

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 026/2025  
Data: 11/02/2025



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
SANTOS GANHA APLICATIVO INOVADOR PARA AUMENTAR SEGURANÇA E PROTEÇÃO NO PORTO; SAIBA MAIS .....	4
AVENIDA PERIMETRAL TERÁ OBRAS E INTERDIÇÕES EM SANTOS; VEJA OS DETALHES .....	4
REAJUSTADO FRETE DO TRANSPORTE DE CARGAS; VEJA OS VALORES .....	6
BRASIL E FRANÇA ASSINAM ACORDO DE COOPERAÇÃO NA ÁREA PORTUÁRIA .....	6
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>7</b>
ONS PROPÕE EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA DE ENERGIA E CAUSA DEBATE .....	7
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>10</b>
INICIATIVAS VERDES DA ANTAQ SÃO EXALTADAS EM EVENTO SOBRE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO MAR .....	10
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>11</b>
EDITORIAL – AÇO E ALUMÍNIO SOB FOGO CRUZADO.....	11
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	12
<i>Vendas em alta 1</i> .....	12
<i>Vendas em alta 2</i> .....	12
<i>Vendas em alta 3</i> .....	12
<i>Dólar</i> .....	13
<i>Inflação</i> .....	13
NACIONAL - BRASIL NO ALVO DAS TARIFAS DE TRUMP: EXPORTAÇÕES DE AÇO E ALUMÍNIO AMEAÇADAS .....	13
NACIONAL - MINISTRO VISITA OBRAS E DESTACA INVESTIMENTOS EM ENERGIA SOLAR EM MG .....	14
NACIONAL - BRASIL E FRANÇA ASSINAM ACORDO DE COOPERAÇÃO NA ÁREA PORTUÁRIA.....	14
COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÕES DE VEÍCULOS BRASILEIROS CRESCEM 52% EM JANEIRO .....	15
BRASIL EXPORT - PERNAMBUCO EXPORT DEBATE SOLUÇÕES PARA AUMENTAR COMPETITIVIDADE GLOBAL .....	16
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DO RJ FECHA ESTALEIRO QUE DESMONTAVA NAVIOS ILEGALMENTE.....	17
REGIÃO SUDESTE - FORÇA-TAREFA VAI FISCALIZAR SETOR AÉREO APÓS QUEDA DE AVIÃO EM SP.....	19
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>19</b>
MERCADOS NÃO ESTÃO REAGINDO ÀS TARIFAS DE TRUMP SOBRE IMPORTAÇÕES DE AÇO E ALUMÍNIO; ENTENDA .....	19
PRESIDENTE DA COP30 DIZ QUE NÃO HÁ CONTRADIÇÃO ENTRE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS E DISCURSO AMBIENTAL DO GOVERNO .....	21
“PAUTA TÓXICA”: O ARGUMENTO DE HUGO MOTTA PARA SEGURAR A ANISTIA DO 8 DE JANEIRO .....	22
MOTTA SE COMPROMETE COM AVANÇO DA PEC DE RENEGOCIAÇÃO DA DÍVIDA DOS MUNICÍPIOS E NEGA IMPACTO FISCAL... ..	23
GOVERNO LULA QUER ARGUMENTAR COM TRUMP QUE TARIFA SOBRE AÇO BRASILEIRO VAI PREJUDICAR AS INDÚSTRIAS AMERICANAS .....	23
HADDAD APÓS REUNIÃO COM ALCOLUMBRE: 'VAMOS TER UM ANO MUITO PRODUTIVO DO PONTO DE VISTA LEGISLATIVO' ... ..	24
HADDAD APRESENTA AO SENADO PRIORIDADES NA ÁREA ECONÔMICA; ALCOLUMBRE DEFENDE DEIXAR 'DIVERGÊNCIAS DE LADO' .....	25
PÉ-DE-MEIA: TCU DEVE LIBERAR PAGAMENTO; GOVERNO NEGOCIA PRAZO PARA INCLUSÃO DO PROGRAMA NO ORÇAMENTO.....	26
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>28</b>
‘BRASIL TEM DE IR DEVAGAR E NÃO REAGIR POLITICAMENTE; NÃO TEM CACIFE’, DIZ RUBENS BARBOSA.....	28
ELETOBRAS FECHA PARCERIA PARA DESCARBONIZAR CONSUMO DE ENERGIA EM PORTOS.....	30
TRUMP CITA AUMENTO DE IMPORTAÇÃO DE AÇO CHINÊS PELO BRASIL AO JUSTIFICAR TARIFA DE 25% .....	31
SEM ANGRA 3, CONTA SOBE PARA A UNIÃO E A ELETOBRAS, DIZ O PRESIDENTE DA ELETRONUCLEAR .....	33
INDÚSTRIA SIDERÚRGICA SE REÚNE COM O GOVERNO EM BUSCA DE SOLUÇÕES PARA ENFRENTAR TARIFAS DE TRUMP.....	34
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>36</b>
ELETOBRAS E ANTAQ FIRMAM ACORDO PARA DESCARBONIZAÇÃO DE PORTOS E TERMINAIS .....	36
CHINA PODE SOFRER COM ‘IMPACTOS INDIRETOS’ DAS TARIFAS DE TRUMP SOBRE AÇO E ALUMÍNIO .....	36
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF</b> .....	<b>38</b>
ENTENDA COMO A TAXAÇÃO DO AÇO PELOS EUA IMPACTA EXPORTAÇÕES DO BRASIL.....	38
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>40</b>
ARTIGO - EBIN É ALTERNATIVA PARA MERCADO DE AFRETAMENTOS .....	40
LEILÃO DE ÁREAS EM PARANAGUÁ DEVE ATRAIR MAIS DE R\$ 1,5 BILHÃO EM INVESTIMENTOS.....	41
CONSAG CONSTRUIRÁ RETROÁREA DO NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES DE SUAPE .....	42
TERMINAL DA VLI EM ITAQUI AMPLIA EFICIÊNCIA DE BERÇOS COM ‘AIR DRAFT’ .....	42



