para os turistas.

“A importância de se ter mais navios pelo Brasil é que os viajantes tenham novas opções, sejam maiores ou menores, e roteiros alternados e diferenciados. Os viajantes buscam por novidades e ofertas que consigam colocar na balança ‘custo x benefícios’. A volta de navios ofertados pela CVC pode mitigar esses impasses de viajantes que buscam realizar o sonho de férias em alto-mar”, argumenta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 07/09/2025

PORTOS BRASILEIROS ENFRENTAM DESAFIOS JURÍDICOS E OPORTUNIDADES DE MODERNIZAÇÃO

Advogado Thiago Benito Robles detalha como negociação coletiva e regulamentação sólida podem transformar o setor portuário

Por Ted Sartori 7 de setembro de 2025



“Preocupa a criação de novos modelos de gestão da mão de obra”, diz Robles (Alexsander Ferraz/AT)

O advogado Thiago Benito Robles, de 47 anos, tem mais de duas décadas de experiência no Direito Portuário e Marítimo. É formado pela Universidade Metropolitana de Santos (Unimes), pós-graduado em Direito Portuário e Marítimo pela Universidade Santa Cecília (Unisanta) e em Direito Penal Econômico e Europeu pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, em Portugal.

Robles, que compõe o Conselho de Administração da Autoridade Portuária de Santos (APS), passou a integrar no mês passado a Advocacia Ruy de Mello Miller. Na entrevista a seguir, ele fala sobre a revisão da Lei dos Portos (Projeto de Lei 733/2025) em discussão em Brasília e os principais entraves jurídicos no meio portuário.

O senhor passou pela MSC, pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado (Sopesp) e pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). O que destacaria como aprendizado em cada uma dessas experiências tão diversas?

Na MSC pude compreender a atividade portuária pela lógica global da navegação. Foi um aprendizado sobre eficiência de ponta a ponta, integração entre navios e terminais e o impacto das decisões de frota em toda a cadeia logística, além de contato direto com temas clássicos do Direito Marítimo, como contratos de afretamento e responsabilidades internacionais.



No Sopesp, a experiência foi marcada pela mediação institucional e, sobretudo, pelo envolvimento em processos de negociação coletiva, mostrando como as convenções coletivas podem ser decisivas para criar estabilidade regulatória e competitividade no setor.

Já no Ogmo, aprofundi meu contato com a singularidade do trabalho portuário avulso, entendendo a importância da qualificação, da escalação e do equilíbrio entre direitos trabalhistas e segurança jurídica para a produtividade dos terminais.

Toda essa bagagem se soma agora à minha atuação na Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM), um escritório com mais de 60 anos de tradição no Direito Portuário e Marítimo. Aqui, lidero um projeto inovador voltado à estruturação das negociações coletivas no setor, unindo experiência prática adquirida em diferentes frentes com a solidez institucional da RMM, entregando segurança jurídica, previsibilidade e soluções estratégicas para empregadores e trabalhadores.

Como o senhor avalia a condução dos trabalhos dos deputados federais em relação ao PL 733/2025?

A condução tem sido participativa desde o início, com envolvimento de diversos agentes do setor e realização de audiências públicas regionais, o que enriqueceu o debate. O PL é ousado, propõe um marco regulatório amplo, que revisita governança, exploração de áreas, gestão da mão de obra e licenciamentos. Essa abrangência é positiva, pois integra temas interdependentes, mas exige cautela técnica para que não se convertam em novas fontes de insegurança jurídica.

A Lei dos Portos (12.815) é de 2013. Não é cedo para mudar tudo?

Ou o ambiente mudou de tal forma que isso é necessário? Embora relativamente recente, a Lei de 2013 já não reflete plenamente a realidade atual. A movimentação portuária cresceu expressivamente, a containerização se intensificou e novas tecnologias transformaram as operações, especialmente em granéis vegetais e minerais. Além disso, questões ambientais ganharam mais relevância e a dinâmica trabalhista se modificou. Esses fatores justificam um novo marco regulatório que acompanhe o ritmo do setor para não se tornar um obstáculo, como ocorre hoje em temas sensíveis, por exemplo, as contratações por prazo indeterminado.

Não seria mais simples alterar pontos da 12.815/2013 do que criar um novo arcabouço?

Alterar pontos isolados seria mais rápido, mas insuficiente. O setor portuário funciona como um sistema em que governança, contratos, trabalho e fiscalização estão profundamente conectados. Uma revisão fragmentada poderia gerar inconsistências e novos conflitos judiciais. Um marco único, desde que bem redigido e com regras de transição claras, traz mais coerência, previsibilidade e segurança jurídica.

Quais pontos do PL destacaria como positivos? E como negativos?

Entre os pontos positivos, destaco a valorização da negociação coletiva e a ênfase em princípios como segurança jurídica, livre concorrência e sustentabilidade. Considero avanço também a previsão de programas de qualificação compatíveis com as novas tecnologias, refletindo diretamente em aumento de produtividade.

Por outro lado, preocupa a criação simultânea de novos modelos de gestão da mão de obra, sem clareza sobre como os Órgãos Gestores de Mão de Obra Portuária (Ogmos) e as novas Empresas Prestadoras de Trabalho Portuário (EPTP) irão interagir. Se esta questão não for bem endereçada, poderá gerar disputas de competência e judicialização. Nesse cenário, o projeto de negociações coletivas que lideramos na RMM ganha relevância estratégica, estruturando processos de diálogo capazes de reduzir incertezas e alinhar expectativas de trabalhadores e empregadores.

O que achou da atuação das federações de trabalhadores avulsos, em negociação com a Fenop, para apresentar substitutivo sobre trabalho portuário?

Vejo como um movimento legítimo, saudável e esperado há muito tempo pelo setor patronal. O protagonismo dos trabalhadores é histórico, e apresentar uma proposta concreta demonstra maturidade política e disposição para o diálogo. O ideal é que esse protagonismo venha

acompanhado de responsabilidade técnica, considerando impactos financeiros, especificidades de cada porto e equilíbrio com a segurança jurídica dos operadores.



"A containerização se intensificou e novas tecnologias transformaram as operações portuárias, especialmente em granéis vegetais e minerais", diz o advogado (Alexsander Ferraz/AT)

Quais são os principais entraves jurídicos no meio portuário?

Os principais entraves estão na gestão da mão de obra, especialmente nas obrigações e na convivência entre diferentes modelos de contratação, que podem gerar sobreposição ou conflitos. Outro ponto é o excesso de complexidade regulatória em temas ligados à exploração de áreas dentro da poligonal do porto organizado. A sobreposição de regras e a necessidade de autorizações múltiplas alongam prazos e criam insegurança para investimentos. O PL 733/2025 busca simplificar isso, consolidando normas e dando mais clareza sobre a repartição de competências entre União, Autoridade Portuária e órgãos reguladores.

O que acha da regulação exercida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)?

A Antaq tem papel essencial no equilíbrio do setor, especialmente no controle da concorrência e na regulação econômica. Houve avanços na simplificação e na consolidação de normas, aumentando a transparência e melhorando a previsibilidade. Ainda assim, é importante que as mudanças sejam acompanhadas de transições bem definidas e estudos de impacto, reduzindo riscos de litígios e ampliando a confiança dos investidores.

Como avalia o núcleo de Direito Marítimo do Tribunal de Justiça de São Paulo?

É um marco importante. O setor é altamente técnico e exige conhecimento específico. Com magistrados especializados, as decisões tendem a ser mais consistentes, gerando jurisprudência estável e maior segurança para os agentes econômicos. Destaco a participação de nosso sócio, Thiago Miller, na criação do núcleo, passo fundamental para conferir estabilidade às decisões judiciais e segurança jurídica ao mercado.

Qual a principal insegurança jurídica atualmente no meio portuário?

A principal está na gestão da mão de obra portuária, especialmente na interpretação das regras sobre escalação, enquadramento funcional e condições de trabalho avulso. A falta de uniformidade nas decisões judiciais, que variam de porto para porto, cria incertezas, aumenta custos e compromete a previsibilidade operacional. A solução passa por maior clareza normativa, fortalecimento da negociação coletiva como fonte legítima de regulação e especialização do Judiciário. É esse o caminho que buscamos na RMM: transformar a negociação coletiva em instrumento de segurança jurídica e estabilidade, reduzindo litígios e criando ambiente mais favorável ao desenvolvimento portuário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/09/2025

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: EM 1927, PROJETO PREVIA CONSTRUÇÃO EM DOIS ANOS

Engenheiro e arquiteto Enéas Marini comparou Santos a Nova Iorque ao projetar ligação seca de 900 metros

Por Ted Sartori 6 de setembro de 2025

Quando se fala que o túnel Santos-Guarujá é fruto de uma espera de aproximadamente 100 anos, não é exagero. Há 98 anos, em 23 de janeiro de 1927, A Tribuna falava pela primeira vez no

assunto, ao apresentar um memorial “preliminarmente elaborado” sobre a construção de um túnel submarino.



No título da matéria, a expressão clara do que era a iniciativa que pretendia ligar Santos e Guarujá; projeto acabou ficando no papel (Reprodução)

A ideia era do engenheiro e arquiteto Enéas Marini, representante da Sociedade Casa de Arquiteturas, Construções e Operações Territoriais. Ele era também autor de outro projeto idêntico, mas entre o Rio de Janeiro, então capital federal, e Niterói. A ligação entre as duas cidades foi concretizada somente em 1974, mas por uma ponte.

“Não há dúvida que a intensificação crescente da vida moderna nos grandes centros urbanos sugere muitas vezes gigantescos planos de comunicações, concordantes com as exigências do momento”, dizia a matéria. “Por isso, nas grandes metrópoles estrangeiras, tais como Nova Iorque, Londres, Berlim, Paris etc., as vias de comunicação ocupam um lugar em evidência. Ultimamente, a capital do Estado de São Paulo e outras cidades do interior sofreram profundas transformações arquitetônicas”, argumentava.

O empreendimento pretendia ligar Santos, Itapema (antiga denominação do Distrito de Vicente de Carvalho) e a comunidade da Bocaina (núcleo que deu origem ao distrito). “Santos, pela sua topografia, aproxima-se muito de Nova Iorque. É de crer, portanto, que dentro em breve Bocaina, Itapema e a pitoresca Guarujá formam com a cidade um todo único, graças a pequena distância que as separa”, previa.

Um dado divulgado, mas sem a fonte, dizia que, durante o primeiro semestre de 1926, atravessaram o estuário, em ida e volta, 268.424 pessoas. “O plano do engenheiro Marini, gigantesco na verdade, tornará possível a máxima intensificação do movimento, beneficiando Bocaina, Itapema e Guarujá”, observava a matéria.

Detalhes e condições

Com prazo previsto de dois anos para conclusão ao custo de 30 mil contos de réis, o túnel partiria de uma área nos fundos do Cemitério do Paquetá, próximo à bacia do atual Mercado Municipal, e chegaria à estação das barcas de Guarujá, “com um curso de 900 metros de extensão e a uma profundidade máxima de 20 metros”, com “espaço para duas linhas” para veículos, como carros e bondes, e “dois passeios laterais de 1,10 metro de largura” para pedestres.

Para a obra, o construtor dizia contar “com os necessários capitais do País e do estrangeiro”. Em troca, pedia ao poder público juros sobre parte do custo da obra, desapropriações de imóveis, prazo mínimo de 30 anos de concessão, isenções de impostos federais, estaduais, municipais e de importação de materiais para a construção. Não veio o túnel. Restou a história.

Depois do projeto de Enéas Marini, outros vieram ao longo do tempo, alternando as soluções entre ponte e túnel para ligar Santos e Guarujá.

A ideia do engenheiro e arquiteto Francisco Prestes Maia, elaborada em 1948, propunha uma ponte elevadiça como a Tower Bridge de Londres nas proximidades do cais de Outeirinhos (onde está o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais), dentro de um dos tópicos do seu Plano Regional de Santos.

Já a do engenheiro Luiz Muzi, em 1950, também era uma ponte onde está a balsa, com acesso dos dois lados por intermédio de percursos semelhantes a caracóis.

O assunto voltou à baila outras vezes. Em agosto de 1972, o então governador Laudo Natel recebeu um projeto de travessia submarina, localizado na mesma posição em que a balsa opera atualmente e colocado a 17 metros abaixo do nível do mar, com prazo de ficar pronto em dois anos.

Em 1979, mais duas ideias: em maio, o prefeito nomeado de Santos, Carlos Caldeira Filho, falava a respeito de um túnel submarino do Valongo à Ilha Barnabé, enquanto em outubro a Dersa citava uma ponte entre a Praça Palmares, no Bairro Macuco, e o Pae Cará, em Vicente de Carvalho, para janeiro de 1983.

Cinco anos depois, em 1988, o então prefeito de Santos, Oswaldo Justo, conseguiu que o Ministério dos Transportes estudasse a viabilidade econômica de um túnel entre Santos e a Área Continental da Cidade.

Maquete e PAC

Já em 2010, o então governador José Serra anunciou o projeto de uma ponte estaiada entre as duas cidades, com direito à apresentação de maquete.

O debate entre ponte e túnel andou em voga nos últimos anos, causando polêmica. As soluções viárias chegaram a correr em paralelo, até que a da ligação submarina prevaleceu, com a inclusão da obra no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, em agosto de 2023.

O túnel que ligará Santos e Guarujá vai muito além de uma obra carregada de concreto e tecnologia em razão de boa parte dele ser imersa. O empreendimento trará uma série de benefícios para a mobilidade urbana e para a economia das duas cidades, refletindo diretamente no Brasil, já que o Porto de Santos está presente dos dois lados.

O túnel contará com três faixas por sentido, sendo duas para veículos de passeio, ônibus e caminhões e uma exclusiva para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de galeria para pedestres e ciclistas. Isso facilitará a locomoção de pessoas e cargas em bem menos tempo do que atualmente acontece por quem usa a Rodovia Cônego Domenico Rangoni ou balsas e barcas.

TÚNEL EM TRÊS COMPARTIMENTOS

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



TEMPO MÉDIO DE TRAVESSIA

Estrada 50 minutos (a distância é 43 km)
Balsa 18 a 60 minutos
Túnel cerca de 2 minutos

A extensão do túnel é de 1,5 km (870 metros imersos)

- O túnel será construído:**
- 21 metros abaixo da lâmina de água do canal de Santos
 - 5 metros abaixo do fundo do mar

A expectativa é atender **78 mil** pessoas/dia

2 milhões de pessoas beneficiadas em **9 cidades** da Baixada Santista

Inauguração em 2031



(Reprodução)

Atualmente, as balsas e catraias transportam mais de 21 mil veículos, 7,7 mil ciclistas e 7,6 mil pedestres por dia. O tempo de deslocamento entre Santos e Guarujá, que hoje pode levar mais de

uma hora, será reduzido para menos de dois minutos, transformando a rotina de todos. O projeto foi concebido para uma integração multimodal, promovendo transporte mais sustentável. Além disso, ao operar 24 horas por dia, o túnel trará confiabilidade e segurança, eliminando a vulnerabilidade do sistema atual às condições climáticas, detalha o executivo Andre Zajdenweber, diretor e engenheiro civil na Graf Infra Consulting.

Benefícios

A sustentabilidade também é lembrada por outros aspectos pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini. “Vamos eliminar a emissão de 70 mil toneladas de gás carbônico (CO₂) ao transformar um percurso de 45 km, feito por 5 mil caminhões por dia, em 960 metros. Há também o impacto com a redução do transporte pelas balsas. Obviamente ela terá uma redução significativa nisso, também deixando de emitir o CO₂”, argumenta. “Isso gera economia de tempo e combustível, além de reduzir os custos operacionais”, emenda Zajdenweber.

Economia

A facilitação da mobilidade, por consequência, irá impulsionar a economia, integrando os dois municípios. A começar pela própria obra do túnel, que deve gerar 9 mil empregos, passando pela remoção de palafitas da Margem Esquerda, em Guarujá, e pelo fortalecimento do comércio e do turismo, justamente em razão da melhoria do acesso para os visitantes.

“O túnel irá promover mais agilidade e segurança nas operações portuárias, aumentando a eficiência e a competitividade das importações e exportações brasileiras. O crescimento do Porto de Santos também será incentivado, principalmente do lado de Guarujá, onde ainda há espaço para novos terminais, complexos e condomínios logísticos”, afirma Anderson Pomini.

O engenheiro civil Andre Zajdenweber também destaca o aumento da competitividade da Margem Esquerda em razão da existência do túnel. “Ao ter sua desvantagem de acesso terrestre eliminada, se tornará mais atraente para investimentos e reequilibrará os fluxos de carga dentro do Porto de Santos”, justifica.

O motivo é o corredor contínuo porto-rodovia que se criará, por intermédio de uma conexão direta e segregada com a Rodovia Cônego Domenico Rangoni, impedindo que o fluxo de caminhões inunde o sistema viário de Guarujá. “Na prática, isso cria uma 'via expressa' para a carga, conectando o cais à malha rodoviária nacional de forma rápida e eficiente”, define Zajdenweber.

O presidente da APS também destaca outra vantagem ligada ao túnel, que irá aliviar o sufoco de muita gente em determinadas épocas do ano. “Ele irá reduzir os impactos dos congestionamentos nos acessos a Santos, Cubatão, Guarujá e Bertioga nas épocas de safras agrícolas, nas temporadas de verão e feriados prolongados”, afirma.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 08/09/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

DO TECH AO AGRO, BELO JARDIM ESPERA GANHOS LOGÍSTICOS COM TRANSNORDESTINA

A redução do custo com logística vai deixar vários setores da economia de Belo Jardim e cidades próximas mais competitivos

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

O trecho Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina vai trazer ganhos logísticos às atividades econômicas do município de Belo Jardim e imediações, como a de peças para o setor automotivo e a avicultura. A expectativa da avicultura é que o preço do frete do saco de 60 kg do milho saia de R\$

20 para R\$ 6. “O transporte de grãos pelo modal rodoviário onera muito o setor”, disse o presidente do Instituto Ovos Brasil e vice-presidente da Associação Avícola de Pernambuco (Avipe), Edival Veras. O Movimento Econômico vai realizar o seminário Conexões Transnordestina no dia 25 de setembro em Belo Jardim, a 183 Km do Recife.



O setor de avicultura do Agreste, em Belo Jardim e cidades próximas, espera uma redução do custo do frete com a conclusão do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina. Foto: Reprodução/Agência Brasil

A implantação do trecho Salgueiro-Suape vai beneficiar o Estado como um todo, mas vai trazer possibilidades de redução de custo para atividades já existentes. “Atualmente, a gente paga, em média, R\$ 80 no saco de 60 kg de milho. Desse total, R\$ 20 é o transporte. As granjas de São

Paulo pagam R\$ 63 pelo saco. É uma diferença grande”, resume Edival Veras.

A expectativa, segundo Edival, é de que os R\$ 20,00 pagos em frete sejam reduzidos a cerca de R\$ 6,00, quando o setor puder transportar o milho por trens até o Agreste do Estado. O setor avícola de Pernambuco é bastante pujante e traz o milho, de caminhão a uma distância média de 1.200 km. “A gente acredita que com a implantação da ferrovia vão surgir novos plantios de milho e de soja para escoar pelos trens”, conta Edival, acrescentando que a ferrovia também facilitaria a chegada dos grãos produzidos no Matopiba, sigla que define uma região produtora de grãos formada pelo Sul do Piauí, Sul do Maranhão, oeste da Bahia e Mato Grosso.

O polo de avicultura de Pernambuco tem 2 mil granjas, produzindo 14 milhões de ovos por dia e 14 milhões de frangos por mês, segundo informações da Avipe. Metade desta produção está no Agreste do Estado, tendo como polo cidades como São Bento do Una, Belo Jardim, entre outras.



Entrada de Belo Jardim, no Agreste de Pernambuco. Foto: Wikipedia.

Belo Jardim é referência em baterias automotivas

Os grãos e a produção do polo avícola seriam uma carga importante para viabilizar o trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina. Existem outras. A cidade de Belo Jardim tem uma grande produção de baterias automotivas. Membro das Academias Nacional e Pernambucana de Engenharia e do Comitê Tecnológico Permanente do CREA-PE, o especialista em transporte Maurício Pina afirma que “se pegasse toda a produção de baterias feita em Belo Jardim,

seria necessário, a cada dois dias, um trem com 50 vagões chegando em Suape”.

Ele argumentando também que a fabricante das baterias também poderia reduzir os seus custos levando insumos que chegam, pelo litoral, de trem até o Agreste, que também concentra o polo leiteiro de Pernambuco.

O evento vai escutar os empresários locais e discutir por onde vão passar os futuros trilhos. Chegou a se falar que o ponto mais próximo da ferrovia ficaria há 40 km de Belo Jardim. O seminário será uma boa oportunidade para serem abordados os assuntos relacionados à ferrovia e à região. A participação e voz dos empresários locais no debate são essenciais para traçar propostas e soluções que fortaleçam as cadeias produtivas da área.

O seminário é presencial, gratuito e as inscrições podem ser feitas pelo sympla. O evento acontecerá das 9h às 13h, do dia 25 próximo, no Hotel Lacazzona. Itinerante, a iniciativa conta com o patrocínio

da Sudene e realizou, desde julho último, debates com a presença de executivos, empresários, especialistas e políticos nas cidades de Salgueiro, Petrolina e Araripina. O próximo encontro será em São Bento do Una, em outubro. Depois disso, serão realizados mais dois seminários, um em Caruaru e o último, no Recife, em novembro.

Para o presidente da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe), Bruno Veloso, o Estado de Pernambuco inteiro será impactado pelo trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina. “Em Belo Jardim, os trens podem beneficiar a Baterias Moura e o setor avícola da região que é muito forte. Com a economia na área de logística, teremos uma melhor competitividade dos nossos produtos que vierem a ser escoados pela Transnordestina. Isso vai criar uma condição de ambiente de negócios em todo Pernambuco, do Litoral ao Sertão”, comentou.

A Fiepe considera a Ferrovia Transnordestina fundamental para o desenvolvimento de Pernambuco e estados vizinhos. “Esperamos que o trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina seja concluído, porque vai contribuir para o desenvolvimento do Estado como um todo. No Agreste, pode tornar mais baratos os insumos para os setores de alimentos e têxtil. A ferrovia vai abrir perspectivas que hoje a gente não tem para os setores que já atuam na região, além de novos negócios que vão se desenvolver com a implantação da Transnordestina como um porto seco em Agrestina”, resumiu o diretor da Fiepe, João Bezerra.