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 026/2025  
Página 3 de 47  
Data: 11/02/2025  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[mercoshipping.com.br](mailto:mercoshipping.com.br)

CONCESSÃO DARÁ PREVISIBILIDADE OPERACIONAL PARA HIDROVIA DO PARAGUAI, AVALIA ABANI.....	43
ARTIGO - POR QUE A CABOTAGEM PODE TRANSFORMAR O BRASIL? .....	44
T-MULT ATINGE 10 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS NO AÇU .....	45
MPOR PROMOVE PALESTRA SOBRE PREVENÇÃO AO ASSÉDIO NO AMBIENTE DE TRABALHO .....	45
WSC PROMOVE TECNOLOGIA PARA REFORÇAR SEGURANÇA NO TRANSPORTE MARÍTIMO .....	46
PORTOS DO PARANÁ INVESTE R\$ 18,4 MILHÕES NA REVITALIZAÇÃO VIÁRIA DE ANTONINA.....	46
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>47</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	47



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## SANTOS GANHA APLICATIVO INOVADOR PARA AUMENTAR SEGURANÇA E PROTEÇÃO NO PORTO; SAIBA MAIS

Ele será apresentado pela Antaq nesta terça-feira (11), no Parque Tecnológico  
Por [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



*OiBR vai permitir que os fiscais da Agência utilizem um sistema mais ágil e integrado, em tempo real (Alexsander Ferraz/ Arquivo AT)*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) fará nesta terça-feira (14) o lançamento do aplicativo OiBR, às 14 horas, no Parque Tecnológico de Santos (Rua Henrique Porchat, 47, Vila Nova).

A nova plataforma digital deve centralizar e modernizar o registro de ocorrências de segurança e proteção nos portos. “O aplicativo vai garantir mais proteção e eficiência para o desenvolvimento do setor portuário

brasileiro”, diz a Antaq.

Com o lema Portos+Seguros, o OiBR é o primeiro passo para o início de uma nova fase tecnológica na Antaq. “Inicialmente, o sistema será usado nos portos de Santos e de São Sebastião, mas a intenção é expandir o uso para outras instalações portuárias”.

O OiBR, que substituiu o sistema Oi-Cepai, vai permitir que os fiscais da Agência utilizem um sistema mais ágil e integrado, com análise de ocorrências em tempo real, de notificação imediata e que interajam com uma interface mais intuitiva.

O aplicativo vai compilar informações e viabilizar a apresentação de dados para tomada de decisões estratégicas, garantir o acesso rápido aos históricos e gráficos detalhados, além de unir informações por meio da integração de dados de segurança operacional (safety) e proteção portuária (security) em um único ambiente.

Entre as ocorrências que podem ser registradas no aplicativo estão as com carga IMO (cargas perigosas que são regulamentadas pela Organização Marítima Internacional); no estuário; com equipamento; a bordo; em área operacional; e em vias de acesso. “O aplicativo é inovador e essencial para a geração de informações e dados cruciais para a segurança portuária”.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**  
**Data: 11/02/2025**

## AVENIDA PERIMETRAL TERÁ OBRAS E INTERDIÇÕES EM SANTOS; VEJA OS DETALHES

Licitação está marcada para o próximo dia 27  
Por [Bárbara Farias](#)

A reforma na Avenida Perimetral, no acesso ao Bairro Alemoa, na Margem Direita do Porto de Santos, deverá começar ainda neste semestre. A estimativa é da Autoridade Portuária de Santos (APS), que licitará o serviço de forma virtual no próximo dia 27. O projeto engloba intervenções no final do Viaduto Paulo Bonavides e no acesso à Alemoa, seguindo pela Rua Augusto Scarabotto até o início da Avenida Engenheiro Augusto Barata, conhecida como Retão.



**Intervenções ocorrerão no final do Viaduto Paulo Bonavides e no acesso à Alemoa, seguindo pela Rua Augusto Scarabotto até o início da Avenida Engenheiro Augusto Barata (Akexsander Ferraz/ AT)**

Conforme o edital, o certame é na modalidade de menor preço e será realizado de forma on-line em uma única etapa, no dia 27. O valor a ser contratado é sigiloso. Após a abertura das propostas, as etapas seguintes serão julgamento, habilitação, recurso e, por fim, homologação da empresa vencedora. “O prazo de validade das propostas enviadas pelas empresas é de — no mínimo — 60 dias, período no

qual o processo deve ser finalizado”, informou a APS em nota.

Empresas ou consórcios interessados devem consultar o edital RLE 08/2025 na **página de licitações** ([https://intranet.portodesantos.com.br/lei\\_acesso/licitacoes.asp?s=1&m=](https://intranet.portodesantos.com.br/lei_acesso/licitacoes.asp?s=1&m=)) da APS.

### **Etapas**

Segundo a administração portuária, o rito envolve obtenção do licenciamento ambiental e elaboração do projeto executivo, sondagens, ensaios geotécnicos e montagem do canteiro de obras. Já a reforma em si engloba terraplanagem, drenagem, iluminação, pavimentação e sinalização. Para a execução dos trabalhos será necessário desviar o tráfego e remanejar redes de água, esgoto e de fibra ótica. “Os desvios necessários serão detalhados no projeto executivo e implantados em diálogo com a Municipalidade”.

A vigência do contrato é de 22 meses. O prazo de execução previsto para os serviços é de 18 meses, dos quais três meses serão dedicados à obtenção das licenças e autorizações necessárias e 15 meses à execução da obra.

“A qualificação da via perimetral é fundamental para dar fluidez ao tráfego de veículos pesados e garantir que o Porto de Santos continue sendo um modelo de boa logística para o Brasil”, declarou o presidente da APS, Anderson Pomini.

O presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), Luciano Carvalho, acredita que as obras reduzirão os transtornos para os caminhoneiros. “A gente colaborou com esse projeto sugerindo, inclusive, a inversão de mãos e a retirada do semáforo que acaba travando o trânsito, gerando um gargalo muito grande. Nós estamos confiantes que o trânsito irá diminuir no local”.