Ministro dos Transportes, Renan Filho, fala sobre a licitação para a retomada das obras do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina. Foto: Rafael Melo/Folha de Pernambuco

Renan Filho confirma licitação em outubro do trecho Salgueiro-Suape

O ministro dos Transportes, Renan Filho, disse, no Fórum Nordeste na segunda-feira (1º), que a licitação para a retomada das obras do trecho Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina será lançada em outubro próximo.

“Espero que dê tudo certo na licitação dê tudo certo, para, até o final do ano, a gente botar a Transnordestina em obras e reinserir Pernambuco na estratégia de desenvolvimento da região. Hoje, tem 4 mil homens trabalhando na Transnordestina, nos trechos do Piauí e do Ceará. E daqui a pouco, vai ter também muita gente trabalhando aqui em Pernambuco”, comentou o ministro.

O Fórum Nordeste também abraçou a causa da Transnordestina. O evento foi uma realização do Grupo EQM com o apoio técnico do Sindicato da Indústria do Açúcar e do Alcool de Pernambuco (Sindaçúcar-PE).

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 08/09/2025

100 ANOS DO ETANOL: DO USGA NORDESTINO À DESCARBONIZAÇÃO MUNDIAL

A Usina Serra Grande, em Alagoas, celebra nesta segunda (8) os 100 anos do etanol combustível no Brasil. O evento às 10h marca o centenário do Usga, criado em 1925 como alternativa ao petróleo e hoje peça-chave da transição energética mundial

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

O etanol começou a ser usado como combustível na Usina Serra Grande no município de São José da Laje, em Alagoas, no dia 8 de setembro de 1825. Era o Usga, uma mistura de etanol, éter e óleo de rícino. Na época, a ideia era substituir o petróleo. Um século depois, o etanol e seus subprodutos são apontados como um caminho para a descarbonização com rotas que podem resultar em produtos sustentáveis como o e-metanol – que vai abastecer navios -, o SAF, combustível de

aviação sustentável e até do hidrogênio num mundo que passou a ter metas para descarbonizar as suas atividades.



A Usina Serra Grande foi fundada em 1894 pelo coronel Carlos Benigno Pereira de Lyra, que veio de Timbaúba (PE) e que também foi dono do Diário de Pernambuco. As pesquisas para fazer um combustível foram iniciadas na gestão dele e o produto foi lançado depois do seu filho, o engenheiro químico, Salvador Pereira de Lyra, assumir a gestão da empresa o que ocorreu em 1824.

A Usina Serra Grande, em Alagoas, fabricou o etanol como combustível em 1825. Foto: Usina Serra Grande/Divulgação

“Trouxeram um químico da Alemanha e iniciaram as pesquisas que resultaram no etanol como combustível. Quem começou a fabricação do etanol em escala comercial foi Salvador Lyra”, conta o diretor do Grupo Serra Grande, Luiz Antonio de Andrade Bezerra. A família dele adquiriu a Serra Grande em 1961.



A Usina Serra Grande foi fundada em 1894 pelo coronel Carlos Lyra. Na comemoração pelo centenário, haverá uma visita à primeira locomotiva que transportou etanol como combustível. Foto: Usina Serra Grande/Divulgação

Luiz Antonio diz que, na época do lançamento, o Usga era transportado por ferrovias e chegava a ter quatro bombas de abastecimento além da usina: em Garanhuns, na Praça da Independência, no Recife, em Caruaru, no Agreste de Pernambuco, e Maceió, em Alagoas. “Eram feitas adaptações simples para usar o Usga. Acrescentaram o óleo de rícino numa pequena quantidade, porque estava ressecando o carburador dos veículos”, comenta Luiz Antonio.



O empresário chegou a ler um bilhete de Salvador Lyra para um gerente da Serra Grande chamado Valdemar Pontes que dizia o seguinte: “Fomos vencidos. O valor do frete do álcool cobrado pela Great Western tornaram o nosso produto inviável”. E acrescenta: “Com isso, presumi que era uma campanha para sabotar o álcool brasileiro”.

Depois dessa experiência, o álcool desapareceu das bombas e só voltou a ser produzido para uso carburante, em larga escala, com o Proálcool, depois da década de 70, quando o preço do petróleo aumentou muito porque os produtores dos países da OPEP cortaram a produção em 1973. Em 1979, a produção caiu por causa da revolução islâmica e aí o preço aumentou de novo. Os dois episódios contribuíram para o Brasil procurar uma alternativa no abastecimento dos veículos, escrevendo outro capítulo do etanol no País.

Usina Serra Grande faz comemoração dos 100 anos do Usga

A Usina Serra Grande vai fazer uma celebração dos 100 anos do etanol na sua sede em São José da Laje na segunda-feira (8). A recepção começa às 10h no museu que tem a primeira locomotiva que transportou o etanol. Será lançado um livro comemorativo à data e um almoço para convidados.

“Os 100 anos da comemoração do álcool Usga fabricado de forma pioneira pela Usina Serra Grande de Alagoas merece todas as homenagens por se tratar e por demonstrar o empreendedorismo e a iniciativa, já com base tecnológica, em que houve uma experimentação e, inclusive, vendas em bombas de abastecimento. Usga significa Usina Serra Grande”, diz o presidente do Sindicato da Indústria do Açúcar e do Alcool de Pernambuco (Sindaçúcar-PE), Renato Cunha. E acrescenta: os combustíveis fósseis de petróleo sempre foram muito suscetíveis, sempre foram muito passíveis de oscilações de preço que impactaram, principalmente nas grandes crises mundiais, os preços dos combustíveis para o consumidor”.

Presidente do Conselho de Administração da Usina Petribú, Jorge Petribú, argumenta o primeiro combustível veicular sustentável do planeta desenvolvido há cem anos, na Usina Serra Grande, no estado de Alagoas, foi um marco “histórico que abriu caminho para novas possibilidades de energia limpa”.

“Um século vencendo desafios. É uma luta de um combustível verde e renovável, que acena para o futuro”, afirma o presidente do Grupo Olho D’Água, Gilberto Tavares de Melo, se referindo aos novos combustíveis sustentáveis que vão usar subprodutos ou o próprio etanol para serem produzidos.

O presidente do Grupo EQM e do Movimento Econômico, Eduardo de Queiroz Monteiro, afirma que a experiência da Serra Grande foi a primeira a usar o etanol como combustível nas Américas. “É um produto de uma importância extraordinária e contemporânea”, comenta.

Até hoje, o grande mercado para o etanol no Brasil foi o veicular, com a adição de 27% na gasolina e os carros flex que consomem em média 27% de etanol no Brasil.



A Usina Cucaú faz parte do Grupo EQM que está preparando suas unidades para fabricar o biometano. Foto Arthur de Souza Folha PE

O etanol e a transição energética

“O etanol tem uma importância fundamental na transição energética. Estamos começando a descobrir que ele tem outras possibilidades e muito maiores do que a gente imaginava”, comenta Eduardo de Queiroz Monteiro. O combustível verde voltou ao centro do debate como parte das soluções para a transição

energética, fazendo partes de rotas usadas para a fabricação do SAF, do e-metanol, dos bioplásticos e até do hidrogênio verde.

Gerado nas dornas de fermentação no processo de fabricação do etanol, o CO₂ biogênico é uma das matérias-primas que vai ser comprada ao setor sucroenergético para fabricar o e-metanol pela empresa dinamarquesa European Energy que vai se instalar em Suape. As empresas do Grupo

EQM vão fornecer o CO2 biogênico para a companhia. “Isso vai tornar mais sustentável o transporte marítimo”, comenta Eduardo. O e-metanol vai substituir o óleo bunker, que é fóssil.

O Grupo EQM tem a Usina Cucaú, em Pernambuco, a Usina Utinga, em Alagoas, e faz a gestão da Usina Estivas, no Rio Grande do Norte. As unidades do grupo estão se preparando para produzir o biometano, um gás sustentável. O uso do biometano nas máquinas pesadas das usinas – como tratores – podem torná-las carbono zero. Um dos subprodutos usados na fabricação do biometano é a vinhaça.

“Com a guerra da Rússia e Ucrânia, o preço do fertilizante subiu. Instalamos uma biofábrica para fazer fertilizantes usando a vinhaça que é usado em áreas planas. A indústria está buscando possibilidades”, cita Eduardo.

Também está começando a ser estudado a possibilidade de extrair o CO2 biogênico das chaminés das caldeiras usadas nas usinas, que teriam um volume maior de CO2 do que as dornas de fermentação.

Isso significa que o setor sucroenergético está ficando cada vez mais circular, que os subprodutos do setor serão mais valorizados e usados em cadeias que vão resultar em novos produtos. Depois de 100 anos, o etanol continua apontando soluções.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 08/09/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZA SEGUNDO BLOCO DE LEILÕES COM EMPREENDIMENTOS QUE SOMAM INVESTIMENTOS DE 1,3 BI

O certame, que inclui o canal de acesso ao Porto de Paranaguá, o RDJ07 e o TMP Maceió, acontecerá dia 22 de outubro



Foto: Porto de Paranaguá (PR)

Brasília, 08/09/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará, no dia 22 de outubro, o segundo bloco de leilões portuários de 2025. Estarão em disputa, na B3, em São Paulo, três empreendimentos.

O ativo com maior volume de investimentos é a concessão do canal de acesso aquaviário aos portos de Paranaguá e Antonina (PR). Serão 1,2 bilhão empenhados ao longo dos 25 anos do contrato. Esse é o primeiro projeto de concessão a um canal de acesso brasileiro, o que representa um marco para o setor portuário.

Entre as principais melhorias previstas para o projeto está o aumento do calado, a partir do quinto ano da concessão, para 15,5 metros (atualmente o acesso aquaviário tem 13,3 metros). Com a melhoria, será possível receber embarcações maiores no Porto de Paranaguá, o que aumenta a produtividade portuária do Estado e do Brasil.

Além disso, foram definidas a ampliação e o alargamento do canal, o alargamento da bacia de evolução e o aprofundamento da área de fundeio, entre outras melhorias. O futuro concessionário

executará, também, investimentos que incluem serviços de dragagem, derrocagem, sinalização náutica, batimetria, programas e monitoramentos ambientais.

No primeiro semestre de 2025, o Porto de Paranaguá foi a segunda instalação portuária pública que mais movimentou cargas. Foram 30,9 milhões de toneladas no período, um crescimento de 2,6% em comparação com os primeiros seis meses do ano passado.

Arrendamentos

No dia, também serão leiloados dois terminais portuários: o RDJ07 e o TMP Maceió. A área localizada no Porto do Rio de Janeiro (RJ) tem como objetivo a movimentação de carga de apoio offshore. A previsão de investimentos, ao longo dos 25 anos, é de 99,4 milhões.

Por sua vez, serão investidos 3,7 milhões no Terminal Marítimo de Passageiros - Maceió (TMP-Maceió), localizado no Porto de Maceió (AL). O prazo da licitação também é de 25 anos. Além da estação de passageiros, também será implementado um estacionamento adjacente.

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: 08/09/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

APÓS SUCESSO NO LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ, SILVIO COSTA FILHO APRESENTA NOVOS PROJETOS NA FRANÇA

Em Paris, ministro participou de encontro com investidores e empresários e apresentou a carteira de investimentos em portos



Silvio Costa Filho falou sobre o Brasil como destino de investimentos nos setores portuário e aeroportuário

Após o sucesso na concessão do túnel Santos-Guarujá, leiloado na última sexta-feira (5) em São Paulo, com investimentos de R\$ 6,8 bilhões, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, apresentou em Paris a lista de novos empreendimentos que irão a leilão ainda neste ano, durante o “Seminário Brasil-França: ações para potencializar competitividade do Brasil e ampliar protagonismo no mercado

internacional”.



Em sua apresentação a empresários europeus e brasileiros, Silvio Costa Filho falou sobre o Brasil como destino de investimentos nos setores portuário e aeroportuário. “O resultado positivo do leilão do Túnel Santos-Guarujá, uma obra esperada há 100 anos, mostra a confiança dos investidores no Brasil, que hoje tem uma robusta carteira de projetos, segurança jurídica e regras claras”, afirmou o ministro, lembrando que até o fim deste ano serão realizados pelo menos outros três grandes leilões, que, somados ao leilão do túnel, chegam a investimentos de R\$ 20 bilhões.



Ministro Fala no Seminário

Para o dia 22 de outubro está previsto o leilão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, com investimentos de R\$ 1 bilhão. Na sequência será realizado o leilão do canal de acesso ao Porto de Santos, no valor de R\$ 6,5 bilhões (Opex e Capex), e o leilão do terminal de contêineres do porto, o Tecon Santos 10, que deverá ocorrer em dezembro, com investimentos de R\$ 5,6 bilhões, além de terminais portuários do Rio de Janeiro, Porto Alegre e Maceió. “Batemos o martelo do túnel e já estamos arregaçando as mangas para atrair investimentos para os demais leilões que faremos neste ano, dando sequência aos roadshows que realizamos na Europa, China e Brasil desde o início de 2025”, afirmou.

Também presente no evento, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho Douglas Alencar Rodrigues destacou a importância dessa agenda internacional e fez menção ao trabalho realizado pelo ministro de Portos e Aeroportos. “Faço questão de enaltecer o sucesso de sua gestão, ministro Silvio. Ouvindo a sua explanação, que foi uma verdadeira prestação de contas, ficamos muito orgulhosos pela sua atuação. Saiba que, do nosso lado, sempre houve admiração, respeito e uma cooperação absoluta porque, ao fim e ao cabo, estamos todos remando na mesma direção; a direção do desenvolvimento do país”, destacou.

Parceria Brasil-França

No evento foi ressaltada a forte relação bilateral e cultural entre Brasil e França, especialmente nos setores de aeroportos e transportes, com destaque para investimentos franceses recentes, como a aquisição do Terminal da Santos Brasil no Porto de Santos pelo Grupo CMA CGM France, além de grandes investimentos em aeroportos, que revolucionaram o padrão brasileiro.

“A França é um grande parceiro comercial do Brasil, com saldo de quase R\$ 3 bilhões na balança comercial. Além disso, o presidente Macron tem sido um porta-voz do nosso país na União Europeia em agendas estratégicas como o combustível sustentável de aviação, a descarbonização e os navios verdes”, apontou Costa Filho.

Próximas agendas

O ministro antecipou também sua agenda de reuniões bilaterais e de encontros empresariais previstos para esta semana, quando ele se reunirá com o ministro dos Transportes da França, Philippe Tabarot. Ele se reunirá também com representantes das empresas Haropa Port, Terminaux de Normandie, Air France, Grupo EGIS e CMA CGM Tower, quando tratará de investimentos e de ampliação da participação de algumas dessas empresas no Brasil.

Costa Filho ressaltou também os programas para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária e aviação civil. Desde o início do ano, já foram anunciados R\$ 5,6 bilhões em obras, em 20 aeroportos brasileiros. E também o programa AmpliAr, com previsão de R\$ 1,25 bilhão de investimentos em 19 aeroportos das regiões da Amazônia Legal e do Nordeste, e o programa Investe + Aeroportos, que prevê R\$ 4,5 bilhões em investimentos em projetos de diferentes naturezas, fomentando a eficiência da logística aeroportuária.

No encontro também houve destaque para o objetivo do MPor de promover o transporte sustentável, reduzir emissões de gases de efeito estufa no setor e adotar práticas inovadoras para fomentar a descarbonização.

Ao final, o ministro expressou seu desejo de fortalecer parcerias com a França, avançar em projetos conjuntos e manter o setor portuário como prioridade estratégica, por sua capacidade de gerar emprego e oportunidade.

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

Data: 08/09/2025

MAIOR OBRA DO NOVO PAC, LEILÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ ATRAI INVESTIMENTOS DE R\$ 6,8 BILHÕES

Empresa portuguesa Mota-Engil foi a vencedora do leilão e será responsável pela obra do túnel imerso, que terá recursos do governo federal e do estado de SP



A ligação fixa entre as duas cidades reduzirá o tempo de travessia para apenas dois minutos. Hoje, a travessia de balsa leva em média 18 minutos - - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Maior obra de infraestrutura do Novo PAC, o túnel Santos-Guarujá atraiu investimentos de R\$ 6,8 bilhões em leilão realizado nesta sexta-feira (5), na sede da B3, em São Paulo, numa parceria do governo federal e do estado de São Paulo. Na disputa pelo direito de construir e operar o primeiro túnel imerso da América Latina, a empresa portuguesa Mota-Engil foi a

vencedora do leilão, com a melhor proposta sobre a contrapartida do poder público para o projeto.



“Esse é o fim de uma espera de 100 anos. É um projeto grandioso, que além de ligar Santos a Guarujá, vai gerar emprego e renda, melhorar a logística do Porto de Santos e a mobilidade da região”, comemorou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, lembrando do empenho do governo federal e do Ministério em tirar do papel um projeto esperado há um século. O túnel, que é uma obra inédita de engenharia no Brasil, terá extensão de 1,5 quilômetro, sendo 870 metros imersos.

A Mota-Engil, que superou a concorrente espanhola Acciona na disputa, tem participação de 32,4% da empresa chinesa CCC (China Communications Construction Company), com expertise na construção de obras imersas, como o túnel Taihu, o maior da China, com 10,8 quilômetros de extensão. O leilão foi definido com a abertura das propostas apresentadas no início da semana pelas concorrentes.

“O sucesso desse leilão mostra a confiança dos investidores no Brasil, que se apresenta como um importante janela de oportunidades, pela segurança jurídica, pela robusta carteira de projetos e pelas opções de crédito existentes no País”, ressaltou Silvio Costa Filho, lembrando que ainda neste ano o Ministério de Portos e Aeroportos realizará outros leilões, que vão somar investimentos de cerca de R\$ 20 bilhões. Entre os certames, estão outros dois empreendimentos no Porto de Santos: o terminal de contêineres Tecon Santos 10 e o canal de acesso ao porto. Também serão leiloados em 2025 o canal de acesso ao Porto de Paranaguá (PR) e terminais portuários privados.

Batendo o martelo na B3

“Eu estou muito feliz de estar participando desse momento histórico, o momento de fortalecimento do diálogo institucional, o momento de fortalecimento do pacto federativo, que é isso que a gente precisa. Importante ressaltar que nós estamos vivendo o melhor momento da história do Brasil em



concessões. Nós tivemos, em 2024, o melhor ano na história do país, mas estamos superando agora em 2025. Parabéns a todos envolvidos nesta construção coletiva a favor do povo brasileiro”, disse Silvio Costa Filho convidando o vice-presidente, Geraldo Alckmin, e o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas a bater o martelo na B3.

“O importante é que a população de São Paulo finalmente vai ver uma obra, imaginada 100 anos atrás, sair do papel. É esse espírito que deve presidir os trabalhos da Federação sempre. Daqui a alguns anos, nós vamos celebrar a inauguração dessa obra e tanta gente vai ser beneficiada. E nós vamos nos lembrar do dia de hoje, pois é assim que se faz política, é assim que se constrói a democracia”, disse o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

“Um dia histórico para ficar gravado na memória das pessoas e, com toda a certeza, a gente vai ver os bons frutos disso ainda sendo colhido, com a execução da obra e ter esse empreendimento plenamente executado, trazendo mais qualidade de vida para as pessoas, e colaborando, e muito, com a logística do nosso Porto de Santos”, avaliou o Secretário Nacional de Portos do MPor, Alex Ávila.

Presente na cerimônia, o vice-presidente da República e ministro ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, destacou a importância que a obra terá para o porto e sobretudo para a população da Baixada Santista. “Estamos viabilizando a execução importantíssima dessa obra com a participação por parceria público-privada de PPP para construir e operar por 30 anos um túnel que vai passar pedestre, bicicleta, moto, carro, ônibus, caminhão VLT que nós fizemos - vai chegar no Guarujá, então estratégico reduzindo custos - passagem de 2, 3 minutos e aumentando e fortalecendo a nossa economia”, mencionou.

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, destacou a presença de empresas estrangeiras e o resultado final do certame. Hoje, podemos celebrar a participação das empresas que enriqueceram esse processo, ajudaram a gente ter um projeto muito mais crível, muito mais ajustado e muito mais propenso ao sucesso. A gente conseguiu atrair a atenção da iniciativa privada, que entendeu que esse projeto faz sentido e que está bem estruturado. Se não fosse assim, nós não teríamos grandes players da infraestrutura mundial aqui conosco”, destacou.

Encurtando distâncias

Túnel Santos ↔ Guarujá: DESTAQUES E RESULTADOS DO LEILÃO



O túnel Santos-Guarujá promete transformar a mobilidade da Baixada Santista. A ligação fixa entre as duas cidades reduzirá o tempo de travessia para apenas dois minutos. Hoje, a travessia de balsa leva em média 18 minutos – sem contar filas e atrasos –, enquanto pela estrada o percurso pode chegar a uma hora para completar os 40 quilômetros.

Leia mais aqui - <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/09/primeiro-tunel-imerso-do-brasil-tecnologia-inedita-vai-encurtar-distancia-e-transformar-a-mobilidade-da-Baixada-Santista>

Uma espera de 100 anos

Desde os anos 1920, quando Santos já despontava como o maior porto da América Latina, a população da Baixada Santista convive com uma espera que atravessou gerações, a promessa de uma ligação definitiva com o

Guarujá. O porto se consolidava como motor do desenvolvimento nacional, a movimentação de cargas crescia ano a ano e a travessia por balsas, ainda que vital, começava a se mostrar insuficiente. Foi nesse contexto que nasceu a ideia de uma travessia seca entre as duas margens, um sonho que atravessaria o século XX sem se concretizar.

Benefícios para a população

A estrutura de seis faixas de tráfego (três por sentido) – incluindo ciclovia, passagens para pedestres e espaço reservado para Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) – trará fim à espera nas filas das balsas e à dependência de deslocamentos longos por veículos, o que tornará o cotidiano menos estressante para quem precisa transitar entre as duas cidades. Além de transformar a mobilidade urbana, o túnel vai estimular a economia local e melhorar diretamente a qualidade de vida das mais de 720 mil pessoas que vivem nas cidades de Santos e Guarujá e impactar toda a região.