### **Trecho contíguo**

Vale esclarecer que o distrito industrial da Alemoa possui áreas sob jurisdição do Município e da União. Em julho do ano passado, a Prefeitura contratou a TMK Engenharia para obras na mesma região. O prazo de execução é de 12 meses.

O projeto abrange pavimentação, drenagem e remodelação da saída do viaduto. Serão investidos R\$ 17,9 milhões na totalidade das obras, sendo R\$ 13,6 milhões do Governo do Estado e mais R\$ 4,3 milhões de contrapartida do Município.

“A obra do Executivo Municipal abrange trecho contíguo à obra a ser contratada pela APS. Uma dá continuidade à outra”, informou a APS.

### **Novo viaduto**

Em outubro do ano passado, o Governo do Estado, por meio da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), autorizou o início dos estudos para a implantação de um segundo acesso à Alemoa, na zona portuária de Santos. A Ecovias, concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes

(SAI), ficará responsável pela elaboração dos projetos básico e executivo. A ação teve anuência da Autoridade Portuária de Santos (APS). Vale lembrar que as obras estavam previstas no contrato de concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) e, agora, serão assumidas pelo Governo estadual. Em troca, a APS destinará R\$ 250 milhões para a construção de moradias para famílias de baixa renda, na Baixada Santista, por meio de programas habitacionais do Estado.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 11/02/2025**

## REAJUSTADO FRETE DO TRANSPORTE DE CARGAS; VEJA OS VALORES

Os novos coeficientes levam em conta o reajuste no preço do diesel S10 ao consumidor

**Por ATribuna.com.br**



**Pisos de frete do transporte rodoviário levam em conta o reajuste no preço do diesel S10, de 5,57% (Vanessa Rodrigues/ Arquivo AT)**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) atualizou os valores dos pisos de frete do transporte rodoviário de cargas. A medida foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) de sexta-feira (7). Os novos coeficientes levam em conta o reajuste no preço do diesel S10 ao consumidor.

A atualização considera o preço final do diesel S10 nas bombas, uma vez que a legislação federal determina que a tabela seja reajustada sempre que ocorrer oscilação no valor do combustível superior a 5%, seja para baixo ou para cima, chamada de gatilho.

Segundo levantamento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), entre os dias 2 e o último sábado, o preço médio do diesel S10 ao consumidor ficou em R\$ 6,44 por litro, o que resultou em um percentual de variação acumulado de 5,57%, desde quando ocorreu o último reajuste na tabela frete, quando o valor de referência adotado foi de R\$ 6,10 por litro.

Os reajustes médios tabela frete ocorrem de acordo com o tipo de operação. A lei que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas determina que compete à ANTT publicar norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 11/02/2025**

## BRASIL E FRANÇA ASSINAM ACORDO DE COOPERAÇÃO NA ÁREA PORTUÁRIA

Ministério de Portos e Aeroportos destacou o interesse em ampliar a agenda portuária entre os dois países

**Por ATribuna.com.br**



**Ministro Silvio Costa Filho e o prefeito de Le Havre, Edouard Philippe: mais cooperação entre os dois países (Jonilton Lima/ MPor/ Divulgação)**

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, se reuniu nesta segunda-feira (10) com representantes do governo francês e assinou acordo de cooperação entre os países. Na ocasião, também foram abordados assuntos relacionados à sustentabilidade e às boas práticas em gestão portuária.

Brasil e França mantêm uma relação de cooperação estratégica na área portuária, baseada no intercâmbio de conhecimento, investimentos e parcerias institucionais.

Para Costa Filho, o número de franceses querendo vir para o Brasil está aumentando. “Temos interesse em ampliar a agenda portuária Brasil-França. Hoje, grandes investidores franceses estão vindo investir no setor portuário do Brasil, a exemplo da CMA CGM, que fez uma grande operação agora em São Paulo, com investimentos na ordem de 2,5 bilhões de euros”.

O ministro aproveitou para mencionar o processo para a primeira concessão hidroviária do País, do Rio Paraguai. Com a iniciativa, a previsão é de um aumento expressivo na movimentação de cargas, podendo atingir entre 25 e 30 milhões de toneladas anuais até 2030.

### Sustentabilidade

O encontro também tratou do fortalecimento da cooperação bilateral de experiências em gestão, inovação e sustentabilidade. O Porto de Le Havre é referência em eficiência logística e práticas ambientais avançadas, sendo um modelo para iniciativas que buscam aprimorar a competitividade e a modernização dos portos brasileiros.

Na ocasião, o prefeito de Le Havre, Edouard Philippe, ressaltou que a França tem grande interesse no Brasil. “Estou aqui para compreender melhor quais são os projetos políticos do Brasil, para que possamos ser maiores parceiros e entender como podemos ter relações bilaterais mais próximas”, disse o prefeito francês, que também é presidente da Associação Internacional de Cidades e Portos (AIVP).

Philippe ressaltou, ainda, a importância de considerar a questão da sustentabilidade nos portos e reiterou a necessária harmonia entre os centros urbanos e os ancoradouros.

Sobre a temática, o ministro destacou importantes projetos em andamento no Ministério de Portos e Aeroportos, como a política de descar-bonização no setor de transportes.

De acordo com Costa Filho, a parceria com a França pode contribuir para a melhoria da infraestrutura portuária no Brasil.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 11/02/2025*



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### ONS PROPÕE EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA DE ENERGIA E CAUSA DEBATE

Estudo do ONS traçou cenários negativos que causaram polêmica no setor elétrico

Por **Ângela Fernanda Belfort** [angela.belfort@movimentoeconomico.com.br](mailto:angela.belfort@movimentoeconomico.com.br)



*As linhas de transmissão que estão sendo construídas vão permitir que o Nordeste possa enviar mais 30% de energia para o Sudeste e Centro-Oeste. Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil*

O Operador Nacional do Sistema (ONS) informou, em nota, que não há risco iminente de interrupção de energia ou apagão no Brasil. Isso ocorreu depois que um estudo do próprio ONS, o Plano da Operação Elétrica de Médio Prazo do SIN (PAR/PEL) traçou um cenário negativo da infraestrutura de energia elétrica no Brasil atribuindo a expansão da energia solar, em pequenos sistemas, como um dos fatores que poderiam aumentar a

sobrecarga do sistema, caso não ocorresse um aumento da infraestrutura elétrica. Como o nome diz, o ONS opera o Sistema Interligado Nacional (SIN) que leva energia elétrica a mais de 95% da população brasileira.