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

Data: 08/09/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RUMO À COP30, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES IMPULSIONA INFRAESTRUTURA SUSTENTÁVEL NA AMAZÔNIA

Obras com foco ambiental, uso de tecnologias limpas e inclusão social marcam a atuação da pasta em preparação para a conferência



Na COP30, Ministério dos Transportes prepara uma agenda estratégica para apresentar os avanços rumo a uma logística de baixo carbono e ao enfrentamento das mudanças climáticas. - Divulgação: World Climate Summit (WCS)

Mais do que um bioma, a Amazônia é vida, é futuro e um dos principais vetores para a construção de um modelo de desenvolvimento sustentável no Brasil. Em comemoração ao Dia da Amazônia, celebrado nesta

sexta-feira (5), o Ministério dos Transportes apresenta iniciativas voltadas à modernização da infraestrutura logística da região, com foco em descarbonização, eficiência e inclusão social.

Com a COP30 marcada para novembro de 2025, em Belém (PA), a pasta prepara uma agenda estratégica para apresentar os avanços do setor no enfrentamento das mudanças climáticas e na transição para uma logística de baixo carbono.

Segundo o subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides, a conferência será uma oportunidade para consolidar resultados já obtidos e avançar em compromissos internacionais voltados à mitigação de impactos, redução de emissões e ampliação de boas práticas.

“Esse será o momento em que vamos apresentar os resultados já alcançados e definir tempo, compromissos e perspectivas para antecipar o futuro. O objetivo é construir uma infraestrutura de transporte adaptada, resiliente e alinhada às metas brasileiras de redução de emissões e de promoção de um desenvolvimento sustentável. A sustentabilidade não é apenas um eixo de ação, mas uma premissa do planejamento de transportes e um compromisso permanente do Ministério dos Transportes”, destaca o subsecretário.

Investimentos



O Ministério dos Transportes tem fortalecido a articulação com comunidades que convivem com os impactos de grandes empreendimentos, especialmente em obras com valores superiores a R\$ 500 milhões. Nesses projetos, os recursos são direcionados a planos básicos ambientais, com ações específicas voltadas a povos indígenas e comunidades quilombolas.

Esse modelo de atuação já orienta uma transformação importante na Amazônia Legal. Com a nova etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), estão previstos R\$ 23 bilhões para obras de ampliação e manutenção de rodovias na região. Para 2025, o orçamento já assegura R\$ 4,6 bilhões, valor que representa quase 30% do orçamento federal do setor de transportes.

Concessões sustentáveis

Além dos investimentos públicos, o Governo Federal projeta R\$ 33 bilhões em concessões rodoviárias a partir do próximo ano, em trechos localizados nos estados do Pará, Mato Grosso, Tocantins e Rondônia, áreas estratégicas tanto para a integração logística nacional quanto para a preservação de biomas sensíveis.

As novas concessões já incorporam exigências voltadas à redução de emissões, como o uso de veículos de apoio com baixa emissão de poluentes, incluindo guinchos elétricos e viaturas sustentáveis, e a instalação de pontos de recarga para veículos elétricos ao longo das rotas concedidas.

Modal rodoviário e inovação tecnológica

A pasta também tem promovido o uso de materiais sustentáveis em obras viárias, como o asfalto borracha (produzido com pneus reciclados) e o asfalto com adição de plástico reciclado. Além de aumentar a durabilidade das vias, essas soluções contribuem para a redução do descarte de resíduos sólidos e oferecem ganhos de eficiência.

Nos contratos de concessão, 0,25% da arrecadação com pedágios é destinada ao Fundo de Desenvolvimento Tecnológico (FDT), que financia pesquisas e trechos-piloto. Outros 1% da tarifa vai para obras de infraestrutura resiliente, voltadas à adaptação das rodovias diante das mudanças climáticas.

Na malha não concedida, sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), também há aplicação de materiais reciclados e reaproveitamento de pavimento existente, o que reduz o consumo de insumos novos e o transporte de materiais.

Entre 2022 e 2023, o orçamento de manutenção subiu de R\$ 6 bilhões para R\$ 22 bilhões, sendo R\$ 12 bilhões dedicados exclusivamente à manutenção. A melhora se refletiu na qualidade da malha: a proporção de rodovias classificadas como boas ou ótimas passou de 53% para quase 80%.

Plano Clima

O Brasil intensifica seus esforços para liderar a agenda climática global, especialmente no setor de transportes, responsável por cerca de 11% das emissões nacionais de gases de efeito estufa.

O Ministério dos Transportes recebeu um estudo com 90 soluções para redução de emissões nos modais rodoviário e ferroviário, com cenários projetados até 2050. A iniciativa é liderada pela Motiva, pelo Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS), pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) e pelo Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável, do Insper.

O estudo reúne contribuições de mais de 50 entidades públicas, privadas e da sociedade civil e aponta caminhos para alinhar o crescimento econômico às metas climáticas, em consonância com a nova Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) do Brasil no Acordo de Paris e com as diretrizes do Plano Clima.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA PONTE SOBRE O RIO PARNAÍBA E ANUNCIA NOVOS INVESTIMENTOS EM RODOVIAS DO PIAUÍ

Estrutura na BR-330 substitui travessia por balsa e fortalece escoamento de grãos; Renan Filho também autorizou a duplicação em trecho importante da BR-343



Renan Filho autoriza R\$R\$ 192 milhões para duplicação de trecho estratégico da BR-343/PI. - Foto: Michel Corvello/MT

Fundamental para o escoamento de grãos no Sul do Piauí e Maranhão, a BR-330 ganhou um reforço estratégico nesta sexta-feira (5), com a entrega da ponte sobre o Rio Parnaíba, feita pelo ministro dos Transportes, Renan Filho.

“Hoje entregamos essa ponte novinha que substitui a travessia pela balsa. A obra integra duas regiões que estão entre as que mais crescem em produção agrícola no Brasil. Isso permite a integração do maquinário, o compartilhamento de insumos e facilita a locomoção das pessoas que vivem por aqui”, afirmou o ministro.

A estrutura, que recebeu R\$36 milhões em investimentos do Novo PAC, liga os municípios de Ribeiro Gonçalves (PI) a Tasso Fragoso (MA) e irá beneficiar diretamente cerca de 15 mil moradores das duas cidades. O maranhense Marcelo Gomes, por exemplo, já sente o impacto da obra.

“Pra gente é um benefício maravilhoso. Antes era preciso pegar a balsa, mas agora a ponte não só abrange nossas cidades, como interliga muitos municípios”, comemorou o pedreiro, que mora em Tasso Fragoso.

A antiga travessia, feita por balsa, limitava o transporte a dois veículos por vez, gerava longas filas durante a safra e elevava em cerca de R\$250 o custo médio de frete por veículo.

“Essa é uma obra importantíssima, esperada há muitos anos. A ponte é fundamental para a região do Matopiba. O ministro Renan Filho tem trabalhado com dedicação pelo Piauí”, afirmou o ministro do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome, Wellington Dias, presente na cerimônia de liberação da ponte.

A entrega faz parte do conjunto de ações voltadas à modernização da infraestrutura viária do estado e ao fortalecimento da competitividade do Matopiba - região formada pelo Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia -, um dos principais polos do agronegócio nacional.

Nos últimos 10 anos, a produção de grãos no Matopiba aumentou 93% e a previsão é que até 2033 os quatro estados atinjam 48 milhões de toneladas de grãos, de acordo com levantamento do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa). Atualmente, a região responde por cerca de 12% da produção de grãos do país, com destaque para soja, milho e algodão.

Com a entrega da ponte, o transporte dessa produção passa a ser realizado de forma mais eficiente e segura, com cerca de 150 caminhões trafegando diariamente durante a safra, em direção ao Porto de Itaqui, em São Luís (MA).

“Mais uma obra sendo entregue aqui no governo do presidente Lula. Uma ponte que vai escoar a produção do Piauí, levando para o Maranhão e depois à China. Isso aqui é um fator de desenvolvimento”, ressaltou o governador do Maranhão, Carlos Brandão.

Os investimentos do Governo Federal no Piauí têm fortalecido a malha rodoviária estadual, passando de R\$120 milhões em 2022, último ano da gestão anterior, para R\$356,8 milhões em 2025.

Com esses recursos, 90% das estradas do estado atualmente são classificadas como boas, conforme o Índice de Condição da Manutenção (ICM) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

“E não basta apenas melhorar o pavimento, é preciso adequar a capacidade, construir estradas novas, duplicar algumas rodovias. Nesses dois anos e oito meses que o presidente Lula está à frente do Governo Federal novamente, já melhorou muito a infraestrutura daqui e vai melhorar ainda mais”, garantiu Renan Filho.

Piauí em obras

Ainda no Piauí, Renan Filho liberou R\$192 milhões para a duplicação da BR-343, entre Altos e Teresina. Considerada uma das rodovias mais movimentadas do estado, a estrada conecta a capital ao litoral, municípios do interior e estados vizinhos, como Maranhão e Ceará. As obras para ampliação da estrada terão início já na próxima semana.

“Nós autorizamos também as obras de pavimentação da BR-330, entre Ribeiro Gonçalves e Bom Jesus. Serão 177 quilômetros de asfalto novo em uma rodovia que será implantada para o desenvolvimento do Sul do estado. Essas duas novas obras totalizam R\$1 bilhão de investimento do governo do presidente Lula para impulsionar o estado do Piauí”, detalhou o ministro dos Transportes.

Renan Filho vistoriou ainda as obras do Contorno Rodoviário da BR-343, em Teresina. As melhorias, que incluem duplicação de pistas, restauração do asfalto e construção de viadutos, irão beneficiar os cerca de 42 mil motoristas que circulam diariamente pela região.

“Outra obra importante para o Nordeste é a da Transnordestina, que vai ligar o Piauí ao Ceará, e que vamos inaugurar a primeira viagem de trem agora em outubro. São 4 mil pessoas trabalhando para construir a maior obra de infraestrutura linear do país”, concluiu.

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

Data: 08/09/2025

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

CONAB ANUNCIA OS PRIMEIROS PROJETOS SELECIONADOS DO PAA NA EXPOINTER 2025

Redação Portogente



Conab anuncia R\$ 500 milhões para o Programa de Aquisição de Alimentos (PAA) e apoio às Cozinhas Solidárias

No início da tarde desta quinta-feira (4), a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) divulgou os primeiros projetos selecionados no Programa de Aquisição de Alimentos (PAA), na modalidade Compra com Doação Simultânea (CDS). O anúncio ocorreu durante cerimônia conjunta do Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA) e do Instituto Nacional de Colonização e Reforma

Agrária (Incrá), no Pavilhão da Agricultura Familiar da Expointer 2025, em Esteio (RS).

“O PAA é uma política muito importante, que ajudou o Brasil a sair do Mapa da Fome da ONU e continua funcionando como uma das principais políticas do governo federal operacionalizadas pela Conab.” — Presidente da Conab

O investimento inicial será de R\$ 500 milhões para todo o país. Aproximadamente R\$ 400 milhões serão destinados à Compra com Doação Simultânea, garantindo a aquisição de cerca de 46 mil toneladas de produtos como hortifrúti, grãos, oleaginosas e pescados. Estima-se que quase 2 mil cooperativas e associações fornecedoras sejam contempladas, envolvendo mais de 39 mil agricultores familiares. Nesta primeira etapa, cerca de 3,1 mil unidades receptoras serão beneficiadas. Os R\$ 100 milhões restantes serão investidos na modalidade Compra Direta e para apoio às Cozinhas Solidárias 🍲.

Nesta fase, mais de 36 mil mulheres estão incluídas nos projetos, representando 91% dos participantes. Assentados da reforma agrária somam quase 10,7 mil produtores (27% das propostas). Povos indígenas e quilombolas somam mais de 10,4 mil agricultores (26% dos projetos selecionados).

“Garantimos soberania alimentar e segurança nutricional, com protagonismo das mulheres trabalhadoras rurais, assentados da reforma agrária, quilombolas e pescadores ribeirinhos.” — Edegar, Conab

O evento também contou com a assinatura do Termo de Compromisso de Destinação de Emenda Parlamentar ao PAA, com aporte de aproximadamente R\$ 5,9 milhões. Além disso, foram firmados Termos de Parceria e Fomento Social (TPAFS) com 4 cooperativas, totalizando R\$ 1,45 milhão, para fornecimento de cerca de 168 toneladas de alimentos, beneficiando mais de 6,7 mil pessoas.

O presidente da Conab participou ainda da solenidade de abertura do Pavilhão da Agricultura Familiar na Expointer 2025, que celebra 27 anos. Nesta edição, o segmento superou a marca de 2024, com cerca de R\$ 6 milhões em vendas em apenas 5 dias.

O espaço contou com 456 expositores — maior número já registrado — e recebeu quase 545 mil visitantes, consolidando um recorde de público. O desempenho evidencia o protagonismo da agricultura familiar e o avanço da produção e diversidade de negócios.

“A agricultura familiar do Rio Grande do Sul mostra sua força e protagonismo, superando recordes e conquistando reconhecimento nacional e internacional.” — Pretto

Fonte: *Portal Porto Gente*

Data: 08/09/2025

SUZANO DÁ START UP À FÁBRICA DE PAPEL HIGIÊNICO EM ARACRUZ E FORTALECE POLO INDUSTRIAL CAPIXABA

Redação Portogente



🏗️ **Unidade integra a estratégia de expansão da empresa no mercado de bens de consumo e reforça a presença de marcas líderes, como Mimmo e Neve**

📅 4 de setembro – A Suzano, maior produtora mundial de celulose e referência global em bioprodutos desenvolvidos a partir do eucalipto, inicia hoje as operações de sua nova fábrica de papel tissue em Aracruz (ES). Com investimento de R\$ 650 milhões, a unidade consolida o Espírito Santo como polo estratégico de bens de consumo da companhia.

👉 Agora são duas fábricas no estado, já que existe uma em Cachoeiro de Itapemirim (inaugurada em março de 2021). O projeto também fortalece a proximidade das marcas da Suzano com os consumidores do Sudeste e Centro-Oeste.

A nova unidade conta com uma máquina de papel tissue, com capacidade para produzir 60 mil toneladas anuais, além de dois equipamentos de conversão, permitindo a fabricação de 30 mil toneladas de papéis higiênicos por ano. Entre as marcas estão Neve Folha Dupla e Tripla, Mimmo® e Max Pure®.

🌱 Com tecnologia italiana pioneira, desenvolvida pela Sorgato, a fábrica captará o pó gerado durante a produção de tissue, reforçando o compromisso com práticas sustentáveis e a meta de zero resíduo. Essa solução é inédita no grupo e contribui para a melhoria da qualidade do ar no ambiente fabril.

Além disso, a localização estratégica permitirá abastecer com bobinas de tissue a unidade de Cachoeiro de Itapemirim, antes atendida pela planta de Mucuri (BA), reduzindo custos logísticos, emissões atmosféricas e fluxo de transporte em longas distâncias.

“A nova unidade em Aracruz, a sétima fábrica de Bens de Consumo da companhia, demonstra o foco da Suzano em continuar investindo, de forma consistente, na ampliação de sua presença no mercado brasileiro.” — Luís Bueno, vice-presidente executivo de Bens de Consumo e Relações Corporativas da Suzano

💰 O investimento foi viabilizado por meio de créditos de ICMS de exportações detidos pela Suzano, medida aprovada pelo Governo do Espírito Santo. Isso reforça o papel estratégico do poder público em estimular a verticalização da produção e fortalecer a economia capixaba.

"Trata-se de um investimento viabilizado pelo governo como forma de buscarmos a verticalização no arranjo produtivo da silvicultura, gerando emprego de mais qualidade e melhor remuneração para os trabalhadores." — Ricardo Ferraço, vice-governador do Espírito Santo

👥 Impacto social e econômico no Espírito Santo

A construção da fábrica gerou cerca de 660 postos de trabalho temporários. Para a operação, foram realizadas 214 contratações, sendo 73% de profissionais capixabas e 48% de comunidades locais. Em parceria com o Senai de Aracruz, a Suzano promoveu 1.496 horas de capacitação para 46 profissionais.

Com a entrada em operação, a empresa conclui um ciclo de mais de R\$ 1,1 bilhão em investimentos no Espírito Santo, incluindo a substituição da Caldeira de Biomassa de Aracruz, reduzindo as emissões de gases de efeito estufa.

“É um novo capítulo na nossa história com Aracruz. Há quase 50 anos produzimos celulose no estado e agora estamos ampliando nossa capacidade operacional.” — Claudinei Matos, Diretor de Operações Industriais de Bens de Consumo da Suzano

Com a nova unidade, a Suzano reforça sua proximidade com o consumidor final ao garantir produtos de alta qualidade, maior disponibilidade e rapidez na entrega. A expansão eleva a capacidade instalada em papel tissue para 340 mil toneladas anuais.

📄 Sobre a Suzano

A Suzano é a maior produtora mundial de celulose, uma das maiores de papéis da América Latina, líder no segmento de papel higiênico no Brasil e referência em soluções sustentáveis. Seus produtos estão presentes na vida de mais de 2 bilhões de pessoas em 100 países. A empresa tem mais de 100 anos de história e ações listadas no Brasil (SUZB3) e nos EUA (SUZ).

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/09/2025

CBFA INAUGURA NOVA LINHA DE MONTAGEM DE TRUQUES FERROVIÁRIOS E AMPLIA SEU PORTFÓLIO E SUA CAPACIDADE PRODUTIVA

Redação Portogente

🔗 Investimento integra plano estratégico de crescimento e reforça atuação da empresa na entrega de soluções completas aos clientes



A CBFA (Companhia Brasileira de Ferro e Aço) anuncia a implementação de uma nova linha de montagem de truques ferroviários em sua matriz, em Osasco (SP). A iniciativa marca mais um passo dentro do plano de expansão da companhia, voltado à ampliação da capacidade produtiva e à consolidação de sua presença como fornecedora de soluções de alta performance para o setor ferroviário.

Com estrutura reforçada por investimentos em sistemas de içamento, dispositivos de montagem e bancadas otimizadas para componentes de grande porte, a nova linha foi concebida para atender à crescente demanda do mercado por truques ferroviários completos, com alto padrão técnico e confiabilidade assegurada 🛠️.

"Entregamos uma solução integrada, desenvolvida com base em nossa expertise consolidada na produção de eixos, molas e rodeiros ferroviários. Toda a estrutura foi projetada para garantir eficiência operacional, rastreabilidade e conformidade com as exigências nacionais e internacionais do setor", afirma Dennis Ramos, presidente da CBFA.

A nova linha conta com profissionais especializados e processos validados, mantendo os mais altos padrões de qualidade internacional que posicionam a marca CBFA como a primeira empresa do Hemisfério Sul a conquistar a certificação AAR-M1003, da Association of American Railroads (EUA), na categoria de manutenção de rodeiros ferroviários 🏆.

Com operações nos segmentos ferroviário, automotivo, agrícola, siderúrgico e de mineração, a CBFA combina expertise técnica, planta moderna e processos automatizados para oferecer soluções industriais com alto valor agregado e foco total nos clientes.

"O investimento na nova linha de montagem de truques reforça esse posicionamento, traduzindo o compromisso da companhia com a excelência operacional e desenvolvimento da indústria ferroviária no Brasil, com expansão para América Latina e reforçando nosso crescimento sustentável, que inclui inovação tecnológica, melhoria contínua, abertura de novos mercados e aumento da capacidade de entrega", conclui Ramos.

🏢 Sobre a CBFA

Fundada em 2010, a CBFA é uma empresa 100% nacional especializada na fabricação e manutenção de componentes ferroviários. Entre seus principais produtos estão:

- Eixos ferroviários
- Truques ferroviários
- Reforma e manutenção de truques e vagões
- Molas para segmento ferroviário, mineração, siderurgia e agrícola
- Tubos em aço-carbono com costura para o setor automotivo e outros

A CBFA continua firme no seu propósito de "Trazer Soluções para seus Negócios" 💡

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/09/2025

EXPANSÃO DO TVV ENTRA EM ETAPA FINAL E MARCA NOVO CICLO DE CRESCIMENTO DO TERMINAL CAPIXABA

Redação Portogente



🏗️ **Investimento de R\$ 35 milhões reforça capacidade do terminal e moderniza infraestrutura logística do Espírito Santo**

✦ Expansão responde a gargalos enfrentados por exportadores e amplia a atratividade capixaba no comércio exterior.

Com investimentos de cerca de R\$ 35 milhões, o Terminal de Vila Velha (TVV), operado pela Log-In Logística Integrada, está em fase final de expansão e deve colocar a nova área em operação ainda em 2025. O projeto foi estruturado para aumentar a eficiência logística do Espírito Santo, diversificar portfólio e criar condições para escoamento ágil das cargas do estado.

A iniciativa contempla melhorias de infraestrutura e modernização tecnológica, com foco em ampliar a capacidade de movimentação e em oferecer condições adequadas para o escoamento de cargas estratégicas, como café e rochas ornamentais ☕ 🪨. Com a ampliação, o terminal também reforça sua vocação multipropósito, ampliando a atratividade para novas cargas e evitando que parte da produção capixaba seja desviada para outros portos da região.

Com a nova área de aproximadamente 70.000 m², o TVV amplia sua extensão total em quase 65%, passando de 108.000 m² para cerca de 178.000 m². O contrato de exploração da nova área tem prazo de cinco anos e se soma ao acordo de concessão renovado em 2020, que prevê aportes de aproximadamente R\$ 500 milhões até 2048. Esses investimentos já resultaram em ganhos expressivos de produtividade, como o aumento de 39% registrado em 2024 após a modernização de equipamentos e sistemas ⚙️.

Segundo o Diretor de Terminais da Log-In, Gustavo Paixão, a expansão foi concebida dentro de uma estratégia de longo prazo: "Nos últimos anos, exportadores de café e rochas ornamentais enfrentaram desafios logísticos que impactaram custos e prazos. O TVV estruturou sua expansão para ampliar a disponibilidade de área, modernizar processos e criar condições para que a produção capixaba seja escoada com eficiência e competitividade", afirma.

🚧 Etapa final de expansão

Com conclusão prevista para novembro de 2025, o projeto já obteve anuência de órgãos como a Prefeitura de Vila Velha, Antaq, Corpo de Bombeiros e Iema. Resta apenas a etapa de alfandegamento, atualmente em análise pela Receita Federal, última autorização pendente para o início da operação. Com a liberação, é possível que o início seja inclusive antecipado 🕒.

Segundo Paixão, "todos os requisitos estruturais e tecnológicos foram implantados, restando apenas a liberação aduaneira. A celeridade da Receita Federal é fundamental para que o Espírito Santo possa colher ainda em 2025 os benefícios logísticos e de competitividade que a expansão do TVV proporcionará", destaca.

Além de responder às demandas de exportação, a expansão fortalece também o movimento de importação, especialmente em segmentos como fertilizantes e veículos 🚚, essenciais para a economia local.

📌 Sobre a Log-In Logística Integrada



A Log-In Logística Integrada oferece soluções logísticas customizadas, movimentação portuária e navegação costeira integrada a outros modais e serviços, conectando, por terra e mar, o Brasil e o Mercosul 🌐. Atualmente, a empresa possui uma frota de nove navios porta-contêineres, com capacidade total de 24.366 TEUs. A Log-In também administra e opera o Terminal de Vila Velha (TVV), localizado no Espírito Santo, além de um terminal intermodal em Itajaí (SC). Complementam o grupo a Tecmar e a Oliva Pinto, especializadas em transporte rodoviário e marítimo. Com uma rede de mais de 50 armazéns e uma frota de mais de 1.300 veículos próprios, a empresa oferece soluções de Norte a Sul do Brasil, integrando rodovias e cabotagem em um modelo inovador de Rodo-Cabotagem 🚚🚢.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/09/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – MISSÃO FRANÇA 2025 E O DESAFIO DE AVANÇAR

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A Missão França 2025 do Fórum Brasil Export não é apenas um evento de networking. É um passo para reposicionar o Brasil no cenário global de logística e comércio exterior. Reunindo mais de 100 empresários, autoridades do Executivo, Legislativo e Judiciário, além de gestores portuários, a agenda desta semana em Paris, Le Havre e Marselha demonstra que, quando diferentes esferas de poder trabalham juntas, o setor de infraestrutura avança de forma mais sólida.

Não é trivial reunir o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, o presidente do Tribunal de Contas da União, Vital do Rego, ministros do TST e parlamentares em torno de um mesmo propósito: debater investimentos, aprimorar governança e aproximar o Brasil das melhores práticas mundiais. O debate sobre o futuro do Tecon Santos 10, por exemplo, ganha outra dimensão quando ocorre diante de experiências europeias que já incorporaram tecnologias como redes 5G, drones e protocolos avançados de cibersegurança ao dia a dia portuário.

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, chamou a atenção para o caráter histórico da missão, que revisita Le Havre 20 anos após a primeira viagem internacional promovida pela entidade. O gesto é simbólico: o setor portuário amadureceu, profissionalizou-se e hoje se permite planejar o futuro com base em dados, experiências internacionais e uma rara convergência de atores públicos e privados.

É por isso que essa iniciativa não pode ser ocasional. O Brasil precisa transformar ações como a Missão França 2025 em política de Estado, garantindo que o diálogo internacional e a troca de experiências sejam permanentes. Sem isso, cada avanço será pontual, dependente de esforços isolados e sem continuidade.

Num momento em que o país busca novos marcos regulatórios e maior participação no comércio global, é fundamental que esses encontros gerem resultados concretos: planos de investimento, projetos de modernização, melhoria da governança e, sobretudo, maior competitividade para os portos e aeroportos brasileiros. A agenda é intensa, como bem lembrou Fabrício Julião, mas a missão do setor não termina na França. Ela continua nos gabinetes, nos parlamentos e nos conselhos de administração. E precisa se traduzir em mudanças reais para a economia nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - ANTAQ AUTORIZA EDITAL DE ARRENDAMENTO DO TMP-MACEIÓ

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

O CONTRATO TERÁ PRAZO DE 25 ANOS E PREVÊ INVESTIMENTOS ESTIMADOS EM R\$ 3,7 MILHÕES

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou a publicação do edital de arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros de Maceió (TMP-Maceió), localizado no Porto de Maceió (AL). A decisão foi tomada na mais recente reunião de diretoria da agência, realizada de forma virtual. O contrato de arrendamento terá prazo de 25 anos e prevê investimentos estimados em R\$ 3,7 milhões. O leilão será realizado com critério de seleção baseado no maior valor de outorga.

ESTRUTURA

O terminal possui área total de 5.678,23 m², composta por estação de passageiros e estacionamento adjacente, abrangendo terrenos que já abrigam e ainda receberão equipamentos e edificações para atendimento às operações.

USINA FLUTUANTE

Diretores brasileiros e paraguaios de Itaipu visitaram, na quinta-feira (4), as obras da usina solar flutuante que será instalada na margem paraguaia do lago. Com capacidade de um megawatt-pico (MWp), a estrutura terá dez painéis modulares, compostos por 1.584 placas solares apoiadas em 4.199 flutuadores. A energia gerada será destinada ao consumo interno da binacional, em caráter de teste. “Este projeto trará desenvolvimento tecnológico no setor energético, a criação de novos negócios e a otimização dos recursos do reservatório”, afirmou Justo Zacarías Irún, diretor-geral paraguaio.

CONSÓRCIO

A instalação será feita por um consórcio formado pela brasileira Sunlution e pela paraguaia Luxacril, vencedor do edital de Itaipu com proposta de US\$ 854,5 mil. Segundo o diretor-geral brasileiro, Enio Verri, o projeto integra as ações de mitigação das mudanças climáticas da binacional. “A solução que a Itaipu encontrou aqui poderá servir de modelo para a instalação de projetos semelhantes em outros reservatórios brasileiros”, disse. Os módulos solares têm potência de 705 watts-pico e vida útil estimada de 30 anos, com certificações internacionais e resistência a condições adversas.

CHAMAMENTOS PÚBLICOS

O secretário nacional de Ferrovias, Leonardo Ribeiro, revelou que o governo passará a utilizar chamamentos públicos como alternativa às concessões tradicionais a partir de 2026. Durante café da manhã promovido pela Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), na quarta-feira (3), ele disse que a iniciativa permitirá que trechos ociosos devolvidos por concessionárias sejam oferecidos ao setor privado por meio de autorizações, em modelo mais ágil e menos burocrático que os leilões. Segundo Ribeiro, o formato se assemelha a uma Parceria Público-Privada.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/09/2025

NACIONAL - SILVEIRA REFORÇA COMBATE A FRAUDES NO SETOR DE COMBUSTÍVEIS

Ministro Alexandre Silveira participou da posse de novos diretores da ANP e da ANSN e destacou medidas do Ministério de Minas e Energia para proteger consumidores

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Silveira afirmou que o trabalho das agências reguladoras deve gerar resultados concretos para a população, com foco em transparência e segurança regulatória

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, destacou que o Governo Federal tem como prioridade o combate às fraudes no setor de combustíveis e a



proteção dos consumidores. A declaração foi feita na sexta-feira (5), durante a cerimônia de posse dos novos diretores da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e da Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN), realizada na Fundação Getúlio Vargas (FGV), no Rio de Janeiro.

Silveira afirmou que o trabalho das agências reguladoras deve gerar resultados concretos para a população, com foco em transparência e segurança regulatória.

“Queremos uma ANP capaz de focar nos benefícios para a vida das pessoas: com o preço e a qualidade dos combustíveis para os consumidores nos postos, com o GLP mais acessível para o trabalhador, a exemplo do bojão de graça do programa Gás do Povo, que lançamos ontem, e com o combate permanente às fraudes e ao crime organizado”, disse.

**QUEREMOS UMA ANP CAPAZ DE FOCAR NOS BENEFÍCIOS
PARA A VIDA DAS PESSOAS: COM O PREÇO E A
QUALIDADE DOS COMBUSTÍVEIS PARA OS
CONSUMIDORES NOS POSTOS, COM O GLP MAIS
ACESSÍVEL PARA O TRABALHADOR, A EXEMPLO DO
BOTIJÃO DE GRAÇA DO PROGRAMA GÁS DO POVO, QUE
LANÇAMOS ONTEM, E COM O COMBATE PERMANENTE ÀS
FRAUDES E AO CRIME ORGANIZADO”**

ALEXANDRE SILVEIRA
ministro de Minas e Energia

O ministro também ressaltou o papel do Ministério de Minas e Energia (MME) no apoio às ações de fiscalização do setor de combustíveis. Ele lembrou que, no final de 2023, foi lançado um pacote com dez medidas de enfrentamento às fraudes. “Com o Operador Nacional do Sistema de Combustíveis, haverá maior proteção para os consumidores. Chega de adulterações e ilegalidades. Foi para isso que fizemos, no final de 2023, o pacote com as 10 medidas contra as fraudes. Também apoiamos a Operação Carbono Oculto, da Receita e da Polícia Federal, e os resultados práticos estão só no começo”, afirmou.

Na cerimônia, tomaram posse o novo diretor-geral da ANP, Artur Watt Neto, e o diretor Pietro Mendes, que já foi secretário Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do MME e é servidor de carreira da Agência. Pela ANSN, criada a partir da cisão da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN), assumiram Alessandro Facure (diretor-presidente), Lorena Pozzo (diretora de Instalações Radioativas e Controle) e Ailton Fernando Dias (diretor de Instalações Nucleares e Salvaguardas).

Silveira também comentou a criação da ANSN, que tem a função de regulamentar e fiscalizar a área nuclear. “A Autoridade Nacional de Segurança Nuclear nasce para atender a uma demanda anga do país, elevando os padrões de segurança nuclear e assegurando o papel da energia nuclear na transição energética, especialmente por meio de pequenos reatores, ideais para sistemas isolados, data centers e indústria auto intensiva”, afirmou.

Funções

De acordo com o MME, a ANP é responsável por implementar e fiscalizar a política nacional de petróleo, gás natural e biocombustíveis, acompanhando toda a cadeia energética, da exploração e produção ao refino, distribuição e revenda. O Ministério informa ainda que a ANSN tem a missão de zelar pela segurança nuclear e radiológica, assegurando padrões elevados de transparência, rigor técnico e proteção à população e ao meio ambiente. A nova autarquia é formada por servidores da Diretoria de Radioproteção e Segurança Nuclear da CNEN, que agora integram seu quadro funcional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/09/2025

NACIONAL - BR-330 GANHA PONTE E NOVAS OBRAS PARA FORTALECER ESCOAMENTO DE GRÃOS

Além da travessia sobre o Rio Parnaíba, ministro Renan Filho anunciou duplicação da BR-343 e pavimentação de 177 km no Sul do Piauí

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



A Obra de Arte Especial (OAE), contemplada no Novo PAC, recebeu investimento de cerca de R\$ 36 milhões do Governo Federal.

A travessia do Rio Parnaíba entre Ribeiro Gonçalves (PI) e Tasso Fragoso (MA) deixou de ser feita por balsa. Na última sexta-feira (5), o ministro dos Transportes, Renan Filho, entregou oficialmente a nova ponte da BR-330/PI, estrutura de 123 metros de extensão que representa um avanço logístico para a região do Matopiba — fronteira agrícola formada por Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia e

responsável por boa parte da produção de grãos do país.

A OBRA DE ARTE ESPECIAL (OAE), CONTEMPLADA NO NOVO PAC, RECEBEU INVESTIMENTO DE CERCA DE R\$ 36 MILHÕES DO GOVERNO FEDERAL. O PROJETO INCLUI AINDA QUATRO QUILOMETROS DE ACESSOS PAVIMENTADOS, SUBSTITUINDO DEFINITIVAMENTE A TRAVESSIA POR Balsa E ELIMINANDO UM GARGALO QUE GERAVA FILAS, AUMENTAVA O TEMPO DE VIAGEM E ELEVAVA O CUSTO DO FRETE EM CERCA DE R\$ 250 POR CAMINHÃO

A Obra de Arte Especial (OAE), contemplada no Novo PAC, recebeu investimento de cerca de R\$ 36 milhões do Governo Federal. O projeto inclui ainda quatro quilômetros de acessos pavimentados, substituindo definitivamente a travessia por balsa e eliminando um gargalo que gerava filas, aumentava o tempo de viagem e elevava o custo do frete em cerca de R\$ 250 por caminhão.

“Hoje entregamos essa ponte novinha que substitui a travessia pela balsa. A obra integra duas regiões que estão entre as que mais crescem em produção agrícola no Brasil. Isso permite a integração do maquinário, o compartilhamento de insumos e facilita a locomoção das pessoas que vivem por aqui”, afirmou o ministro.

Com a nova ligação, o transporte de grãos e insumos agrícolas se torna mais rápido, seguro e econômico, beneficiando diretamente cerca de 15 mil moradores dos dois municípios. A expectativa é que, no período de escoamento da safra, cerca de 150 caminhões circulem diariamente pelo trecho em direção ao Porto de Itaqui, em São Luís (MA).

“Pra gente é um benefício maravilhoso. Antes era preciso pegar a balsa, mas agora a ponte não só abrange nossas cidades, como interliga muitos municípios”, comemorou o pedreiro Marcelo Gomes, morador de Tasso Fragoso.

A importância da obra para o agronegócio foi destacada pelo ministro do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome, Wellington Dias. “Essa é uma obra importantíssima, esperada há muitos anos. A ponte é fundamental para a região do Matopiba. O ministro Renan Filho tem trabalhado com dedicação pelo Piauí”, disse.

O governador do Maranhão, Carlos Brandão, também participou da cerimônia. “Mais uma obra sendo entregue aqui no governo do presidente Lula. Uma ponte que vai escoar a produção do Piauí, levando para o Maranhão e depois à China. Isso aqui é um fator de desenvolvimento”, ressaltou.



Durante a visita, o ministro dos Transportes anunciou novas obras para o Piauí, também previstas no Novo PAC. Foram assinadas três ordens de serviço: uma para duplicação de 20,7 quilômetros da BR-343/PI, no trecho entre Teresina e Altos, que receberá R\$ 192 milhões em investimentos; e outras duas para a implantação de 177 quilômetros da própria BR-330/PI, em convênio entre o Governo Federal e o estado do Piauí, com aporte superior a R\$ 775 milhões.

“Nós autorizamos também as obras de pavimentação da BR-330, entre Ribeiro Gonçalves e Bom Jesus. Serão 177 quilômetros de asfalto novo em uma rodovia que será implantada para o desenvolvimento do Sul do estado. Essas duas novas obras totalizam R\$ 1 bilhão de investimento do governo do presidente Lula para impulsionar o estado do Piauí”, detalhou Renan Filho.

O ministro vistoriou ainda as obras do Contorno Rodoviário da BR-343, em Teresina, que incluem duplicação de pistas, restauração do pavimento e construção de viadutos. As melhorias irão beneficiar os cerca de 42 mil motoristas que passam diariamente pelo trecho.

“E não basta apenas melhorar o pavimento, é preciso adequar a capacidade, construir estradas novas, duplicar algumas rodovias. Nesses dois anos e oito meses que o presidente Lula está à frente do Governo Federal novamente, já melhorou muito a infraestrutura daqui e vai melhorar ainda mais”, acrescentou o ministro.

Matopiba em expansão

Nos últimos dez anos, a produção de grãos no Matopiba cresceu 93%, segundo dados do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa). A projeção é que, até 2033, os quatro estados atinjam 48 milhões de toneladas, consolidando a região como um dos principais polos do agronegócio nacional. Atualmente, ela responde por cerca de 12% da produção de grãos do Brasil, com destaque para soja, milho e algodão.

De acordo com o Dnit, os investimentos federais em infraestrutura viária no Piauí saltaram de R\$ 120 milhões em 2022 para R\$ 356,8 milhões em 2025. Com isso, 90% das estradas do estado passaram a ser classificadas como boas pelo Índice de Condição da Manutenção (ICM).

Também participaram da entrega da ponte o diretor-geral do Dnit, Fabrício Galvão, e o superintendente do órgão no Piauí, Ribamar Bastos. “Essa obra é de extrema importância para o escoamento da nossa safra de grãos do Piauí, nesse corredor logístico que leva ao Porto de Itaqui, no Maranhão. Estamos entregando uma estrutura moderna, segura e que vai beneficiar milhares de pessoas”, destacou Bastos.

Por fim, Renan Filho lembrou que o Governo Federal trabalha em outras frentes de infraestrutura na região. “Outra obra importante para o Nordeste é a da Transnordestina, que vai ligar o Piauí ao Ceará, e que vamos inaugurar a primeira viagem de trem agora em outubro. São 4 mil pessoas trabalhando para construir a maior obra de infraestrutura linear do país”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2025

NACIONAL - GOVERNO ESTUDA AMPLIAR TERRITÓRIO DO MATOPIBA PARA INCLUIR TODO O CERRADO DO PI

Proposta pode acrescentar cerca de 30 municípios à região agrícola, fortalecendo o mapeamento de áreas produtivas e atraindo novos investimentos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, recebeu na quarta-feira (4), em Brasília, o governador do Piauí, Rafael Fonteles (PT), para tratar da redefinição do território do Matopiba — região agrícola que abrange áreas dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, reconhecida como a última grande fronteira agrícola do país.

O tema central do encontro foi a inclusão integral do Cerrado piauiense na delimitação oficial do Matopiba. Atualmente, dos quatro estados que compõem a região, apenas o Piauí não tem todo o seu bioma Cerrado contemplado. De acordo com o governo do estado, a atualização poderá incorporar cerca de 30 novos municípios ao território oficialmente reconhecido.



O tema central do encontro entre o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro e o governador do Piauí, Rafael Fonteles (PT), foi a inclusão integral do Cerrado piauiense na delimitação oficial do Matopiba

O Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) informou que a atualização da área do Matopiba tem como objetivo alinhar de forma mais precisa os planos de desenvolvimento regional e ampliar o mapeamento do potencial agrícola em áreas de soja, milho e outras culturas. A pasta avalia que a medida fortalece o

papel do Piauí no cenário nacional, amplia as oportunidades para o agronegócio e gera benefícios diretos para os municípios e para a população local.

“Essa atualização fortalece o potencial produtivo do Piauí e amplia as oportunidades para o agronegócio, promovendo benefícios diretos para os municípios e para a população local”, declarou o ministro Carlos Fávaro.

O governador Rafael Fonteles destacou que a mudança não deve alterar de forma significativa a área total do território do Matopiba, mas trará impactos relevantes em termos de visibilidade e desenvolvimento socioeconômico para o Piauí. Segundo ele, o reconhecimento oficial do Cerrado piauiense dentro da região facilita a atração de investimentos e a implementação de políticas públicas voltadas para o crescimento agrícola sustentável.

A delimitação atual do Matopiba foi estabelecida há cerca de uma década, a partir de estudos da Embrapa Territorial e do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra). O mapeamento inicial incluiu quinze microrregiões do Maranhão, oito do Tocantins, quatro da Bahia e apenas quatro do Piauí, deixando parte considerável do Cerrado piauiense, sobretudo na região norte, fora da área reconhecida.

Segundo o Mapa, a revisão da área permitirá incluir oficialmente municípios que já se destacam na produção de grãos, como Uruçuí e Baixa Grande do Ribeiro, além de contemplar localidades em expansão agrícola, como Piracuruca, que se autodenomina a “capital do agro” do norte do estado.

Participaram da reunião, ao lado do governador, o superintendente de Representação do Piauí em Brasília, Erick Elysio Reis Amorim; o diretor de Relações Institucionais do governo piauiense, José Filho; e o secretário de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado, Felipe Araújo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2025

REGIÃO NORDESTE - SUAPE E POLÍCIA FEDERAL ALINHAM AÇÕES PARA AMPLIAR SEGURANÇA NO PORTO

Encontro discutiu cooperação para segurança portuária, cessão de espaços no prédio da autoridade e ampliação das ações de fiscalização no complexo

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A diretoria do Complexo Industrial Portuário de Suape esteve na sede da Superintendência Regional da Polícia Federal (PF) em Pernambuco, no Recife, para discutir medidas de segurança e

cooperação institucional. O encontro foi realizado na última quarta-feira (3) e reuniu dirigentes das duas instituições para tratar de policiamento ostensivo, infraestrutura e novas instalações no porto.

A comitiva de Suape foi liderada pelo diretor-presidente Armando Monteiro Bisneto e contou com o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Rinaldo Lira, e o assessor especial de Relações Institucionais e Governamentais, Alexandre Cardoso. Eles foram recebidos pelo superintendente regional da PF em Pernambuco, Antônio de Pádua Vieira Cavalcanti; pela delegada-executiva Adriana Vasconcelos; e pelo delegado Alessandro Batista, titular da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos).



Entre os temas debatidos na reunião esteve a proposta de Acordo de Cooperação Técnica (ACT) que prevê a implementação de policiamento ostensivo pela Unidade de Polícia Marítima da PF nas vias navegáveis de Suape

Entre os temas debatidos esteve a proposta de Acordo de Cooperação Técnica (ACT) que prevê a implementação de policiamento ostensivo pela

Unidade de Polícia Marítima da PF nas vias navegáveis de Suape. A medida, que vem sendo discutida desde 2023, busca reforçar a prevenção e repressão a crimes na área portuária.

“O fortalecimento dessa cooperação reflete o compromisso mútuo com a legalidade, a prevenção de ilícitos e a criação de condições que favoreçam tanto a competitividade de Suape quanto o desenvolvimento sustentável de Pernambuco e do Brasil”, afirmou Monteiro Bisneto. Para ele, “a parceria entre Suape e a Polícia Federal é fundamental para assegurarmos um ambiente portuário cada vez mais seguro e eficiente. A presença da PF em nossas instalações é decisiva para este objetivo”.

Outro ponto da reunião foi a cessão de espaços no Prédio da Autoridade Portuária (PAP) para abrigar divisões estratégicas da PF. Atualmente, quatro salas, que somam mais de 570 m², já recebem estruturas como a Delegacia de Imigração, a Delegacia Regional Executiva e o Núcleo Especial de Polícia Marítima (Nepom), além de unidades de mergulho, drones e inteligência. No primeiro trimestre deste ano, foi implantado em Suape o núcleo de mergulho e apreensão a entorpecentes, que utiliza técnicas de busca subaquática, equipamentos modernos e combate a compartimentos ocultos usados pelo narcotráfico.