O PAR/PEL mostra a necessidade de melhorar a infraestrutura do setor elétrico nos mais diversos cenários com projeções até 2029. Em um cenário dos mais pessimistas, caso algumas obras e iniciativas não saiam do papel, poderia ocorrer uma sobrecarga da rede elétrica do País, o que poderia provocar interrupções no fornecimento de energia. O estudo vê a infraestrutura existente hoje e faz projeções até 2029. "Este cenário em que ocorre a sobrecarga do setor elétrico não é exequível", afirma o presidente das Associação Nacional de Entidades Representativas de Energias Renováveis (ANER) e Associação Pernambucana de Energias Renováveis (APERENOVÁVEIS), Rudinei Miranda.

Segundo ele, para este cenário de sobrecarga da rede elétrica se concretizar, deveriam ocorrer alguns fatores, a longo prazo, simultaneamente, como a não entrada em operação das futuras linhas de transmissão e subestações projetadas até 2029, o aumento exponencial da geração de renováveis – como a eólica e solar -, todas estas usinas estarem conectadas ao sistema produzindo ao mesmo tempo e também não houvesse consumo pra absorver toda esta geração. Ele argumenta que não há risco, porque considera quase impossível todos estes fatores acontecerem ao mesmo tempo.

Rudinei diz que as linhas de transmissão e subestações que vão entrar até 2029 já foram licitadas e estão em construção. Elas vão acrescentar 1260 km de linhas de transmissão. O executivo acrescenta também que, no futuro, quando o ONS perceber que a geração está muito maior do que o consumo, poderia, entre outras coisas, fazer cortes de geração para não prejudicar o sistema.

No corte de geração, o ONS manda as geradoras diminuírem a produção de energia, em tese, nos horários em que o consumo está menor e a geração maior. Os cortes de geração já estão ocorrendo e prejudicam principalmente as geradoras de energia renováveis do Nordeste, como a eólica e a solar.

Rudinei diz também que o sistema elétrico não tem um nível de cobrança para a modernização no contexto geral da concessão estimular as renováveis. Por exemplo, há equipamentos que podem ser implantados na rede e dão mais segurança ao sistema, como um todo, mesmo com uma geração maior dos pequenos sistemas solares.

Em tese, os pequenos sistemas solares podem desequilibrar o sistema, quando produzem mais do que o consumo num determinado momento, como ocorre pela manhã, quando o consumo é menor no Brasil e os sistemas de geração solar estão produzindo.



*sistemas vai aumentar, segundo o ONS. Foto: Pixabay.*

Ainda no cenário pessimista do estudo, 11 Estados teriam risco de ter sobrecarga – com problemas no sistema elétrico – por causa da Micro e Minigeração Distribuída (MMGD), aqueles pequenos sistemas instalados nos telhados das casas e em comércios. Dos 11 Estados, cinco são nordestinos: Bahia, Paraíba, Pernambuco, Piauí e Rio Grande do Norte. A Bahia ocupou o primeiro lugar entre os Estados.

*No Brasil, a geração de energia solar em pequenos*

**Estudo projeta aumento da geração solar**



O estudo da ONS também considerou um futuro aumento da Micro e Minigeração Distribuída (MMGD). Este tipo de geração vai sair de uma capacidade instalada de 33 gigawatts (GW) em 2024 para “uma projeção de mais de 49 GW em 2029, o que a consolidará como a segunda maior fonte de geração no país”, segundo o ONS.

O próprio ONS argumentou que “a expansão da MMGD impõe desafios consideráveis à operação do sistema elétrico, dentre os quais destacam-se a necessidade de maior flexibilidade operativa, a gestão de restrições na rede de transmissão e o suporte para o desempenho dinâmico do sistema”.

As observações feitas no estudo sobre a expansão da MMGD não agradaram a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (ABSOLAR) que informou, também em nota, que a maior presença das fontes renováveis na matriz elétrica nacional é economicamente viável, ambientalmente desejável e tecnicamente sólida e segura.

Segundo a associação, há um movimento isolado, que vai na contramão da transição energética, e tenta prejudicar as fontes renováveis, como solar e eólica. “A quem interessa culpar as fontes renováveis por desafios sistêmicos, em ano de COP30 no Brasil?”, questionou o presidente executivo da ABSOLAR, Rodrigo Sauaia.

Na nota, a ABSOLAR apontou também que a incorporação de novas tecnologias, como sistemas de armazenamento de energia elétrica, contribui para uma maior segurança de suprimento e resiliência da matriz elétrica nacional. Esses sistemas vão beneficiar a geração de energia que não é considerada firme, por alguns técnicos do setor, como a eólica e solar.

Ainda de acordo com a ABSOLAR, a MMGD reduz a pressão sobre os recursos hídricos e sobre a infraestrutura de transmissão e distribuição, alivia pressões sobre a operação do sistema e diminui perdas em longas distâncias, o que contribui para a confiabilidade e a segurança, inclusive em momentos críticos.

A fonte solar é responsável por 54 gigawatts (GW) de potência instalada operacional no Brasil, somando as grandes usinas centralizadas e os pequenos sistemas distribuídos, correspondendo a 22% da matriz elétrica brasileira.

O ONS passou a fazer mais cortes de geração das usinas eólicas e solares instaladas no Nordeste depois do blecaute que ocorreu em 15 de agosto de 2023. A ABSOLAR lembrou que a causa desta ocorrência foi uma “perturbação que teve início com a abertura da LT 500 kV Quixadá – Fortaleza II, provocada pela atuação acidental da proteção de fechamento durante operação normal da linha” e que “também foi observada a atuação incorreta do seu esquema de religamento automático”. Ou seja, não teve ligação com o aumento da geração das renováveis.