As novas instalações do Nepom no Cais Zero, área para o apoio operacional dos órgãos anuentes, também entraram na pauta. A criação desse espaço deve ampliar a presença e a atuação da PF no complexo, garantindo mais agilidade nas operações de fiscalização.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2025

INTERNACIONAL - BRASIL EXPORT INICIA MISSÃO NA FRANÇA COM MAIS DE 100 PARTICIPANTES

Programação técnica começa nesta segunda-feira, em Paris, com seminário sobre investimentos e o Tecon Santos 10

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

Mais de 100 empresários do setor de infraestrutura, especialmente do segmento portuário, e autoridades federais, regionais e municipais iniciam hoje, segunda-feira, dia 8, uma série de debates e visitas técnicas sobre os mercados portuários brasileiro e francês e o potencial de investimento dessas áreas. A programação integra a Missão França 2025 do Fórum Brasil Export, que será realizada durante esta semana no país europeu, na capital Paris e, ainda, nas cidades de Le Havre (no Norte, às margens do Canal da Mancha) e Marselha (no Sul, banhada pelo Mar Mediterrâneo), onde ficam os dois principais complexos marítimos da nação.



Delegação do Brasil Export visitará o Porto de Le Havre, no norte da França, às margens do Canal da Mancha, um dos principais do país

Entre as autoridades participantes, estão o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, o presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rego, e os ministros do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Alexandre Ramos e Douglas Alencar, e deputados federais, entre outros.

A missão teve seu início oficialmente com um jantar de abertura em Paris na noite deste domingo, oferecido pela operadora portuária e logística Santos Brasil (confira mais informações na próxima página).

A FRANÇA É TRADICIONALMENTE VANGUARDA. OS TERMINAIS FRANCESES INVESTIRAM MUITO EM INOVAÇÃO. E TEMOS, COMO RESULTADO, PORTOS MODERNOS, QUE JÁ UTILIZAM NOVAS TECNOLOGIAS, COMO DRONES, REDES 5G E PROCEDIMENTOS DE CIBERSEGURANÇA EM SEU COTIDIANO E PODEREMOS CONHECER MELHOR ESSAS INICIATIVAS”

FABRÍCIO JULIÃO
CEO do Brasil Export

A agenda continua nesta segunda-feira, às 9h30, também em Paris, com o seminário Ações para potencializar a competitividade do Brasil e ampliar o protagonismo no mercado internacional. A abertura terá a participação do ministro Sílvio Costa Filho, que irá falar sobre O Brasil como destino de investimentos nos setores portuário e aeroportuário.

Na sequência, haverá o painel Oportunidades de negócios e investimentos entre Brasil e França, com apresentações da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) e da Business France, órgão de fomento de negócios do país europeu. A moderação estará a cargo de Joel Julius, presidente do Conselho Internacional do Brasil Export.

Portos

A programação terá continuidade com o painel Ampliação de capacidade e avanços de governança nos portos e municípios portuários brasileiros. Os debatedores serão o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini; o presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape, Armando Monteiro Bisneto; o secretário de Assuntos Portuários e Emprego da Prefeitura de Santos, Bruno Orlandi; o prefeito de Cubatão, César Nascimento; e o diretor de Infraestrutura e Gestão Portuária da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Luiz Humberto Castro. A mediação será do diretor de Comunicação do Fórum Brasil Export, Bruno Merlin.

Depois haverá a dinâmica

As pautas prioritárias do Poder Legislativo para o desenvolvimento econômico do Brasil, com os deputados federais Adolfo Viana, Carlos Alberto da Cunha, Isnaldo Bulhões e Vinicius Carvalho e tendo como moderadora a diretora de Inteligência de Mercado do Fórum Brasil Export, Núria Bianco.

Hidroviás francesas e Tecon Santos 10

No início da tarde, está prevista uma apresentação sobre a política hidroviária na França, a ser ministrada pela engenheira responsável pelo Departamento Fluvial da Autoridade Portuária de Le Havre, Rouen e Paris (Haropa Port), Mathilde Pollet. E na sequência, haverá o debate O leilão do Tecon 10 e o futuro da competitividade do Porto de Santos, sobre o megaterminal de contêineres e carga geral planejado para ser implantado no cais santista e que, atualmente, está em análise pelo TCU. Vão participar o diretor-presidente da APS, Anderson Pomini; o CCO da Santos Brasil, Ricardo Buteri; o CEO da JBS Terminais, Aristides Russi Jr.; o gerente de Relações Institucionais e

Governamentais no Brasil da Terminal Investment Limited (Til), Eliezer Giroux; e a gerente de Relações Institucionais da DP World Brasil, Luciana Guerise. A mediação é de Bruno Merlin.

O seminário terminará com uma apresentação do presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rego.

Na parte da tarde, também está prevista uma recepção da comitiva na Embaixada do Brasil em Paris, com a participação do embaixador Ricardo Tavares, o ministro Sílvio Costa Filho e o presidente do TCU, Vital do Rego.

Agenda intensa e inovações

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, destacou que a semana será “intensa” ao comentar a programação da Missão França 2025. Ele citou a realização de dois seminários com painéis debatendo os portos brasileiros e franceses e seus projetos de crescimento e investimento – o primeiro será nesta segunda-feira e o segundo, na quarta-feira, dia 10.

Julião ainda falou sobre a oportunidade de visitar os dois principais complexos marítimos da França, Le Havre, amanhã, terça-feira, e Marselha na quinta-feira, conhecendo seus avanços tecnológicos e processos de gestão. “A França é tradicionalmente vanguarda. Os terminais franceses investiram muito em inovação. E temos, como resultado, portos modernos, que já utilizam novas tecnologias, como drones, redes 5G e procedimentos de cibersegurança em seu cotidiano e poderemos conhecer melhor essas iniciativas. Serão dados valiosos para o desenvolvimento do mercado brasileiro”, declarou.

O empresário também comentou o retorno a Le Havre. Em 2005, quando o Brasil Export deu início a suas missões internacionais, os primeiros destinos selecionados foram o complexo francês e o de Roterdã, nos Países Baixos, “Temos informações do quanto Le Havre cresceu, se desenvolveu. Agora, estaremos no porto conhecendo sua realidade 20 anos depois”.



O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, e o presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rego, estão entre os participantes da Missão França 2025

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2025

MISSÃO FRANÇA 2025 - JULIÃO DESTACA PARTICIPAÇÃO RECORDE NA MISSÃO FRANÇA 2025

CEO do Grupo Brasil Export citou cuidados com a programação e agradeceu parcerias com empresários e autoridades

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

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, destacou a participação de mais de 100 empresários e autoridades brasileiras na Missão França 2025, uma quantidade “recorde” e que tornou essa agenda internacional em uma iniciativa “histórica”. O comentário foi feito durante seu discurso no jantar de abertura da missão, na noite deste domingo, dia 7, em Paris, a capital francesa.

Diante de um salão lotado, agitando a noite da Cidade Luz, Julião lembrou da primeira missão organizada pelo Brasil Export, em 2005, para o Porto de Roterdã (Países Baixos) e, justamente, o de Le Havre, na França, que, 20 anos depois, volta a ser visitado. “Nossa primeira missão foi em 2005 e foi uma missão para 20 e poucas pessoas.



“Nossa primeira missão foi em 2005 e foi uma missão para 20 e poucas pessoas. Geralmente, temos missões com 30, com 40. Então, esta (com mais de 100 participantes) é um grande desafio”, afirmou Fabrício Julião

Havre, vinte anos depois, e Marselha”, destacou.

Geralmente, temos missões com 30, com 40. Então, este é um grande desafio. E teremos quatro dias intensos, quatro dias com uma programação trazendo as principais novidades do setor portuário francês, com visitas a lugares diferentes, como Le

O executivo ainda citou os cuidados com os preparativos da agenda internacional, especialmente diante de imprevistos, como a greve de transportes programada para quarta-feira, dia 10, quando a comitiva irá a Marselha. “Tivemos o cuidado e a preocupação de fretar um trem, um vagão, para que nós possamos estar juntos. E quando soubemos que haveria uma greve, no mesmo dia nós conseguimos um ofício do Governo da França garantindo nossa viagem de trem, que está assegurada. E assim iremos para Marselha”.

Em seu discurso, Fabrício Julião agradeceu a participação de empresários e parlamentares e enfatizou a importância da parceria com o Judiciário, o que aproximou os magistrados da comunidade portuária e facilitou a elaboração do texto que deu origem ao Projeto de Lei 733/2025, que está em tramitação na Câmara e prevê um novo marco regulatório para o segmento.

Na sequência, o CCO da operadora portuária Santos Brasil, Ricardo Buteri, destacou a importância da missão e participação dos mais de 100 empresários e autoridades. O jantar de abertura foi um oferecimento da empresa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/09/2025

REGIÃO SUL - PARANÁ SERÁ PIONEIRO NO USO DE BONDE SEM TRILHOS NA AMÉRICA DO SUL

Linha experimental usará sensores magnéticos para guiar veículo elétrico que promete reduzir custos e ampliar segurança no transporte metropolitano

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A linha experimental ligará os municípios de Pinhais e Piraquara, na Região Metropolitana de Curitiba (RMC)

O Paraná será o primeiro estado da América do Sul a testar o Bonde Urbano Digital (BUD), uma tecnologia de transporte público que combina características do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e do BRT (Bus Rapid Transit). A linha experimental ligará os municípios de Pinhais e Piraquara, na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), e promete reduzir custos de implantação ao dispensar

trilhos físicos — o veículo é guiado no asfalto por meio de indução magnética.

COM 30 METROS DE COMPRIMENTO, AR-CONDICIONADO E OPERAÇÃO BIDIRECIONAL, O BUD TEM VELOCIDADE MÁXIMA DE 70 KM/H, SUPERIOR AOS 60 KM/H DO SISTEMA BRT, E VIDA ÚTIL ESTIMADA EM 30 ANOS, O TRIPLO DOS VEÍCULOS CONVENCIONAIS. ENTRE OS DIFERENCIAIS ESTÃO O RASTREAMENTO AUTOMÁTICO, ORIENTAÇÃO AUTÔNOMA E SISTEMAS DE PROTEÇÃO ELETRÔNICA ATIVA. O VEÍCULO É EQUIPADO COM SENSORES, RADARES E CÂMERAS, O QUE GARANTE MAIOR SEGURANÇA, ESPECIALMENTE POR COMPARTILHAR A VIA COM CARROS, CAMINHÕES, MOTOS E ÔNIBUS

De acordo com o governo do Paraná, o BUD é fabricado pela empresa chinesa CRRC Nanjing Puzhen e utiliza a tecnologia Digital Rail Transit (DRT), que faz os pneus seguirem um “trilho virtual”, formado por marcadores magnéticos e sensores no pavimento. Por ser 100% elétrico, o modelo contribui para a redução de emissões e de custos operacionais com combustíveis.

Para a fase de testes, o Executivo estadual informa que está investindo cerca de R\$ 6 milhões em obras de adaptação. Serão realizadas intervenções no pavimento para instalação dos sensores magnéticos que orientam o veículo e adequações nos terminais de ônibus da rota. Em Piraquara, será construída uma garagem de manutenção ao lado do terminal. A expectativa é que o sistema entre em operação em novembro deste ano.

O trajeto terá cerca de 10 quilômetros de extensão, saindo do Terminal de Pinhais, passando pela Avenida Ayrton Senna da Silva e pela Rodovia Deputado João Leopoldo Jacomel até chegar ao Terminal São Roque, em Piraquara. O BUD poderá transportar até 280 passageiros por viagem. Durante os testes, os ônibus convencionais que atendem à linha — responsáveis por transportar cerca de 10 mil pessoas por dia — continuarão operando normalmente.

Com 30 metros de comprimento, ar-condicionado e operação bidirecional, o BUD tem velocidade máxima de 70 km/h, superior aos 60 km/h do sistema BRT, e vida útil estimada em 30 anos, o triplo dos veículos convencionais. Entre os diferenciais estão o rastreamento automático, orientação autônoma e sistemas de proteção eletrônica ativa. O veículo é equipado com sensores, radares e câmeras, o que garante maior segurança, especialmente por compartilhar a via com carros, caminhões, motos e ônibus.

Outro atrativo do sistema DRT é o menor custo de implantação, até três vezes inferior ao de sistemas de VLT. O tempo de implementação também é curto: pode levar cerca de um ano para vias de até 15 quilômetros, com uma frota de 15 veículos. A tecnologia ainda permite ampliar a capacidade de transporte por meio da composição de até quatro vagões de 10 metros cada, atendendo até 360 passageiros — número superior à lotação máxima dos maiores ônibus articulados em operação na RMC, que transportam 250 pessoas.



Ainda segundo o governo paranaense, os benefícios também se estendem à infraestrutura viária. Por ter peso reduzido e carga por eixo menor que a de ônibus elétricos, o BUD ajuda a diminuir os gastos públicos com manutenção do asfalto.

Com 30 metros de comprimento, ar-condicionado e operação bidirecional, o BUD tem velocidade máxima de 70 km/h, superior aos 60 km/h do sistema BRT

O veículo é movido por baterias de íons de lítio de 600 kWh, que podem ser carregadas de forma rápida nas estações por meio de pantógrafos aéreos — dispositivo que conecta o teto do veículo à rede elétrica. Em apenas 30 segundos de carga, o BUD ganha autonomia para percorrer de três a cinco quilômetros. A recarga completa, que leva cerca de 12 minutos, permite rodar até 40 quilômetros de forma contínua. A tecnologia também está preparada para, futuramente, operar com hidrogênio.

Referência mexicana

A experiência paranaense tem como referência o projeto implantado em Campeche, no México, que se tornou o primeiro sistema DRT da América do Norte. Em operação desde junho, o modelo mexicano conta com uma linha de 15 quilômetros, sendo cinco em via segregada, 13 estações e cinco veículos de três vagões cada, ligando o trem Maya ao aeroporto, bairros residenciais, centro histórico e áreas turísticas. A implantação completa levou 14 meses.

O BUD também já está presente em cidades da China e em fase de instalação na Austrália. No Paraná, os três vagões chegaram desmontados e o processo de montagem levará cerca de 30 dias. A instalação dos ímãs no pavimento começará em breve.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/09/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A CULPA É SUA



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinioao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

“As pessoas sempre põem a culpa nas circunstâncias por serem quem são. Não acredito em circunstância: os indivíduos de sucesso são aqueles que saem e procuram as condições que desejam, e, se não as encontram, criam-nas.” – George Bernard Shaw

Sendo a culpa sua – como dizem por aí – ponha-a em quem quiser. Pode ser, mas... antes disso, permita-me sugerir uma coisa: reflita se, por acaso, ela não seria mesmo ...sua.

Minha?! Sim.

Me acompanhe nesse raciocínio, vamos pensar juntos: sou só eu quem tem essa impressão, ou há uma verdadeira epidemia de gente “desculpada” por aí?

Gente que, ao menor sinal de problema, olha ao redor à procura de um culpado externo — menos no espelho, claro.

É como se estivéssemos vivendo tempos de terceirização da responsabilidade.

Ao pé da letra, há pessoas que se dizem sem culpa por absolutamente nada do que acontece ao seu redor... e mais impressionante ainda: nem do que lhes acontece.

Os governos têm culpa? Têm. A economia? Também. O colega de trabalho, o chefe, o trânsito, o tempo, o algoritmo das redes sociais? Sem dúvida.

Será mesmo que tudo o que nos acontece é culpa de forças externas?

Pode ser incômodo admitir, mas a verdade é que, muitas vezes, temos, sim, uma parcela — às vezes bem grande — de responsabilidade pelas situações que vivemos. Ouso dizer, que há momentos em que a culpa é inteiramente nossa.

Difícil de engolir? Sem dúvida. Mas necessário.

Culpar os outros é confortável. Serve como uma almofada emocional. Diminui o peso interno e nos preserva, de certa forma, da cobrança que nossa consciência naturalmente faz. Mas o conforto nem sempre rima com evolução. Culpar a terceiros pode até aliviar momentaneamente, mas não resolve absolutamente nada.



Dizem que o nosso cérebro, esse mestre da sobrevivência, também é nosso pior inimigo. Quer sempre nos proteger, nos manter inteiros, evitar que sejamos “machucados” emocionalmente.

Nessa ânsia de nos blindar, ele nos prende em um ciclo perigoso, um looping de autodefesa que nos impede de crescer — e nos acomoda perigosamente na tal Zona de Conforto.

Negar a culpa, fingir que errar é coisa dos outros, nos priva de um dos maiores presentes da maturidade: o aprendizado. Aprender com os próprios erros exige coragem. É dolorido, sim, mas profundamente transformador.

É só enfrentando o desconforto que conseguimos evitar que ele se repita. É só assumindo nossas falhas que nos tornamos, de fato, melhores — como profissionais, líderes, pessoas.

E não para por aí. Essa tendência de negar a própria culpa tem efeitos colaterais pesados, especialmente no ambiente de trabalho. Sabe aquele colega que nunca erra? Que tem sempre uma justificativa, uma desculpa, uma razão externa para tudo o que não deu certo?

Pois é. Ninguém gosta de trabalhar com quem se comporta como se estivesse numa olimpíada de infalibilidade. É desagregador. Corrói a confiança da equipe. Cria um ambiente tóxico onde o erro é punido, e não tratado como oportunidade de melhoria. E quando o líder não age, o problema se alastra — silencioso, mas letal.

Por isso, proponho aqui um exercício: o autoexame contínuo. Uma análise fria, honesta, objetiva do que aconteceu. Onde, de fato, eu errei? O que estava sob meu controle? O que eu poderia — e deveria — ter feito diferente.

Reconhecer os próprios erros é, sim, um gesto de grandeza. Mas é preciso cuidado: não se trata de vestir a capa da culpa eterna e carregar o peso do mundo nas costas. Assumir mais culpa do que nos cabe também é prejudicial.

Já vi, ao longo da minha carreira, profissionais brilhantes se afundarem em autossabotagem, sempre prontos a se culparem por tudo, mesmo quando a responsabilidade era compartilhada. Isso também paralisa, também adocece, também impede o avanço.

Sejamos justos — conosco e com os outros. Todos erramos. Todos. Reconhecer isso, com equilíbrio, é o primeiro passo para corrigir o rumo, evoluir e seguir em frente, tomando as rédeas da própria vida.

“AO PÉ DA LETRA, HÁ PESSOAS QUE SE DIZEM SEM CULPA POR ABSOLUTAMENTE NADA DO QUE ACONTECE AO SEU REDOR... E MAIS IMPRESSIONANTE AINDA: NEM DO QUE LHES ACONTECE”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/09/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A PREFEITURA DE LELÉ



WALDECK ORNELAS

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinio@portalbenews.com.br

“A Prefeitura de Lelé não é uma edificação para ser demolida. Ela foi montada, peça por peça, e, como tal, pode ser desmontada, devendo ser reutilizada em outro local. É o que proponho: que a Prefeitura de Lelé continue tendo, em Salvador, uma função nobre, capaz de preservar a obra e homenagear este arquiteto de grande relevância, que tanto contribuiu com a cidade, por exemplo,



com o projeto do Hospital Sarah Kubitschek, as salutares escadarias drenantes ou as suaves passarelas coloridas que tanto embelezam o tecido urbano local”

A Prefeitura de Salvador vai mudar de endereço, transferindo-se da Praça Municipal para a Praça da Sé. Vergonhoso é saber que a Administração Municipal cumpre uma decisão judicial, transitada em julgado, de iniciativa do Ministério Público Federal, com a cumplicidade do IPHAN. Erram feio, o IPHAN, o MPF e a Justiça!

Mário Kertész venceu as eleições municipais de 1985, empunhando a bandeira de levar de volta a Prefeitura para a Praça Municipal – que houvera sido transferida para o Solar Boa Vista, em Brotas, um prédio histórico onde residiu o poeta Castro Alves e funcionou a clínica médica de seu pai, hoje, outra vez, um imóvel tombado em ruínas. O artífice do cumprimento dessa proposta foi o Arquiteto João da Gama Filgueiras Lima, o Lelé, que concebeu e instalou o projeto em prazo recorde.

Ao transferir-se para o antigo Palácio Arquiepiscopal, a Prefeitura provoca um outro deslocamento, o do Centro de Referência da História da Igreja Católica no Brasil, que houvera sido aí recentemente instalado, após obras custeadas pelo BNDES, de restauração desse monumental imóvel do Século XVIII. O importante acervo histórico perde seu endereço próprio para ser acomodado na Catedral Basílica.

E o que fazer na Praça Municipal? Assim como rejeitou o projeto de Lelé, o IPHAN certamente recusaria um projeto de Frank Gehry, Calatrava ou Jean Nouvel, entre outros ilustres arquitetos que realizam projetos icônicos, capazes de transformar cidades mundo afora. A Prefeitura anuncia um centro de convenções. O IPHAN preferirá, certamente, ficar com o velho “Cemitério de Sucupira”, denominação pejorativa que a população dera ao simulacro de praça por sobre a subestação de energia e o estacionamento subterrâneo ali construídos.

Mas a Prefeitura de Lelé não é uma edificação para ser demolida. Ela foi montada, peça por peça, e, como tal, pode ser desmontada, devendo ser reutilizada em outro local. É o que proponho: que a Prefeitura de Lelé continue tendo, em Salvador, uma função nobre, capaz de preservar a obra e homenagear este arquiteto de grande relevância, que tanto contribuiu com a cidade, por exemplo, com o projeto do Hospital Sarah Kubitschek, as salutares escadarias drenantes ou as suaves passarelas coloridas que tanto embelezam o tecido urbano local.

A sugestão é que o atual Palácio Thomé de Souza seja realocado para local adrede preparado para ser o marco fundacional da nova Centralidade Metropolitana, proposta pelo PDDU, para ser implantada em Águas Claras. Relocado entre Pirajá e Águas Claras, preservando sua função institucional, o edifício viria ser a sede da Prefeitura-Bairro, dando origem a um novo centro cívico na cidade, em praça que receba o nome do ilustre arquiteto e urbanista.

Desta forma, preserva-se o imóvel, tributa-se homenagem ao seu criador e implementa-se a estrutura urbana aprovada no PDDU. Promove-se, ademais, uma verdadeira refundação da Cidade, mediante a criação de um marco de referência capaz de simbolizar a estruturação dessa nova centralidade urbana.

Como novo centro de negócios, a Centralidade Metropolitana Águas Claras constitui iniciativa destinada a orientar a nova fase do desenvolvimento urbano da metrópole, consolidando uma estrutura policêntrica, criando polarização em meio a uma área onde habita população de baixa renda, hoje condenada a perder três horas por dia em deslocamentos para trabalhar em outras partes da cidade.

Servida por metrô e pela BR-324 – principal acesso à cidade – para Águas Claras está sendo transferida a Estação Rodoviária e, em suas redondezas, desenvolvem-se atividades de logística e indústria, dando forma ao Polo Logístico de Valéria. A formação de um novo centro de serviços e habitação consolidará este processo.

Configura-se assim, do ponto de vista territorial, a oportunidade de alavancar a economia urbana – calcanhar de Aquiles da Cidade – marcada por baixo PIB, elevadas taxas de desemprego e predomínio da pobreza.

“A PREFEITURA DE LELÉ NÃO É UMA EDIFICAÇÃO PARA SER DEMOLIDA. ELA FOI MONTADA, PEÇA POR PEÇA, E, COMO TAL, PODE SER DESMONTADA, DEVENDO SER REUTILIZADA EM OUTRO LOCAL. É O QUE PROponHO: QUE A PREFEITURA DE LELÉ CONTINUE TENDO, EM SALVADOR, UMA FUNÇÃO NOBRE, CAPAZ DE PRESERVAR A OBRA E HOMENAGEAR ESTE ARQUITETO DE GRANDE RELEVÂNCIA, QUE TANTO CONTRIBUIU COM A CIDADE, POR EXEMPLO, COM O PROJETO DO HOSPITAL SARAH KUBITSCHER, AS SALUTARES ESCADARIAS DRENANTES OU AS SUAVES PASSARELAS COLORIDAS QUE TANTO EMBELEZAM O TECIDO URBANO LOCAL”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

COM O BÔNUS DE ITAIPU, IPCA DE AGOSTO DEVE REGISTRAR PRIMEIRA DEFLAÇÃO DO ANO

Por Ana Carolina Diniz



Com o bônus de Itaipu, IPCA de agosto deve registrar primeira deflação do ano — Foto: 15-08-2023

A primeira deflação do ano no IPCA deve ser registrada no índice de agosto, que será divulgado na quarta-feira pelo IBGE. A queda será puxada principalmente pelo desconto na conta de luz, o chamado “bônus de Itaipu”, mas também por reduções em alguns grupos de preços. A prévia (IPCA-15) já registrou a queda, de 0,14%. Em 2024, o recuo em agosto foi de 0,02%.

A 4Intelligence e o Bradesco projetam recuo de 0,17%, enquanto o Santander estima -0,14%. O Economista-chefe da Análise Econômica, André Galhardo, projeta queda ainda maior, de 0,27%, mesmo diante da cobrança da bandeira vermelha patamar 2 na conta de luz, da estiagem em algumas regiões do país e de reajustes pontuais em serviços e produtos. Para ele, a dinâmica inflacionária segue benigna.

- Grupos de Alimentos, Transportes (especialmente passagens aéreas e combustíveis) e Educação estão puxando os preços para baixo, reforçando o arrefecimento disseminado da inflação - explica Galhardo.

Segundo o Bradesco, a deflação reflete reduções pontuais em energia elétrica e ingressos de cinema, além do impacto do “bônus de Itaipu”. Esse bônus resulta do saldo positivo na Conta de comercialização de energia elétrica da usina de Itaipu, que é repassado ao consumidor por meio de descontos na tarifa. No entanto, sem o efeito do bônus, o índice deve se recompor em setembro. Galhardo projeta alta de 0,58%, em linha com o Boletim Focus, que prevê 0,59%.

No acumulado de 12 meses, a inflação pode romper a barreira dos 5% se a deflação for de 0,24% em agosto.

Inflação mês a mês/acumulada 12 meses

- 01/2025 - 0.16% - 4.56%
- 02/2025 - 1.31% - 5.06%
- 03/2025 - 0.56% - 5.48%
- 04/2025 - 0.43% - 5.53%
- 05/2025 - 0.26% - 5.32%
- 06/2025 - 0.24% - 5.35%
- 07/2025 - 0.26% - 5.23%

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2025

TARCÍSIO LANÇA NOVA FASE DE PROGRAMA PARA RENEGOCIAR R\$ 15 BILHÕES EM DÍVIDAS DE ICMS E IPVA

Governador de São Paulo afirma que os descontos nas multas podem passar de 75%

Por Sérgio Quintella — São Paulo



Tarcísio de Freitas — Foto: Pablo Jacob/Governo do Estado de SP

Um dia depois de participar da manifestação bolsonarista na Avenida Paulista, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), voltou à via — não para discursar, como na véspera, mas para anunciar a quarta fase da Acordo Paulista, programa que facilita a renegociação de dívidas de impostos como ICMS (circulação de mercadorias e serviços), IPVA (propriedade de veículos automotores) e ITCMD (transmissão causa mortis e doação), além de multas

aplicadas pelo Procon, que estejam inscritos em dívida ativa.

Em evento na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), na Avenida Paulista, Tarcísio afirmou que a ideia é arrecadar R\$ 15 bilhões em acordos com pessoas físicas e jurídicas.

– Tem um potencial de chegar muito mais do que isso. A grande diferença desse edital com relação aos demais é a revisão do grau de recuperabilidade das dívidas. Com essa revisão, a gente consegue alcançar muito mais empresas. E aí, obviamente, proporcionar descontos de até 75% nos juros, na multa, parcelar essas dívidas até 120 vezes. O que nos interessa é baixar o estoque, limpar balanços, é transformar a dívida ativa em algo incrível. Porque não adianta eu ter lá mais de R\$ 400 bilhões de dívida ativa – afirmou o governador.

Desde a criação, há um ano e meio, o programa renegociou, na primeira fase, R\$ 47,8 bilhões em débitos de ICMS. Na etapa seguinte, 21 mil pessoas físicas realizaram acordos para quitar R\$ 80 milhões em atrasos de IPVA. A terceira fase, voltada a empresas em recuperação judicial ou em processos de falência, resultou em 14,4 mil acordos, totalizando R\$ 8,2 bilhões.

– O novo edital é uma nova e excelente oportunidade de conformidade fiscal para os contribuintes. Nesse ambiente de consensualidade, todos ganham: os contribuintes podem retomar suas atividades regulares, livres das consequências da inadimplência, o Estado arrecada novas receitas, e toda a população é beneficiada, pois esses recursos viabilizam a implementação de políticas públicas, diz Danilo Barth Pires, subprocurador-Geral do Estado do Contencioso Tributário-Fiscal.

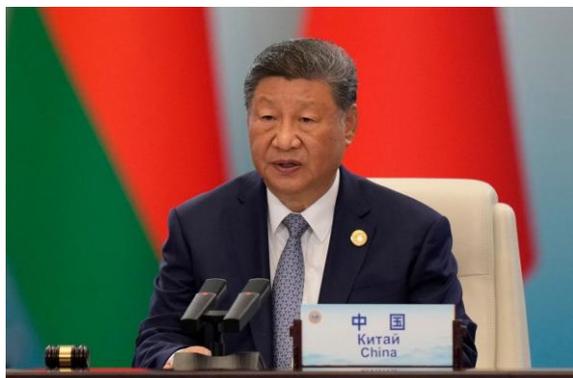
Criado pela Procuradoria Geral do Estado, o programa vai vigorar até 27 de fevereiro de 2026.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2025

TARIFAÇÃO DE TRUMP: EM REUNIÃO DO BRICS, PRESIDENTE CHINÊS DIZ QUE GUERRAS TARIFÁRIAS 'PERTURBAM GRAVEMENTE' A ECONOMIA MUNDIAL

Lula reuniu líderes do bloco; Kremlin cita cooperação entre países do grupo
Por Eliane Oliveira — Brasília



O presidente chinês Xi Jinping — Foto: SUO TAKEKUMA / POOL / AFP

O presidente da China, Xi Jinping, afirmou nesta segunda-feira, em reunião com líderes do Brics convocada pelo Brasil, que medidas protecionistas e guerras tarifárias afetam a economia mundial e minam as normas de comércio internacionais. Xi não citou especificamente os Estados Unidos, mas a conversa virtual entre os representantes do bloco foi motivada, entre outros fatores, pelo tarifação promovido pelos Estados Unidos.

— Neste momento, uma transformação sem precedentes em um século está se acelerando em todo o mundo. Hegemonismo, unilateralismo e protecionismo estão se tornando cada vez mais desenfreados. Guerras comerciais e tarifárias travadas por alguns países perturbam gravemente a economia mundial e minam as regras do comércio internacional — disse Xi.

Xi pediu aos países do Brics que resistam a todas as formas de protecionismo. Ele recomendou a todos que explorem suas próprias vantagens e aprofundem a cooperação em diversas áreas, incluindo comércio e economia, finanças e tecnologia.

— Quanto mais estreita for a cooperação entre os países do Brics, mais confiança, opções e resultados efetivos eles terão para enfrentar os riscos e desafios externos — afirmou o presidente chinês, segundo a agência de notícias.

O discurso proferido pelo presidente da Rússia, Vladimir Putin, não foi divulgado. Porém, um comunicado do Kremlin diz que Putin defendeu o aumento da cooperação entre os países do bloco.

"As questões de cooperação entre os países membros do Brics nas esferas comercial, econômica, financeira, de investimento e outras foram discutidas, levando em consideração a situação atual da economia global", destaca a nota.

O ministro das Relações Exteriores da Índia, Subrahmanyam Jaishankar, representou o primeiro-ministro Narendra Modi. O chanceler indiano disse que aumentar as barreiras e complicar as transações não ajudará a aumentar o comércio internacional, "nem a vinculação de medidas comerciais a questões não comerciais".

A reunião foi aberta pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Lula afirmou que os países do Brics se tornaram vítimas de práticas comerciais "injustificadas e ilegais", ao se referir as sanções comerciais aplicadas pelo governo dos EUA.

— Nossos países se tornaram vítimas de práticas comerciais injustificadas e ilegais. A chantagem tarifária está sendo normalizada como instrumento para conquista de mercados e para interferir em questões domésticas. A imposição de medidas extraterritoriais ameaça nossas instituições. Sanções secundárias restringem nossa liberdade de fortalecer o comércio com países amigos — ressaltou Lula.

Entenda por quê: Brasil vai sofrer com tarifação de Trump, mas preço mais alto virá do impacto global

Como o Brasil é presidente do Brics em 2025, Lula convocou os líderes para uma reunião extraordinária menos de dois meses depois de uma cúpula no Rio de Janeiro. A justificativa é que a situação mundial pior.

Além do tarifaço americano, entraram na pauta do encontro virtual a situação na Faixa de Gaza, a guerra entre Rússia e Ucrânia, a reforma da Organização Mundial do Comércio (OMC) e a conferência mundial sobre o clima, a COP30, que acontecerá em Belém (PA), no próximo mês de novembro.

Desde o último dia 9 de julho, produtos brasileiros são sobretaxados em 50% ao entrarem no mercado americano. O presidente dos EUA, Donald Trump, condicionou uma negociação comercial com o Brasil ao arquivamento do processo em que o ex-presidente Jair Bolsonaro é réu, por tentativa de golpe de Estado. Bolsonaro está sendo julgado pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2025

TARIFAÇO DE TRUMP: LULA DIZ QUE PAÍSES DO BRICS SÃO 'VÍTIMAS' DE PRÁTICAS ILEGAIS E 'CHANTAGEM TARIFÁRIA'

Presidente brasileiro chamou reunião virtual com membros do bloco e disse que tarifas estão sendo usadas para interferir em questões domésticas

Por Eliane Oliveira e Jeniffer Gularte — Brasília



Presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante plenária da cúpula do Brics, no Rio de Janeiro — Foto: Pablo PORCIUNCULA / AFP

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou que os países do Brics se tornaram vítimas de práticas comerciais "injustificadas e ilegais" ao se referir as sanções comerciais aplicadas pelo governo dos Estados Unidos por meio do tarifaço promovido pelo presidente Donald Trump.

A fala ocorreu durante reunião virtual dos membros do Brics na manhã desta segunda-feira. Lula chamou uma conversa com líderes do bloco e o seu discurso foi divulgado pelo Palácio do Planalto.

— Nossos países se tornaram vítimas de práticas comerciais injustificadas e ilegais. A chantagem tarifária está sendo normalizada como instrumento para conquista de mercados e para interferir em questões domésticas. A imposição de medidas extraterritoriais ameaça nossas instituições. Sanções secundárias restringem nossa liberdade de fortalecer o comércio com países amigos — discursou Lula durante a reunião virtual, acrescentando que "dividir para conquistar é a estratégia do unilateralismo".

Trump apontou questões domésticas, como o julgamento do ex-presidente Jair Bolsonaro, como parte das justificativas para decretar o tarifaço de 50% sobre produtos brasileiros.

Em seu discurso, Lula disse que os "pilares da ordem internacional criada em 1945" após a Segunda Guerra Mundial "estão sendo solapados de forma acelerada e irresponsável" e afirmou que a Organização Mundial do Comércio está paralisada há anos.

— Em poucas semanas, medidas unilaterais transformaram em letra morta princípios basilares do livre-comércio como as cláusulas de Nação Mais Favorecida e de Tratamento Nacional. Agora assistimos ao enterro formal desses princípios — disse. — Cabe ao Brics mostrar que a cooperação supera qualquer forma de rivalidade.



O presidente brasileiro afirmou que regras e normas mutuamente acordadas são essenciais para o desenvolvimento, disse que o comércio e a integração financeira entre os países do Brics oferecem opção segura para mitigar os efeitos do protecionismo. E citou complementaridades econômicas dos membros do bloco.

— Juntos, representamos 40% do PIB global, 26% do comércio internacional e quase 50% da população mundial. Temos entre nós grandes exportadores e consumidores de energia — disse. — Temos, portanto, a legitimidade necessária para liderar a refundação do sistema multilateral de comércio em bases modernas, flexíveis e voltadas às nossas necessidades de desenvolvimento.

Para o brasileiro, os membros do Brics precisam chegar unidos à 14ª Conferência Ministerial da OMC no próximo ano, no Cameroun.

'Soberania digital'

O presidente disse ainda que há uma "lacuna central" na arquitetura multilateral referente ao mundo digital.

— Sem uma governança democrática, projetos de dominação centrado em poucas empresas de alguns países vão se perpetuar. Sem soberania digital, seremos vulneráveis à manipulação estrangeira. Isso não significa fomentar um ambiente de isolacionismo tecnológico, mas fomentar a cooperação a partir de ecossistemas de base nacional, independentes e regulados.

Multilateralismo

Em nota, o Palácio do Planalto disse que o Brics "reafirmou seu compromisso com a preservação e o fortalecimento do multilateralismo, bem como com a reforma das instituições internacionais".

O Palácio afirma que os países do bloco realizaram um balanço abrangente da atual situação mundial.

"Houve consenso sobre a necessidade de avançar rumo a uma ordem internacional mais justa, equilibrada e inclusiva, capaz de refletir as transformações em curso e responder de maneira mais eficaz às demandas do Sul Global", diz o texto, acrescentando que a reunião também discutiu como ampliar os mecanismos de solidariedade, coordenação e comércio entre os países do Brics.

Participaram da cúpula virtual os líderes de China, Egito, Indonésia, Irã, Rússia, África do Sul, além do príncipe herdeiro dos Emirados Árabes Unidos, do chanceler da Índia e do vice-ministro das Relações Exteriores da Etiópia.

Dois meses após cúpula do Rio

A conversa aconteceu cerca de dois meses depois de os líderes do Brics se encontrarem no Rio de Janeiro. O Brasil, como presidente do grupo em 2025, convocou a reunião alegando preocupação com a defesa do multilateralismo. A avaliação é que o quadro internacional se deteriorou.

Entre os assuntos da agenda do Brics estão o tarifaço promovido pelos Estados Unidos, a situação na Faixa de Gaza, a guerra entre Rússia e Ucrânia, a reforma da Organização Mundial do Comércio (OMC) e a conferência mundial sobre mudanças climáticas, a COP30, que acontecerá no próximo mês de novembro, em Belém (PA).

O discurso de Lula foi preparado com o cuidado. Isso porque a reunião acontece à margem do julgamento do ex-presidente Jair Bolsonaro pelo Supremo Tribunal Federal (STF), por tentativa de golpe.

O presidente americano, Donald Trump já deixou claro que só aceita negociar com o Brasil o fim da sobretaxa de 50% sobre produtos brasileiros se o processo contra Bolsonaro for arquivado, mas o governo Lula avisou que não cederá à interferência da Casa Branca em assuntos internos.

Trump também jamais simpatizou com o Brics. Afirma que o bloco é contra os EUA e ameaça adotar novas sobretaxas, caso os países do bloco passem a buscar formas de reduzir a dependência do dólar no intercâmbio de bens e serviços.

Originalmente formado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, o Brics é, hoje, formado por 11 países. Juntaram-se ao bloco Arábia Saudita, Egito, Emirados Árabes Unidos, Etiópia, Irã e Indonésia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2025

EXPORTAÇÕES CHINEAS PARA OS EUA CAEM 11,8% ENTRE JULHO E AGOSTO EM MEIO A GUERRA COMERCIAL

Já as vendas externas totais do gigante asiático aumentaram 4,4% no mesmo período

Por AFP — Pequim



Exportações totais da China tiveram crescimento em agosto — Foto: Bloomberg

As exportações chinesas para os Estados Unidos despencaram 11,8% em agosto, em comparação com o mês anterior, de acordo com dados oficiais divulgados nesta segunda-feira, enquanto as duas maiores economias do mundo navegam por uma trégua comercial instável após meses de atritos sobre tarifas.

O gigante asiático enviou US\$ 31,6 bilhões em mercadorias para os Estados Unidos no mês passado,

abaixo dos US\$ 35,8 bilhões em julho, informou a alfândega chinesa.

A tendência de queda continua depois que Pequim reportou US\$ 38,2 bilhões em exportações para seu rival e maior parceiro comercial em junho.

Em relação ao mesmo período do ano anterior, as remessas chinesas para os Estados Unidos caíram 33,1% em agosto, de acordo com dados oficiais.

As tensões entre Pequim e Washington se intensificaram este ano, especialmente desde abril, quando ambos os países impuseram altas tarifas sobre os produtos um do outro.

Em determinado momento, essas tarifas recíprocas atingiram níveis de três dígitos, causando o colapso das cadeias de suprimentos, já que muitos importadores interromperam suas compras para aguardar uma resolução.

Desde então, ambos os países chegaram a um acordo para reduzir as tensões, reduzindo temporariamente as tarifas para 30% para os Estados Unidos e 10% para a China.

Em agosto, eles adiaram a ameaça de reimpor as tarifas mais altas por mais 90 dias, até 10 de novembro.

Apesar dessa perspectiva, as exportações totais da China aumentaram 4,4% em agosto, em relação ao mesmo período do ano anterior, de acordo com dados oficiais divulgados na segunda-feira.

Esse crescimento nas remessas da China para o exterior, no entanto, ficou abaixo da previsão de 5,5% da agência econômica Bloomberg.

As importações cresceram 1,3% em relação ao mesmo mês do ano anterior, abaixo dos 3,4% esperados.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SEM BRB, FUNDOS DE PENSÃO E BANCO PÚBLICO CORREM RISCO DE LEVAR CALOTE DE ATÉ R\$ 3 BI DO MASTER

Proposta do Banco de Brasília, reprovada pelo Banco Central, contemplava o pagamento de R\$ 2,96 bi de letras financeiras emitidas pelo Master; procuradas, entidades credoras não se manifestaram

Por Alvaro Gribel e Gabriel Baldocchi (Broadcast)

BRASÍLIA E SÃO PAULO - A reprovação pelo Banco Central da operação da compra de parte do Banco Master pelo Banco de Brasília (BRB) deixará fundos de pensão e pelo menos um banco estatal expostos ao risco de não pagamento por parte do Master. Essas instituições - o Estadão/Broadcast identificou pelo menos 13 - fizeram investimentos em letras financeiras do Master, que não têm garantia do Fundo Garantidor de Créditos (FGC).



Banco Master passou a vender letras financeiras depois de as principais plataformas de investimentos pararem a venda de CDBs do banco
Foto: Banco Master

Segundo pessoas próximas à operação entre o Master e o BRB, o Banco de Brasília carregaria no negócio R\$ 2,96 bilhões de letras financeiras do Master. Isso significa que, caso o BC tivesse aprovado o negócio, esses papéis seriam pagos pelo BRB. Com a negativa, se o Master tiver problemas de solvência, os investidores que compraram esses títulos correm o risco

de não resgatar o valor investido - ou seja, levar um calote. Procurado, o Master não se manifestou.

O Banco Central, por sua vez, ao analisar a operação como um todo, entendeu que havia riscos de o BRB ser contaminado por "ativos podres" do Master (com valor de mercado menor do que o valor em balanço), o que geraria um outro problema para o banco estatal. A visão do BC, portanto, foi mais ampla, e levou em consideração outros efeitos colaterais para negar a operação.

Doze fundos e um banco

O Estadão/Broadcast conseguiu identificar 12 fundos de pensão e um banco público que carregam letras financeiras do Master, chegando a um montante de R\$ 1,81 bilhão, pelo valor da emissão. Há ainda mais R\$ 1,14 bilhão de outros compradores.

Pelo levantamento, a RioPrevidência, fundo de previdência vinculado ao governo do Rio de Janeiro e que gere recursos dos funcionários públicos do Estado, comprou R\$ 970 milhões em letras financeiras do Master - cerca de 8% do patrimônio da entidade, pelo balanço do fim de 2024.

Em segundo lugar aparece Amapá Previdência (Amprev), gestora do Sistema Próprio de Previdência Social dos servidores públicos do Estado do Amapá, com outros R\$ 400 milhões.