### O lado do ONS

Em nota, o ONS informou que o papel do órgão é “antecipar cenários, avaliar impactos e propor soluções para garantir a confiabilidade e segurança do Sistema Interligado Nacional (SIN)”. E acrescentou: “O PAR/PEL aponta soluções como reforços na rede de transmissão, aprimoramento dos requisitos técnicos para conexão ao SIN e a instalação de equipamentos que aumentam a segurança e estabilidade do sistema. Essas medidas garantem que o sistema elétrico brasileiro continue operando de forma segura e confiável”.

O estudo cita que a entrada em operação de novas linhas de transmissão e transformadores vão fazer o Nordeste enviar 30% a mais de energia para o Sudeste e Centro-Oeste. “O incremento da capacidade de intercâmbio é um fator positivo para o maior aproveitamento da geração renovável não-hídrica disponível na região Nordeste”, informa o levantamento do ONS.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 11/02/2025**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### INICIATIVAS VERDES DA ANTAQ SÃO EXALTADAS EM EVENTO SOBRE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO MAR



Ações como o inventário setorial de emissões de GEE e o aperfeiçoamento do IDA são alguns exemplos

Brasília, 10/02/2025 - A importância das iniciativas que buscam descarbonizar o setor aquaviário, uma das principais agendas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), foi discutida em evento sobre transição energética.

No painel de encerramento, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, mencionou o aperfeiçoamento do Índice de Desempenho Ambiental (IDA), da entrega de diversos diagnósticos sobre a infraestrutura dos portos e do lançamento do Inventário de Gases de Efeito Estufa (GEE) do Setor Aquaviário.

As falas aconteceram no II Seminário Internacional para a Transição Energética no Mar: desafios e oportunidades para o Brasil, promovido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), em São Paulo, ao longo desta segunda-feira (10).

#### **Aperfeiçoamento do IDA**

Nery explicou que o IDA será reformulado para contemplar mais itens de descarbonização no índice. O aperfeiçoamento vai acontecer ao longo deste ano e a iniciativa é uma parceria com a Universidade Federal do Maranhão (UFMA).

O tema também foi pontuado pela diretora Flávia Takafashi, que estava presente no evento. Ela afirmou que a reformulação do IDA vai fomentar ainda mais o desenvolvimento dos nossos portos durante a transição energética.

O IDA é um índice pioneiro da ANTAQ, disponibilizado para as instalações portuárias, que avalia, por meio de indicadores, a eficiência e a qualidade da gestão ambiental destas instalações.

#### **Inventário setorial**

Outro ponto abordado foi o lançamento do Inventário de GEE do Setor Aquaviário na última quarta-feira (5). A ferramenta é um painel interativo que compila os dados de emissões de gases de efeito estufa do setor. Neste primeiro momento, estão disponíveis para consulta informações sobre 2021 a 2023 sobre a cabotagem e a navegação interior.

O diretor-geral elogiou o projeto e ressaltou a importância de entender o quanto é emitido para depois se fazer as adaptações necessárias.

Outra representante da ANTAQ que falou sobre o inventário setorial foi a superintendente de ESG e Inovação, Cristina Castro. Durante a apresentação, ela ressaltou a queda de 7,68% nas emissões de carbono na cabotagem e na navegação interior nos últimos anos.

#### **Agenda ambiental**

Nery também falou sobre a agenda de estudos ambientais da Agência que abrangeu parcerias internacionais com a Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ).



Entre os estudos elaborados e entregues estão o que tratou dos impactos climáticos nos portos brasileiros - que resultou em um guia de melhores práticas - e o que buscou entender a preparação dos portos brasileiros para a transição energética.

### Incentivos regulatórios

Por sua vez, a diretora Flávia Takafashi, que esteve presente no Painel “Infraestrutura Brasileira, Regulação Portuária e Corredores Verdes”, falou sobre as ações sustentáveis integradas da Agência e de como promover incentivos regulatórios para auxiliar na descarbonização.

Ela informou que, no momento, maneiras de promover incentivos para a transição energética nos contratos de arrendamentos portuários estão em discussão com o Ministério de Portos e Aeroportos.

“Como agência reguladora não vamos fazer os investimentos diretamente, mas entendemos que o nosso papel é acompanhar o desenvolvimento da navegação. Para isso, será preciso criar ou incentivar ferramentas que propiciem um ambiente regulatório confortável para que os nossos portos possam se desenvolver e ir em busca do que a gente não pode mais se dar ao luxo de não buscar, que é a descarbonização do setor”, completou.

### Projetos verdes

O diretor-geral falou ainda sobre outros projetos verdes que estão em andamento na Agência, como, a adequação dos acessos aquaviários e terrestres. Ação que é fundamental para diminuir as emissões de gases de efeito estufa.

“A falta de um acesso adequado aos portos brasileiros, sejam eles terrestres ou aquaviários, não tem somente um custo operacional, como também um alto custo ambiental. Com essas adequações, será possível diminuir o volume de emissões”, disse.

Ele também mencionou a conexão entre a redução das emissões e a conclusão dos projetos de concessão das hidrovias brasileiras. Com os investimentos previstos nessas licitações, será possível adequar a infraestrutura dessas vias e conseqüentemente aumentar o número de cargas transportadas pelo modal aquaviário, que emite quatro vezes menos que uma rodovia e 1,5 vez menos que uma ferrovia.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**  
**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

**Data: 11/02/2025**



## BE NEWS – BRASIL EXPORT

### EDITORIAL – AÇO E ALUMÍNIO SOB FOGO CRUZADO

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

A imposição de tarifas sobre as importações de aço e alumínio pelos Estados Unidos, anunciada pelo presidente Trump, coloca o Brasil em uma encruzilhada. A medida, que afeta diretamente um dos nossos principais mercados, exige uma resposta estratégica e ágil do governo brasileiro.

A decisão norte-americana, motivada por argumentos protecionistas e pela busca por fortalecer a indústria nacional dos Estados Unidos, demonstra a instabilidade do cenário comercial internacional e a necessidade de o Brasil diversificar seus mercados e fortalecer suas cadeias produtivas. A dependência excessiva de um único mercado, por mais importante que seja, expõe o País a riscos e vulnerabilidades.