O instituto tem entre os seus conselheiros o advogado Alberto Alcolumbre, irmão do presidente do Senado, Davi Alcolumbre, e aplicou, neste ano, também R\$ 250 milhões em letras financeiras do



BRB, numa operação irregular, já que a compra de títulos de bancos públicos é proibida a entidades de previdência de servidores.

Letras Financeiras do Banco Master

Órgão	(em R\$ milhões)	Tipo
Total	2.960	
Rioprevidência	960	Fundo de pensão
Amprev (Amapá)	400	Fundo de pensão
Amazonprev	50	Fundo de pensão
Prefeitura de São Roque	90	Fundo de pensão
Banco da Amazônia	40	Banco Público
Aparecida de Goiânia	40	Fundo de pensão
Cajamar	87	Fundo de pensão
Araras	30	Fundo de pensão
Santo Antônio da Posse	7	Fundo de pensão
Maceió	100	Fundo de pensão
São Gabriel D'Oeste	3	Fundo de pensão
Campo Grande	1	Fundo de pensão
Angélica (MS)	2	Fundo de pensão
Outras	1.149	Não identificadas

[Obter dados](#) · Criado com [Datawrapper](#)

O fundo de pensão Maceió Previdência, dos funcionários públicos da prefeitura da capital de Alagoas, também comprou R\$ 100 milhões de letras financeiras do Master.

Procuradas, as entidades não responderam à reportagem.

O Master começou a vender letras financeiras depois que as maiores plataformas de investimentos fecharam as portas ao banco para a venda de Certificados de Depósitos Bancários (CDBs). Nos últimos anos, o Master teve um crescimento exponencial do seu negócio, tendo como base a emissão de CDBs a taxas de retorno bem acima da média do mercado, como 140% do CDI, cobertos pelo FGC até R\$ 250 mil por CPF.

À medida que o volume de CDBs cresceu demais, grandes bancos - que compraram essas plataformas de investimentos - decidiram parar de vender esses papéis do Master pelo aumento da exposição do FGC ao risco do banco. A saída, para o Master, foi partir para a venda de letras financeiras, principalmente para fundos de pensão. Esses títulos, por sua vez, não contam com garantia do FGC.

Como revelou o Estadão, o Banco da Amazônia (Basa), que é controlado pelo governo federal, fez duas compras de letras financeiras do Master em 2024, totalizando R\$ 40 milhões. Em abril, foram R\$ 25 milhões, com nova compra dois meses depois, em junho, no valor de R\$ 15 milhões.

O esforço para conseguir os recursos nos fundos de pensão nem sempre se deu de forma fácil. Em Aparecida de Goiânia (GO), membros do conselho do instituto de previdência da prefeitura tentaram barrar, em fevereiro de 2024, uma oferta para comprar R\$ 50 milhões em letras do Banco Master. Mesmo sem a aprovação do colegiado, o investimento seguiu adiante.

A aposta dessas entidades em títulos de bancos chamou a atenção dos reguladores. Em julho do ano passado, a Secretaria que cuida dos institutos (RPPS) no Ministério da Previdência emitiu um documento aos fundos para destacar os riscos e os cuidados na aplicação de letras financeiras. O alerta se deu na mesma época em que o Master avançava sobre os fundos de pensão.

No texto, os técnicos dizem ter recebido relatos de participantes do mercado “manifestando preocupação” sobre critérios adotados na escolha dos ativos e “eventual influência” de entes federativos (prefeituras e governos estaduais). O documento não cita o Master, mas destaca dúvidas sobre a “enorme diferença” de porte das instituições financeiras emissoras na hora da escolha.

Agora, com o banco na berlinda, as operações feitas pelos fundos de pensão são alvo de auditorias internas e apurações por tribunais de contas e autoridades.

A operação envolvendo o Master e o BRB também levaria para o banco estatal R\$ 4,61 bilhões em CDBs do Master acima de R\$ 250 mil, que não são cobertos pelo FGC. Com a negativa pelo Banco Central, os detentores desses papéis também ficam expostos ao risco, na parte que excede o montante de R\$ 250 mil.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/09/2025

ESTADOS UNIDOS CONCEDEM VISTO DIPLOMÁTICO AO MINISTRO FERNANDO HADDAD

Ministro pediu a renovação em agosto, já em meio às tensões provocadas pelo tarifaço imposto por Trump ao Brasil

Por Flávia Said (Broadcast)

BRASÍLIA - Os Estados Unidos concederam o visto diplomático ao ministro da Fazenda, Fernando Haddad, que pediu a renovação em agosto, já em meio às tensões provocadas pelo tarifaço imposto por Donald Trump ao Brasil.

Além de ter um visto normal, de cidadão brasileiro, o ministro fez a requisição de um visto diplomático aos EUA para participar de agendas que ocorrerão no país nos próximos meses.



Além de ter um visto normal, de cidadão brasileiro, o ministro fez a requisição de um visto diplomático aos EUA para participar de agendas que ocorrerão no país nos próximos meses Foto: Wilton Junior/Estadão

“Meu visto diplomático precisa ser renovado. E eu preciso dele porque estarei representando o governo brasileiro. Eu fiz o pedido dele para uma reunião de trabalho internacional. Estou tranquilo (em obtê-lo)”, disse Haddad em entrevista ao programa Canal Livre, da Band, exibido em 29 de agosto.

O ministro da Saúde, Alexandre Padilha, também pleiteia, via Itamaraty, a renovação de seu visto para entrar em território americano. O governo americano cancelou os vistos da esposa e da filha de dez anos do ministro, como parte das sanções a autoridades brasileiras.

Padilha não teve o visto cancelado, porque a autorização para ele entrar nos EUA já estava vencida desde 2024.

Os EUA cancelaram o visto de oito ministros do Supremo Tribunal Federal (STF), após a decisão do ministro Alexandre de Moraes que impôs uma série de medidas restritivas ao ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

Agendas previstas

De 21 a 28 de setembro, está prevista a participação de Haddad na Climate Week, a Semana do Clima, em Nova York. O evento anual tem por objetivo promover ações em favor da sustentabilidade climática global.

No dia 23 de setembro, está marcada a sessão de abertura da 80ª Assembleia Geral das Nações Unidas (ONU), na qual o presidente da República brasileiro faz o discurso de abertura.

No ano passado, Haddad acompanhou Lula na ONU por ocasião da 79ª Assembleia Geral. O titular da Fazenda aproveitou a oportunidade para conduzir outras reuniões em Nova York, entre elas uma com a agência de classificação de risco Moody's.

Já em outubro deste ano, há previsão de ida de Haddad a Washington D.C., para a 4ª Reunião de Ministros de Finanças e presidentes de Bancos Centrais do G20, entre os dias 15 e 16, e para a reunião anual do Fundo Monetário Nacional (FMI) e Banco Mundial, de 17 a 19 de outubro. Nessas agendas na capital americana, também está prevista a participação do presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/09/2025

TARCÍSIO: RESTRIÇÕES COMERCIAIS IMPOSTAS PELOS AMERICANOS ACABAM FORTALECENDO A CHINA

Governador paulista disse, na Fiesp, que tem tentado furar o bloqueio de acesso e de comunicação com os EUA

Por Leandro Silveira (Broadcast)

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), reconheceu, nesta segunda-feira, 8, que há uma dificuldade para o Brasil negociar com os Estados Unidos o fim do tarifaço. Durante rápida passagem pela reunião do Conselho Superior do Agronegócio (Cosag), da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), realizada pela manhã, o governador também buscou apontar ações que vêm sendo adotadas pelo governo estadual. "Estamos tentando furar o bloqueio de acesso e de comunicação com os EUA", disse.

Segundo ele, as restrições impostas pelos americanos acabam fortalecendo o principal concorrente global dos Estados Unidos, a China. "A partir do momento em que o americano fecha a porta para nós, abre espaço para a China. Isso fortalece os chineses e nos afasta da geração de tecnologia em áreas como semicondutores e terras raras", afirmou.



O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas
Foto: Pablo Jacob/Governo SP

Tarcísio defendeu que o Brasil seja reconhecido como um parceiro estratégico no cenário internacional. "O Brasil não é apenas uma potência agrícola, é uma potência agroambiental. O mundo precisa de parceiros confiáveis em segurança alimentar e energética, e nós podemos ser esse parceiro", destacou.

O governador também citou medidas adotadas em São Paulo para apoiar o setor agrícola, como a devolução de créditos acumulados de ICMS, linhas de crédito subsidiadas e programas de irrigação com juros reduzidos. "Quero que o agronegócio sempre encontre o amparo e o apoio do governo do Estado de São Paulo. Vocês podem contar conosco, pelo respeito que temos a quem produz e faz a diferença", disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/09/2025

OPINIÃO - É PRECISO BLOQUEAR O AVANÇO DO CRIME ORGANIZADO NO SISTEMA FINANCEIRO

Se quisermos mudar de rota, é preciso reagir – agora; nem a ingenuidade nem a vingança poderão impedir que o quadro piore ainda mais

Por Luís Eduardo Assis

Em 1936, durante alguns poucos dias, Stefan Zweig fez sua primeira viagem ao Brasil. Dela se originou um breve relato (Pequena viagem ao Brasil), um prelúdio do seu ensaio laudatório mais conhecido (Brasil, País do Futuro), publicado em 1941, um ano antes de sua morte em Petrópolis.

Em São Paulo, o austríaco foi levado a conhecer, vejam só, o presídio de Carandiru, onde foi recebido por uma orquestra afinada composta pelos detentos. Não deixou por menos: “Não é possível pensar em nada mais exemplar que essa instituição”, exultou.

Quase cem anos depois, os presídios brasileiros orquestram apenas crimes. O avanço do crime organizado é reconhecido muito antes da recente operação policial que detectou as impressões digitais do PCC na Faria Lima, como mostra A Guerra: a ascensão do PCC e o mundo do crime no Brasil, livro de Bruno Manso e Camila Dias.

A bancarização do crime por meio de fintechs e criptomoedas mal reguladas pelo Banco Central, inebriado pelos vapores da desregulamentação, está na ordem do dia. É primordial que se garantam



os meios para que a autoridade monetária inclua todas as fintechs em seu raio de fiscalização o mais breve possível. O prazo atual, até 2029, abre as portas para a financeirização do banditismo. “O que é roubar um banco comparado a fundar um banco?”, já dizia Brecht.

O avanço do crime organizado é reconhecido muito antes da recente operação policial que detectou as impressões digitais do PCC na Faria Lima Foto: Werther Santana/Estadão

Como qualquer empreendimento, o crime expande sua atuação para novas fronteiras, até porque o tráfico de drogas não sintéticas já dá sinais de anacronismo. É preciso bloquear o seu avanço no sistema financeiro. O caso brasileiro é grave, mas ainda não é crítico. Dá para piorar, se nada for feito. Em países da América Latina, há bancadas de deputados e senadores que representam, de maneira ostensiva, os interesses de criminosos. O próprio Pablo Escobar, por exemplo, chegou a ser deputado.

Consta que no México as gangues financiam o estudo de jovens talentosos em faculdades de Direito – com o compromisso de se transformarem em seus defensores no futuro. O crime organizado no Brasil avança, mas ainda não a ponto de que seus maiores representantes sejam relevantes na elite empresarial. Também não há, por exemplo, uma bancada do narcotráfico no Senado.

Se quisermos mudar de rota, é preciso reagir – agora. Isso exigirá que nos desvencilhemos tanto das ilusões fundamentalistas da esquerda (que parece acreditar que nada pode ser feito enquanto não tivermos uma sociedade menos desigual) quanto do militarismo tacanho da direita, que vê a violência desmesurada e o cerceamento ao Estado de direito como a única resposta à criminalidade. Nem a ingenuidade nem a vingança poderão impedir que o quadro piore ainda mais. No combate ao crime, o governo desafina mais que uma orquestra de presidiários.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/09/2025

VENDA DE FATIA DA RAÍZEN ATRAI GRUPOS JAPONESES, ITAÚSA, GLENCORE E ARAMCO

Também há interessados nos ativos que a Raízen colocou à venda na Argentina
Por Altamiro Silva Junior (Broadcast), Talita Nascimento (Broadcast) e Cynthia Decloedt (Broadcast)



Tamanho da fatia a ser vendida pelo grupo vai depender do apetite do comprador Foto: Foto Paulo Liebert/AE

A Raízen, distribuidora de combustíveis e produtora de açúcar e etanol, atraiu o interesse de asiáticos, incluindo os grupos japoneses Mitsubishi e Mitsui, que seriam, nesse momento, os maiores interessados. A possibilidade de adquirir uma fatia na companhia entrou também no radar de nomes nacionais, como a Itaúsa, uma das maiores empresas de participação da América Latina, que tem interesse em entrar no

agronegócio, de acordo com fontes. A importadora e exportadora Glencore e a estatal árabe de energia Aramco também olharam o ativo.

A empresa ainda não começou a receber propostas formais para a compra de uma participação, o que está previsto para começar a ocorrer em outubro, segundo as fontes. E o tamanho da fatia da Raízen a ser vendido vai depender do apetite do comprador, de acordo com um interlocutor.

A Cosan, a holding que controla a Raízen, divulgou comunicado na quinta-feira, 05, em que reitera que avalia alternativas para aprimorar sua estrutura de capital e, em conjunto com a Shell, sua sócia na empresa, busca novos investidores para o negócio.

Candidatos

A empresa afirma que tem sido “ativamente procurada por interessados” em potenciais investimentos. O CEO da Cosan, Marcelo Martins, disse em agosto que a companhia simpatizava com a opção de trazer um sócio estratégico para a Raízen. “Não faz sentido colocar capital na Raízen hoje. Foco é buscar solução para estrutura de capital da empresa”, disse.

A Raízen, segundo apurou o Broadcast, também começou a receber propostas não vinculantes pelos ativos que têm na Argentina no último mês. Comercializadoras de commodities - as chamadas tradings - com atuação no país estão sendo incentivadas a apresentar propostas. O negócio lá é estimado em torno de US\$ 1,5 bilhão.

No Brasil, o processo de reestruturação da empresa vem avançando. A companhia anunciou na sexta-feira passada que vendeu mais duas usinas localizadas no Mato Grosso do Sul e levantou R\$ 1,543 bilhão. Já na última quinta-feira, a empresa informou que, em comum acordo com a Femsac Comércio, decidiu encerrar a parceria societária estabelecida em 2019 por meio da joint venture Grupo Nós, que operava as lojas Oxxo. Na separação, a Raízen ficou com 1.256 lojas de conveniência Shell Select e Shell Café, enquanto a Femsac receberá 611 mercados de proximidade Oxxo e o Centro de Distribuição em Cajamar (SP), além de dívidas e caixa disponíveis no Grupo Nós.

A Raízen registrou prejuízo líquido de R\$ 1,844 bilhão no primeiro trimestre do ano-safra 2025/26 (1º de abril a 30 de junho de 2025), revertendo o lucro de R\$ 1,066 bilhão obtido em igual intervalo da safra anterior. Procurados, Itaúsa, Mitsubishi, Mitsui, Aramco, Glencore e Raízen não comentaram.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/09/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

GOVERNO FEDERAL ENTREGA OBRAS PARA AMPLIAR A MALHA VIÁRIA NACIONAL

Em Santa Catarina, o Complexo Viário de Badenfurt vai descongestionar o trânsito, e em Rondônia uma ponte ligará Brasil à Bolívia

Por Governo Federal



Obra do Complexo Viário entregue à população — Foto: Márcio Ferreira/ MT

Um novo complexo viário para Santa Catarina e uma ponte binacional ligando Brasil à Bolívia são os dois projetos que o Governo Federal, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) do Ministério de Transportes, lançou recentemente com objetivo de modernizar e ampliar a malha viária nacional.

No dia 31 de julho, uma quinta-feira, em Blumenau, foi entregue o novo Complexo Viário de Badenfurt. O fim da obra estava sendo aguardado pela população local: com investimento de R\$ 44 milhões, a nova estrutura, agora pronta, vai beneficiar cerca de 30 mil motoristas que trafegam diariamente pela BR-470/SC.

O Complexo Viário é uma estrutura que envolve uma rotatória, um viaduto e alargamento das pistas da BR-470/SC, conectando os municípios de Blumenau, Pomerode e outras cidades do Vale do Itajaí, no nordeste do estado de Santa Catarina. A infraestrutura proporcionará maior fluidez no trânsito, redução de congestionamentos e aumento da segurança para os condutores da rodovia, considerada essencial para o escoamento da produção e a movimentação na região.

Durante a cerimônia que marcou a entrega do Complexo Viário de Badenfurt, o ministro dos Transportes, Renan Filho, lembrou que o estado de Santa Catarina tem muitas obras em andamento, e prometeu que ainda vai conseguir entregar toda a BR-470 duplicada.

“Eu estou muito feliz, porque eu vim aqui para lançar essa obra e agora volto para inaugurá-la. Até 2026 eu quero entregar o maior ciclo de contratação de investimento da história deste estado”, afirmou ele.



O jardineiro Fritz Flecha acredita que os congestionamentos vão diminuir — Foto: Marcio Ferreira/MT

O jardineiro Fritz Flecha estava no local da inauguração, comemorando a realização da obra. Para ele, que é um usuário frequente da via, a nova estrutura significará mais fluidez no trânsito, e menos atraso para chegar ao serviço. Fritz Flecha disse ainda acreditar que os acidentes, que aconteciam ali com frequência, vão diminuir.

O Complexo Viário integra o projeto de duplicação da BR-470/SC, dividido em quatro lotes, que já alcançou 84% de execução no total. O investimento total é de R\$1,58 bilhão, com conclusão total

prevista para 2026. No trecho de Santa Catarina, a BR-470 estabelece a ligação entre o oeste e meio-oeste do estado e o litoral norte, onde estão localizados os portos de Itajaí e Navegantes.

Estímulo às atividades

Superintendente do porto de Itajaí, João Paulo Tavares também esteve no evento de abertura do novo Complexo Viário da BR-470/SC. Para ele, a infraestrutura revitalizada vai reanimar as atividades no porto.

“Essa é uma obra importantíssima para o porto de Itajaí, que ficou fechado durante os últimos dois anos do governo anterior e que só nesse semestre já faturou mais do que todo o exercício do ano passado. Essa entrega permite que o porto continue crescendo, pujante, gerando emprego e renda”, disse ele.

O transporte de cargas e a mobilidade urbana também vão se beneficiar com o Complexo Viário de Badenfurt (bairro de Blumenau que deu nome à obra). Por ali passa uma grande quantidade de caminhões com cargas voltadas à exportação e à importação, com destaque para grãos, carnes, madeira, móveis e insumos industriais.

O Governo de Santa Catarina foi representado por Carlos Chiodini, secretário de Agricultura e Pecuária. Segundo ele, os investimentos em infraestrutura são assuntos caros ao estado, “uma pauta que une todo mundo no mesmo conceito”.

Municípios como Blumenau, Gaspar e Indaial, cujos trechos são cortados pela BR-470/SC, também serão beneficiados. Maria Regina Soar, vice-prefeita de Blumenau, esteve presente ao evento e lamentou a quantidade de vidas que já foram perdidas no local por conta de acidentes:

“Temos a certeza de que agora, com a entrega desse Complexo, vamos dar mais segurança para as pessoas que transitam aqui e, em especial, garantir o desenvolvimento para a nossa região e para o estado”, ressaltou Maria Regina Soar.

Sinal verde para ponte binacional

Uma semana depois da inauguração do Complexo Viário, o ministro dos Transportes, Renan Filho, acompanhou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva em evento de assinatura da ordem de serviço para o início das obras de construção da Ponte Internacional de Guajará-Mirim, na BR-425, em Rondônia.



A cerimônia foi realizada no Teatro Estadual Palácio das Artes, em Porto Velho. A cerimônia de abertura da ordem de serviço para a construção da Ponte Internacional de Guajará Mirim contou com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Divulgação

Rondônia, e Guayaramerín, na Bolívia, serão ligadas. O empreendimento integra o Novo PAC (Programa de Aceleração de Crescimento) na região Norte, além de fortalecer a integração sul-americana.

Mais do que facilitar o escoamento da produção nacional rumo ao Pacífico, reduzindo custos logísticos e ampliando a competitividade do agronegócio e da indústria nacional, a nova Ponte Binacional vai beneficiar socialmente as regiões fronteiriças. O comércio local será dinamizado, gerando emprego, renda e integrando comunidades.

A nova ponte deve beneficiar cerca de 180 mil pessoas nas duas regiões. E esta estimativa considera não apenas os moradores dos municípios diretamente ligados pela travessia, mas também populações de distritos vizinhos, trabalhadores em circulação e áreas conectadas pelas BR-425 e BR-421.

No plano diplomático, o novo caminho vai consolidar compromissos bilaterais firmados entre Brasil e Bolívia. O presidente da Bolívia, Luis Arce, compareceu à cerimônia e comemorou o que chamou de “dia especial” para o povo boliviano:

“Torna-se realidade um sonho desejado, que é a construção da ponte que liga Guajará-Mirim a Guayaramerín. Essa obra vai além da infraestrutura, é um símbolo da irmandade entre os nossos povos”, disse ele.

A travessia

A ponte prevê uma travessia com extensão de 1,22 quilômetro e largura de 17,3 metros. O valor estimado para construir a obra, com acessos e complexos de fronteira é R\$ 421 milhões, aproximadamente, e o prazo para execução das obras é de 36 meses. A travessia, atualmente feita por balsas, será substituída por uma ligação rodoviária permanente entre os dois países.

O acesso no lado do Brasil será a partir da margem do Rio Mamoré, na cabeceira brasileira da ponte até a rótula na interseção com o acesso à ponte, no km 142,7 da BR-425/RO. Já o acesso na Bolívia, sob responsabilidade daquele país, terá aproximadamente seis quilômetros de extensão da cabeceira boliviana da ponte até a ligação definida como conveniente pelas autoridades locais.