O impacto das tarifas sobre a indústria siderúrgica brasileira será significativo. A perda de competitividade no mercado norte-americano, um dos principais destinos das exportações brasileiras

de aço e alumínio, poderá levar à redução da produção, à perda de empregos e à necessidade de buscar novos mercados.

Diante desse cenário, o governo brasileiro precisa adotar uma postura proativa e buscar soluções para minimizar os impactos negativos das tarifas. A diversificação dos mercados, a promoção de acordos comerciais com outros países e o estímulo à inovação e à competitividade da indústria são medidas essenciais para fortalecer a economia brasileira e reduzir a dependência do mercado norte-americano.

É fundamental que o governo brasileiro intensifique as negociações com outros países para abrir novos mercados para os produtos brasileiros. A participação em fóruns internacionais e a assinatura de acordos comerciais são ferramentas importantes para promover o comércio exterior e reduzir a dependência de um único mercado.

Além disso, o Governo deve investir em políticas públicas que estimulem a inovação e a competitividade da indústria brasileira. O desenvolvimento de novos produtos e tecnologias, a melhoria da qualidade da produção e a redução dos custos industriais são essenciais para aumentar a competitividade das empresas brasileiras no mercado internacional.

A crise gerada pelas tarifas norte-americanas é uma oportunidade para o Brasil repensar sua estratégia de comércio exterior. Ao diversificar seus mercados e fortalecer sua cadeia produtiva, o País poderá se tornar mais resiliente e menos vulnerável a choques externos.

É importante ressaltar que a resposta do Brasil às medidas protecionistas dos Estados Unidos não deve ser baseada em retaliações. O caminho para superar essa crise é o diálogo e a cooperação internacional. Ao buscar soluções conjuntas com outros países, o Brasil poderá contribuir para a construção de um sistema comercial mais justo e equilibrado.

Nesse cenário, a imposição de tarifas sobre o aço e o alumínio pelos Estados Unidos representa um desafio para o Brasil, mas também uma oportunidade para o país diversificar seus mercados e fortalecer sua economia. Ao adotar uma postura proativa e investir em políticas públicas que estimulem a inovação e a competitividade, o Brasil poderá superar essa crise e construir um futuro mais próspero.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/02/2025**

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** E COLABORADORES [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

### **VENDAS EM ALTA 1**

A quantidade de veículos automotores (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) vendida em janeiro de 2025 no País foi de 171,2 mil unidades, 6% acima do registrado no mesmo mês do ano passado. Esse é o terceiro ano consecutivo de aumento das vendas no mês de janeiro, atingindo níveis pré-pandemia de covid-19. Os dados, divulgados nessa segunda-feira, dia 10, são da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

### **VENDAS EM ALTA 2**

A produção de veículos automotores também cresceu, chegou a 175,5 mil unidades, 15,1% superior à de janeiro de 2024. De acordo com a entidade, o aumento na produção está relacionado às exportações que, em janeiro, totalizaram 28,7 mil unidades, um salto de 52,3% sobre o mesmo mês do ano passado.

### **VENDAS EM ALTA 3**

Já as importações de automóveis chegaram a 39,3 mil unidades, 24,8% acima do registrado em janeiro de 2024. A participação das vendas dos importados tem aumentado em janeiro: 14,3% em 2022 e 2023; 19,5%, em 2024; e 23%, em 2025.

### DÓLAR

O anúncio do presidente norte-americano, Donald Trump, de uma tarifa adicional de 25% sobre o aço e o alumínio importados pelos Estados Unidos, teve pouca influência no mercado financeiro. O dólar teve pequena queda, e a bolsa de valores subiu quase 1%, recuperando-se parcialmente das quedas recentes. A moeda norte-americana fechou a segunda-feira vendida a R\$ 5,785, com recuo de R\$ 0,008 (-0,13%). A cotação iniciou o dia em alta, chegando a R\$ 5,82 por volta das 9h15. No entanto, inverteu a trajetória e passou a cair ainda durante a manhã.

### INFLAÇÃO

O mercado financeiro aumentou a projeção da inflação e do crescimento da economia para este ano. Segundo o Boletim Focus, divulgado nessa segunda-feira pelo Banco Central, a inflação, medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), deve chegar a 5,58%, ante os 5,51% previstos na semana passada. O boletim também trouxe nova redução na projeção do Produto Interno Bruto (PIB) - a soma dos bens e serviços produzidos no país, para 2025. Agora, os agentes do mercado financeiro projetam o crescimento de 2,03% para 2025, ante os 2,04% da semana anterior.

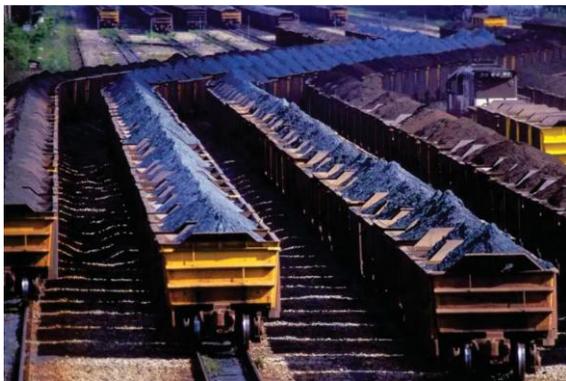
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/02/2025

### NACIONAL - BRASIL NO ALVO DAS TARIFAS DE TRUMP: EXPORTAÇÕES DE AÇO E ALUMÍNIO AMEAÇADAS

Decisão do presidente dos EUA impacta diretamente setor siderúrgico nacional, que vende quase metade de sua produção para o mercado americano

Da Redação [redacao.jornal@redenenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redenenews.com.br)



**Os Estados Unidos são o destino de 48% das exportações de aço do Brasil e 16% das de alumínio, totalizando US\$ 5,7 bilhões em vendas para o mercado americano em 2024.**

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, assinou na segunda-feira (10) a imposição de tarifas de 25% sobre todas as importações de aço e alumínio para o país. A decisão afeta diretamente o Brasil, um dos principais fornecedores desses produtos para o mercado norte-americano. Segundo o jornal Financial Times, as tarifas começarão a valer em 4 de março e não haverá exceções para produtos específicos.

As autoridades americanas justificaram a medida como uma resposta a “players estrangeiros” que estariam “aumentando as exportações” desses metais para os EUA e “minando os produtores de aço e alumínio” locais. As novas tarifas foram autorizadas sob a Seção 232 da Lei de Expansão do Comércio, a mesma utilizada por Trump em 2018, durante seu primeiro mandato.

A medida faz parte de um endurecimento mais amplo da política comercial norte-americana. Na semana passada, Trump já havia imposto uma tarifa de 10% sobre produtos chineses e ameaçado Canadá e México com sanções semelhantes. A decisão deve ter um impacto na economia brasileira, já que os EUA são o destino de 48% das exportações de aço do Brasil e 16% das de alumínio, totalizando US\$ 5,7 bilhões em vendas para o mercado americano em 2024.

O governo federal aguarda um comunicado oficial antes de tomar qualquer decisão sobre a medida. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que o país não agirá com base em especulações. “O governo tomou a decisão de só se manifestar oportunamente, com base em decisões concretas, não em anúncios que podem ser mal interpretados ou revistos”, declarou Haddad.

Sobre os rumores de que o Brasil poderia retaliar taxando empresas de tecnologia americanas, como Google, Amazon e Meta, o ministro negou qualquer ação nesse sentido. “Não é correta a informação

de que o governo Lula deve taxar empresas de tecnologia se o governo dos Estados Unidos impuser tarifas ao Brasil”, afirmou Haddad em suas redes sociais.

O setor siderúrgico nacional pode ser duramente afetado pelas tarifas. Dados do Instituto do Aço Brasil mostram que, em 2023, 49% das exportações brasileiras de aço tiveram como destino os EUA. Para algumas empresas, no entanto, o impacto pode ser mitigado. A Gerdau, por exemplo, que tem forte presença nos EUA, pode se beneficiar da medida, pois sua produção local reduz a exposição às novas tarifas. Em contrapartida, companhias como CSN, Usiminas e CBA já enfrentam volatilidade no mercado devido à incerteza gerada pela decisão americana.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/02/2025**

## NACIONAL - MINISTRO VISITA OBRAS E DESTACA INVESTIMENTOS EM ENERGIA SOLAR EM MG

Infraestrutura receberá R\$ 20 bilhões para ampliar a produção e escoamento da energia gerada no estado

Por **JÚNIOR BATISTA** [junior.batista@redenenews.com.br](mailto:junior.batista@redenenews.com.br)

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, esteve em Janaúba, no Norte de Minas Gerais, na segunda-feira (10), para acompanhar as obras de construção de subestações e linhas de transmissão da Isa Energia Brasil. Durante a visita, o ministro também esteve no Complexo Solar Vista Alegre, da Atlas Renewable Energy, que iniciou a operação no final de 2023 e se consolidou como a segunda maior usina solar do país, com potência instalada de 902 megawatts-pico (MWp).

No local, Silveira ressaltou o protagonismo de Minas Gerais na geração de energia solar e os investimentos destinados ao setor. “Minas Gerais tem um grande potencial para a produção de energia solar, um terço de todo o potencial está em terras mineiras. Por isso, dos R\$ 60 bilhões que leiloamos nos últimos dois anos para a construção de linhas de transmissão e subestações, R\$ 20 bilhões serão aplicados em Minas Gerais, criando a infraestrutura necessária para o escoamento de toda a produção no Estado.

O sol que tanto castigou o Norte, o Nordeste e o Vale do Jequitinhonha hoje se tornou uma grande oportunidade econômica e de transformação social, gerando milhares de empregos e melhorando a vida das pessoas”, afirmou.

### Crescimento

Minas Gerais liderou o crescimento na produção de energia em 2024, com um acréscimo de 3,2 gigawatts (GW) ao Sistema Interligado Nacional (SIN), segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Para ampliar essa capacidade, a Isa

Energia está investindo R\$ 3,7 bilhões na construção de mais de 900 km de linhas de transmissão que conectam Minas Gerais ao Espírito Santo, além da instalação de subestações. O empreendimento irá destinar 8 GW de energia solar e já gerou mais de 7 mil empregos na fase de obras.

Já o Complexo Solar Vista Alegre, que recebeu R\$ 2,18 bilhões em investimentos e financiamentos por meio do Novo PAC, se destaca como o maior do país construído em fase única, com 1,5 milhão de módulos instalados e capacidade de 902 MWp.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/02/2025**

## NACIONAL - BRASIL E FRANÇA ASSINAM ACORDO DE COOPERAÇÃO NA ÁREA PORTUÁRIA

Na ocasião, também foram abordados assuntos relacionados à sustentabilidade e às boas práticas em gestão portuária

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



*O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, com o prefeito da cidade de Le Havre, o ex-primeiro-ministro francês Edouard Philippe durante o encontro realizado em Brasília Foto: Jonilton Lima*

O Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, se reuniu com representantes do governo francês e assinou acordo de cooperação entre os países. Na ocasião, também foram abordados assuntos relacionados à sustentabilidade e

às boas práticas em gestão portuária.

Brasil e França mantêm uma relação de cooperação estratégica na área portuária, baseada no intercâmbio de conhecimento, investimentos e parcerias institucionais.

Para o ministro Silvio Costa Filho, o número de franceses querendo vir para o Brasil está aumentando. “Temos interesse em ampliar a agenda portuária Brasil/França. Hoje, grandes investidores franceses estão vindo investir no setor portuário do Brasil, a exemplo da CMA-CGM, que fez uma grande operação agora em São Paulo, com investimentos na ordem de € 2,5 bilhões de euros”, pontuou.

O ministro aproveitou para mencionar o processo para a primeira concessão hidroviária do país, referente à Hidrovia do Rio Paraguai. Com a iniciativa, a previsão é de um aumento expressivo na movimentação de cargas, podendo atingir entre 25 e 30 milhões de toneladas anuais até 2030.