NÚMEROS DA NOVA OBRA

Extensão da ponte: 1,22 km

Largura: 17,3 metros

Valor estimado: R\$ 421 milhões

Prazo: 36 meses

População beneficiada: 180 mil

Guajará-Mirim: 43.553

habitantes; Nova Mamoré, incluindo distritos: 28.496 habitantes;

Buritis, conectado pela BR-421: 30.729 habitantes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/09/2025

MINISTROS DE LULA IRONIZAM USO DE BANDEIRA DOS EUA EM MANIFESTAÇÃO BOLSONARISTA NO 7 DE SETEMBRO

Integrante do chamado Centrão, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, publicou uma imagem do ato e escreveu: "o meu país é o Brasil dos brasileiros. Não à subserviência e à taxação"

Por Renan Truffi e Sofia Aguiar, Valor — Brasília



Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Ministros do governo Luiz Inácio Lula da Silva usaram as redes sociais para ironizar o fato de bolsonaristas terem exibido uma bandeira dos Estados Unidos durante manifestação realizado no 7 de Setembro, Dia da Independência do Brasil. O ato em questão aconteceu na avenida Paulista, em São Paulo, e reuniu apoiadores do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

Um dos ministros de Lula que se posicionaram sobre o fato foi o titular da Casa Civil, Rui Costa (PT-BA). "Nossa bandeira é do Brasil.

O dia de ontem deixou claro para a população brasileira de que lado cada um de nós está. Nunca vi,

na história da humanidade, políticos que, no dia da independência de um país, erguessem a bandeira de outra nação — justamente uma nação que adotou medidas para destruir empregos, empresas e a economia do Brasil", argumentou o ministro.

"Nunca vi nada parecido. Está evidente quem sempre esteve ao lado do povo brasileiro e quem usou — e ainda usa — a bandeira do Brasil apenas para defender interesses próprios e causas que não representam a maioria da população. Este 7 de Setembro foi um dia para, mais do que nunca, reafirmarmos a soberania do Brasil, independente desde 1822. Não vamos parar de defender nossa nação e a autodeterminação do povo brasileiro", complementou Rui.

Integrante do chamado Centrão, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, também publicou a imagem do protesto bolsonarista para fazer uma crítica. "O meu país é o Brasil dos brasileiros. Não à subserviência e à taxação. Viva à soberania, viva à democracia", pontuou o ministro.

O líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), se somou ao time do governo na Esplanada e disse que o uso da bandeira americana no 7 de Setembro é uma "vergonha internacional". Na avaliação dele, isso mostra que os bolsonaristas seriam "falsos patriotas".

"Estampar a bandeira dos Estados Unidos numa manifestação, como fizeram no 7 de setembro, num momento em que nossa soberania está sendo atacada, é um acinte, uma vergonha internacional. Os falsos patriotas, com seus agentes de interesses externos, sempre teceram os liames dos negócios, da política e do poder no Brasil. Não têm nenhum compromisso com a construção da nação republicana, democrática, cidadã, que tanto sonhamos. Quem tem esse compromisso é o presidente Lula e seu governo, que defende nossa soberania, a democracia e cuida do nosso povo."

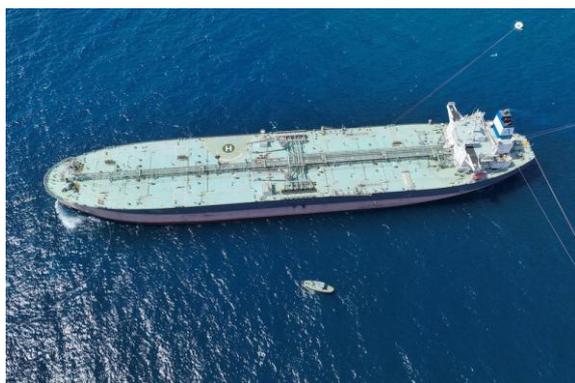
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/09/2025

ESQUEMA IRANIANO DRIBLA SANÇÕES E TRANSPORTA PETRÓLEO PARA A CHINA

Do Panamá à Suíça, redes de operadores e de donos de navios se tornaram especialistas em esquema de frotas fantasmas de petróleo do Irã, Venezuela e Rússia

Por Tom Wilson — Financial Times



Embarcações que fazem parte da rede de operadores clandestinos foram utilizadas para transportar cargas de petróleo avaliadas em bilhões de dólares — Foto: Mahmoud Hassano/Reuters

Na primavera europeia de 2019, um gentil iraniano de meia-idade entrou no escritório de um advogado na cidade suíça de Zug. Falando em excelente inglês, com uma leve língua presa, ele se apresentou como Saeed Alikhani.

Alikhani disse ao advogado que era um contador a trabalho de uma corretora marítima de transporte de commodities registrada no Panamá, a Ocean Glory Giant, que queria criar empresas "offshore" para um esquema atípico de comércio exterior.

A empresa pretendia fazer hipotecas navais - no caso, em vez de um crédito convencional, um crédito garantido por embarcações - de certos petroleiros que serviriam de garantias para operações com compradores chineses de petróleo. Se a Ocean Glory não recebesse o pagamento pelo petróleo que entregaria, poderia fazer valer a garantia e reivindicar a propriedade da embarcação da contraparte.



Quando questionado sobre a origem do petróleo, Alikhani apresentou duas faturas de embarque, lembra o advogado. Uma descrevia uma carga de petróleo da Malásia e a outra, de petróleo de Basra, no Iraque.

Ao longo dos seis meses seguintes, o advogado fez hipotecas navais de pelo menos nove petroleiros, antes de repassar o trabalho a dois amigos suíços. Ambos continuaram a fazer as hipotecas navais para Alikhani, pelo menos, até 2023.

No total, os três suíços assinaram hipotecas tendo como garantia mais de 30 petroleiros avaliados em quase US\$ 1 bilhão, segundo documentos registrados na Autoridade Marítima do Panamá, onde os navios estavam matriculados na época.

As cargas, entretanto, não eram tão inocentes quanto Alikhani havia dito. Uma análise de dados de rastreamento marítimo feita pelo Financial Times (FT) e pela organização sem fins lucrativos C4ADS, que estuda redes ilícitas, indica que as embarcações foram usadas para transportar cargas de bilhões de dólares, quase exclusivamente de petróleo do Irã, da Venezuela e, depois, da Rússia.

Também não ficou claro quem exatamente estava comprando o petróleo. Cada petroleiro era registrado em holdings diferentes, administradas por diretores chineses diferentes, quase todos sem visibilidade pública. Quando o FT visitou alguns dos endereços que constavam na China, encontrou, em sua maioria, homens e mulheres com pouco ou nada de conhecimento dos navios de milhões de dólares dos quais supostamente eram donos.

No entanto, números de telefone e outros detalhes nos documentos das hipotecas mostram que algumas das holdings tinham vínculos com indivíduos e entidades chinesas sancionados pelos EUA durante o primeiro mandato do presidente Donald Trump.

Em seu conjunto, as redes identificadas pelo FT trazem mais esclarecimentos sobre os esquemas criados para enviar petróleo iraniano à China - e como eles foram adaptados para transportar petróleo russo e venezuelano. As revelações coincidem justo com o momento em que Trump volta a tentar sufocar as exportações de Teerã e a estudar novas medidas contra Moscou.

“Essa rede de petróleo e seus fornecedores mostram em detalhes íntimos como ferramentas e táticas usadas para resistir às sanções ocidentais proliferaram entre países sancionados”, diz Andrew Boling, investigador da C4ADS.

A Ocean Glory, ao diversificar-se incluindo embarques provenientes da Rússia e da Venezuela, parece ter atuado como uma “espécie de ‘supercorretora’ [de transporte] de petróleo sob sanções”, acrescenta Boling.

O comércio de petróleo iraniano, a mais importante fonte de divisas da república islâmica, é alvo de várias restrições desde 1979, impostas pelos EUA após a crise dos reféns em Teerã.

O cerco se apertou ainda mais em 2012, quando a União Europeia impôs seu próprio embargo, em resposta ao programa de enriquecimento nuclear do Irã. Em 2018, Trump retirou os EUA de um acordo assinado entre ambos os países, que havia aliviado temporariamente as sanções em troca de o Irã limitar suas ambições nucleares. Um ano depois, ele pôs fim às isenções temporárias que permitiam a oito países, inclusive a China, continuar comprando petróleo iraniano sem temer punições americanas.

“Qualquer nação ou entidade interagindo com o Irã deveria fazer sua devida análise, e pecar pelo excesso de cautela”, advertiu o então secretário de Estado dos EUA, Mike Pompeo, em maio de 2019. “Os riscos, simplesmente, não vão compensar os benefícios.”

Foi nesse mesmo mês que Alikhani procurou o advogado suíço em busca de ajuda, dando um endereço residencial nos subúrbios de Lausanne. Segundo o advogado, que pediu anonimato para poder relatar os fatos livremente, suas verificações das informações prestadas tinham alcance

limitado, como buscas pelo nome de Alikhani em listas de sanções on-line, e não deram motivos para recusá-lo como cliente.

Alikhani era simpático e soava convincente, de forma que os dois voltaram a se encontrar em um restaurante elegante em Zurique. Quando o advogado pediu mais informações sobre a Ocean Glory, Alikhani disse que a corretora de transporte de commodities pertencia a um operador iraniano chamado Amanollah Khalafi e mostrou uma cópia do passaporte de Khalafi. Segundo o documento, Khalafi havia nascido em Teerã em fevereiro de 1983.

O nome de Khalafi, porém, não aparecia no documento de constituição da firma Ocean Glory. Nele constavam três diretores, todos com o mesmo endereço registrado, no norte da Índia, e que também figuravam como diretores de outras duas empresas panamenhas, a Sea Glory Circle e a Red Sea Ring. Essas empresas, juntamente com a Ocean Glory, foram todas constituídas no mesmo dia, em outubro de 2017. Nem Khalafi nem os três diretores puderam ser contatados para comentar as informações.

Além desses dois encontros, os dois se comunicaram principalmente pelo WeChat, popular aplicativo de mensagens chinês que Alikhani pediu ao advogado para instalar. “Ele disse: ‘olha, nós negociamos com os chineses, os chineses adoram o WeChat, então usamos o WeChat’”, diz o advogado.

Para administrar as hipotecas, o advogado comprou uma empresa recém-criada nas Ilhas Virgens Britânicas, registrando-se como diretor em maio de 2019, segundo documentos.

“Rede mostra como táticas para resistir às restrições proliferaram entre países sob sanção”

— Andrew Boling

Uma das primeiras hipotecas navais processadas por ele foi no valor de US\$ 24 milhões, assegurada por uma embarcação chamada Affluence, um enorme petroleiro de 330 metros de comprimento, que depois foi renomeado Ceres I e estava registrado na empresa Chart Ocean Limited, de Hong Kong. O secretário registrado da Chart Ocean não respondeu a um pedido para comentar o assunto.

Tendo em vista o grande volume de dinheiro envolvido no comércio de petróleo - o Ceres I, por exemplo, pode transportar mais de US\$ 120 milhões em petróleo -, os comercializadores costumam exigir que os compradores forneçam uma carta de crédito, garantindo que o vendedor será pago após a entrega da carga.

No entanto, como as sanções americanas deixam os bancos relutantes em negociar com contrapartes iranianas, Alikhani disse ao advogado que as hipotecas serviam como garantia, em vez das cartas de crédito. Durante a transação, nenhum dinheiro do comprador chinês passaria para a empresa das Ilhas Virgens Britânicas, mas se a Ocean Glory não fosse paga pelo petróleo poderia acionar a hipoteca e tornar-se dona do navio.

“O procedimento era sempre idêntico”, diz o advogado. “Eu recebia um rascunho do contrato da hipoteca, verificava se a contraparte ou o navio estavam em alguma lista de sanções e [...] assinava o documento.”

As hipotecas navais permaneciam em vigor enquanto a Ocean Glory continuasse a comercializando petróleo com a contraparte, segundo o advogado. Documentos analisados pelo FT e pela C4ADS mostram que, em alguns casos, as hipotecas eram canceladas após apenas poucas semanas, provavelmente porque se referiam à execução de uma única operação de compra e venda de petróleo. Em outros, contudo, permaneceram ativas por vários anos e, em alguns exemplos, como o Ceres I, o FT não identificou registros de cancelamento da hipoteca.

O advogado encerrou o trabalho com o iraniano em outubro de 2019, após seu escritório proibir os funcionários de atuarem como diretores de empresas em jurisdições offshore, como as Ilhas Virgens



Britânicas. No entanto, ele apresentou Alikhani a outros dois suíços, que continuaram a usar empresas nas Ilhas Virgens Britânicas para estruturar as hipotecas. Um deles se aposentou em 2023 e o outro interrompeu o trabalho em 2024, após ficar desconfiado da verdadeira natureza das compras e vendas de petróleo, diz o advogado.

Claire Jungman, uma especialista em contrabando de petróleo iraniano e diretora de risco marítimo na firma de tecnologia e análise de dados sobre o mercado internacional de energia Vortexa, diz que esta é a primeira vez que ouve falar de hipotecas navais sendo usadas dessa forma.

“Isso mostra a crescente ousadia dessas redes, que operam nas zonas cinzentas entre as finanças, a geopolítica e o direito marítimo”, acrescenta. “Desde 2019, as redes de comércio de petróleo do Irã tornaram-se cada vez mais elaboradas e descentralizadas, contando com empresas de fachada, intermediários informais e autoridades de registros dispostas a fazer vista grossa.”

Ainda segundo os dados de rastreamento de navios analisados pelo FT e pela C4ADS, depois que os navios eram hipotecados, de imediato começavam a transportar petróleo iraniano e, em alguns casos, venezuelano. Por exemplo, em novembro de 2019, o Ceres I posicionou-se ao lado de um petroleiro no Estreito de Malaca e fez uma transferência de navio a navio, carregando seus depósitos com quase 2 milhões de barris de petróleo previamente coletados da ilha de Kharg, no Irã, para depois leva-los à China, segundo os dados de rastreamento.

Das 34 hipotecas navais acertadas entre 2019 e 2023, pelo menos 19 foram assinadas em setembro ou novembro de 2022, justo quando os chamados navios da “frota fantasma” começavam a transportar petróleo russo, em resposta às sanções ocidentais contra Moscou.

Um petroleiro, o Skadi, foi hipotecado em US\$ 20 milhões, em novembro de 2022, em um contrato que permaneceu vigente até dezembro de 2024. Dados de rastreamento dos navios mostram que, em fevereiro de 2023, a embarcação recolheu uma carga de petróleo do tipo Urals no porto russo de Primorsk e depois descarregou parte dela em outro navio também hipotecado, o An Shun II, em uma transferência de navio a navio na costa da Espanha. Depois, o An Shun II entregou o petróleo à China.

Nos dois anos em que esteve hipotecado, o Skadi esteve envolvido em pelo menos cinco embarques semelhantes, sendo pelo menos três embarques iranianos, segundo os dados de rastreamento. Os proprietários registrados do Skadi e do An Shun II não responderam a pedidos para comentar o assunto.

Enquanto as hipotecas navais estavam em vigor, os diversos navios transportaram pelo menos 130 milhões de barris de petróleo, avaliados em cerca de US\$ 9,6 bilhões, segundo a C4ADS. Cerca de metade do volume era proveniente do Irã, cerca de um quarto veio da Rússia e pouco menos de um quinto, da Venezuela. Quase todo o volume (93%) acabou sendo transportado para a China.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/09/2025

ANÁLISE: TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ INAUGURA CICLO DE CONCESSÕES E SIMBOLIZA TRÉGUA MOMENTÂNEA ENTRE LULA E TARCÍSIO

Enquanto União e governo paulista compartilham riscos para viabilizar obra, certame se tornou vitrine de gestos conciliatórios e recados velados

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo

O leilão do túnel imerso Santos-Guarujá, realizado nesta sexta-feira (5) na B3, em São Paulo, marcou mais do que a escolha de um concessionário para erguer e operar uma obra inédita no Brasil. O certame se transformou em um palco de aproximação momentânea e recados políticos, em que governo federal e estadual dividiram riscos e protagonismo em torno de um projeto bilionário, sinalizando como infraestrutura e política se entrelaçam em um novo ciclo de concessões.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva não compareceu ao evento, mas enviou ministros como Fernando Haddad (Fazenda) e Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos), além do vice-presidente, Geraldo Alckmin, para representar o governo federal.



O túnel será o primeiro imerso da América Latina, com 1,5 km de extensão (870 metros submersos) — Foto: Divulgação/Autoridade Portuária Porto de Santos

Vencido pela portuguesa Mota-Engil, representada pela Galápagos, com deságio tímido de 0,5% sobre a contraprestação pública máxima de R\$ 438,3 milhões anuais, o empreendimento demandará R\$ 6,8 bilhões em investimentos.

O túnel será o primeiro imerso da América Latina, com 1,5 km de extensão (870 metros submersos). A estrutura terá seis faixas de tráfego (três em cada sentido, incluindo uma exclusiva para o VLT), além de ciclovia e passagem de pedestres. O contrato de concessão é de 30 anos, com pedágio inicial de R\$ 6,15 por veículo e contraprestações públicas anuais, ajustadas pelo deságio ofertado.

Se tudo der certo, a obra deve ser concluída entre 2030 e 2031 e deve reduzir o tempo de deslocamento entre Santos e Guarujá, que hoje pode chegar a duas horas em horários de pico, para menos de cinco minutos. No mesmo dia, o fundo Infra Br V, do Pátria, venceu o leilão do Lote Rodoviário Paranapanema ao oferecer um deságio de 11,6% sobre o valor de R\$ 310 milhões da contraprestação pública, mostrando a face mais previsível do ciclo de concessões, enquanto o túnel Santos-Guarujá assumiu um caráter político singular.

Enquanto o governador Tarcísio celebrou o feito de “bater o martelo duas vezes”, fazendo questão de demonstrar força no braço, o vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) respondeu com ironia. “Como anestesiologista, a mão precisa ser cuidadosa, não pode ser com força”. Também aproveitou para ressaltar: “só estamos aqui porque o Porto de Santos não foi privatizado”, em alusão à tentativa de desestatização defendida no governo anterior.

Já o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, reforçou o tom conciliador, destacando que “a democracia envolve polarização de ideias” e o leilão representava “a volta do espírito republicano do Brasil”. Segundo ele, o presidente Lula “não invoca a paternidade da obra, o importante é que ela saia do papel”.

Do mesmo partido de Tarcísio, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), afirmou apoiar a reeleição de Lula em 2026 e disse ser contra a anistia.

Somados, os dois leilões movimentaram R\$ 12,6 bilhões e se inserem em um ciclo mais amplo que, apenas em 2024, contratou mais de 4 mil km de rodovias e comprometeu mais de R\$ 80 bilhões em investimentos. O desenho contratual, que combina PPPs (Parcerias Público-Privadas) com aportes públicos e mecanismos de deságio controlado, tem atraído fundos de investimento e construtoras internacionais, ao mesmo tempo em que reduz a participação de grupos nacionais tradicionais.

A disputa do túnel ilustra esse movimento: o modelo só se tornou viável com a divisão de riscos entre União e Estado, em um raro alinhamento político que, ainda que circunstancial, deu o tom ao evento na B3. A obra, além de um desafio de engenharia, simboliza como infraestrutura e política caminham lado a lado em um momento de reconfiguração do setor de concessões no país.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/09/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FRACHT LOG VAI INAUGURAR TERMINAL MULTIMODAL DE CARGAS FRIAS EM PECÉM

Da Redação Portos e logística 05/09/2025 - 20:17



Será inaugurado na próxima quarta-feira (9), no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no Ceará, pela Fracht Log, um terminal multimodal para movimentação de cargas frias. Segundo a empresa, que faz parte do grupo suíço Fracht AG, a unidade é resultado de investimento de R\$ 105 milhões e tem capacidade para movimentar por ano até 174 mil toneladas de cargas, sendo 60 mil toneladas de resfriadas e congeladas.

Segundo a empresa, o terminal ocupa 107 mil metros quadrados de área total, sendo 17 mil metros quadrados de área construída, dos quais 9.800 metros quadrados de armazéns secos e frigoríficos e 7.200 metros quadrados para setores administrativos. Além disso, informou a Fracht Log, há 64 mil metros quadrados para cargas a céu aberto e 26 mil metros quadrados para manobra, estacionamento e docagem.

O terminal terá funcionamento 24 horas em todos os dias do ano, operando três câmaras frigoríficas reversíveis e com capacidade para armazenar 3,6 mil toneladas, além de 12.500 posições pallet para cargas secas, com capacidade para movimentar 115,2 mil toneladas por ano. A empresa informou que a expectativa inicial é de que sejam gerados 80 empregos diretos e cerca de 400 indiretos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2025

CONAB ESTIMA PRODUÇÃO DE 55,2 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ NA SAFRA 2025

Da Redação Portos e logística 05/09/2025 - 19:56

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) divulgou, na última quinta-feira (4), a previsão de que a produção de café no Brasil deve ficar em 55,2 milhões de sacas em 2025. A estimativa faz parte do terceiro levantamento da cultura da Conab, com base em números apurados no fim de agosto, quando 96% da colheita na área de plantio terminara. O resultado representa crescimento de 1,8% em relação a 2024.

Segundo a companhia, em 2025 foi registrada recuperação de 3% na produtividade das lavouras na média nacional, de 28,8 sacas por hectare em 2024 para 29,7 sacas, mas destacou que no ano passado a safra foi prejudicada por adversidades climáticas em diversas regiões produtoras. E informou que houve este ano redução de 1,2% na área em produção, estimada em 1,86 milhão de hectares, e aumento de 11,9% área em formação, que pode chegar a 395,8 mil hectares, o que elevaria o espaço total para a cafeicultura para 2,25 milhões de hectares, 0,9% maior em relação ao ano anterior.

Ainda segundo o levantamento da Conab, a produção do café arábica está estimada em 35,2 milhões de sacas beneficiadas, com redução de 11,2% em comparação à safra anterior. No caso do conilon, a produção está estimada em 20,1 milhões de sacas beneficiadas, 37,2% acima de 2024.

O estudo da Conab revela que o Brasil exportou 23,7 milhões de sacas de 60 quilos de café de janeiro a julho de 2025, com redução de 16,4% na comparação com igual período de 2024. Apesar



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 131/2025
Página 63 de 63
Data: 08/09/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

da queda, foi o terceiro maior volume de vendas para o exterior já registrado, na comparação com igual período dos anos anteriores.

Apesar da queda no volume, a receita da exportação brasileira de café nos sete primeiros meses de 2025 cresceu 44,1% em relação a 2024 e chegou a nove bilhões de dólares, o maior montante já registrado. Esse resultado deveu-se à alta dos preços internacionais do café, especialmente no primeiro bimestre do ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 08/09/2025