O encontro também tratou do fortalecimento da cooperação bilateral de experiências em gestão, inovação e sustentabilidade. O Porto do Havre é referência em eficiência logística e práticas ambientais avançadas, sendo um modelo para iniciativas que buscam aprimorar a competitividade e a modernização dos portos brasileiros.

Na ocasião, o prefeito da cidade do Havre, Edouard Philippe, ressaltou que a França tem grande interesse no Brasil. “Estou aqui para compreender melhor quais são os projetos políticos do Brasil, para que possamos ser maiores parceiros e entender como podemos ter relações bilaterais mais próximas”, disse o prefeito da França, que também é presidente da AIVP, Associação Internacional de Cidades e Portos.

O prefeito ressaltou, ainda, a importância de considerar a questão da sustentabilidade nos portos e reiterou a necessária harmonia entre os centros urbanos e os ancoradouros. Sobre a temática, o ministro destacou importantes projetos em andamento no Ministério de Portos e Aeroportos, como a política de descarbonização no setor de transportes.

De acordo com Costa Filho, a parceria com a França pode contribuir para a melhoria da infraestrutura portuária no Brasil. “Estamos buscando novas soluções para tornar nossos portos mais eficientes e sustentáveis. E a troca de conhecimento com países que são referência no setor é fundamental para esse avanço”, destacou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/02/2025**

## COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÕES DE VEÍCULOS BRASILEIROS CRESCEM 52% EM JANEIRO

Bom desempenho das vendas para a Argentina contrasta com queda nos embarques para o México

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**De acordo com a Anfavea, em janeiro foram exportados 28,7 mil veículos, uma alta de 52,3% em relação ao mesmo período de 2024, quando foram vendidas 18,8 mil unidades. Foto: Divulgação/Suape**

O setor automotivo brasileiro registrou um aumento de 52,3% nas exportações de veículos em janeiro, com um total de 28,7 mil unidades enviadas para o mercado externo. Os dados foram divulgados na segunda-feira, dia 10, pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), e mostram um crescimento em comparação com janeiro de 2024, quando foram exportadas 18,8 mil unidades. Esse avanço foi impulsionado principalmente pelas vendas para a Argentina, que

teve uma alta de 207% no volume exportado.

As exportações para a Argentina somaram 19,4 mil unidades no primeiro mês de 2025, representando 68% do total das exportações brasileiras de veículos. Isso marca um grande aumento em relação a 2024, quando o país correspondia a 34% das vendas externas. “Somente em janeiro o mercado argentino cresceu 103%. E, com isto, os veículos brasileiros aumentaram não só o volume como a participação”, destacou Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea. A previsão para o mercado argentino é de que o volume de vendas alcance entre 550 mil e 600 mil unidades em 2025, consolidando ainda mais o país vizinho como o maior destino das exportações brasileiras de automóveis.

Embora o desempenho no mercado argentino tenha sido positivo, a Anfavea também alertou para os desafios, como a queda de 80% nas exportações para o México, que passaram de 3,8 mil unidades em janeiro de 2024 para 778 unidades em janeiro de 2025. “Tivemos produção mais restrita de alguns produtos com boa penetração no México do fim de 2024 ao início de 2025”, explicou Lima Leite. Além disso, as exportações para o Chile e a Colômbia, embora com aumentos modestos de 3% e 24%, apresentaram quedas nas unidades enviadas, com quedas de 6% e 4%, respectivamente.

A receita gerada pelas exportações também teve um bom desempenho, atingindo US\$ 807,8 milhões, um aumento de 30,2% em relação aos US\$ 620,6 milhões registrados no mesmo período de 2024. No entanto, a Anfavea observou que o crescimento em volume não foi acompanhado de forma proporcional pelo aumento na receita, em razão da exportação de produtos com valor inferior, como os kits de montagem (CKDs).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/02/2025**

## BRASIL EXPORT - PERNAMBUCO EXPORT DEBATE SOLUÇÕES PARA AUMENTAR COMPETITIVIDADE GLOBAL

Evento reúne empresários e Governo nos próximos dias 20 e 21 para debater melhorias no setor logístico no estado

Da Redação [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)



**O Complexo Industrial Portuário de Suape, que no ano passado alcançou a segunda maior movimentação de seus 46 anos de existência, projeta dobrar este número até 2030**

Pernambuco exportou cerca de 203 mil toneladas de produtos em janeiro de 2025, com transações que ultrapassam US\$ 145 milhões. Com forte produção de açúcar e frutas, o estado está entre os três principais exportadores do Nordeste, atrás apenas da Bahia, que é quase seis vezes maior em território e se destaca na produção de minério de ferro, e o Maranhão, com o triplo do tamanho e grandes reservas de bauxita e

alumina.

O diferencial pernambucano e a infraestrutura capaz de conectar os centros industriais e agrícolas com o mundo serão temas do fórum estadual Pernambuco Export, que acontece nos próximos dias 20 e 21 na capital Recife, com visitas técnicas ao Complexo Portuário Industrial de Suape, ao Porto Digital e ao Porto do Recife.

O Porto do Recife tem aumentado a participação no comércio internacional e se prepara para receber investimentos de R\$ 50 milhões que serão empregados pelos arrendatários dos terminais REC 08, REC 09 e REC 10, que movimentarão grãos sólidos e cargas gerais.

Já o Complexo de Suape, que no ano passado alcançou a segunda maior movimentação de seus 46 anos de existência, projeta dobrar este número até 2030. Para isso, prepara importantes obras de infraestrutura, como a dragagem dos canais externo e interno, a reestruturação do molhe de proteção e a conclusão do Trem 1 da Refinaria Abreu e Lima, previsto para o primeiro semestre deste ano. Outra expectativa é pelo início das operações da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Pernambuco.

Mas as exportações pernambucanas dispõem também de outro modal de transporte. As frutas, por exemplo, são enviadas de avião até Estados Unidos, Europa e África.

O Aeroporto de Petrolina tem hoje o maior terminal de cargas refrigeradas do Brasil, a maior extensão de pista e a maior resistência de pavimento de pistas de aeroportos do Nordeste. São até 3.250 metros disponíveis para decolagem de grandes jatos. O estado conta, ainda, com outros quatro aeroportos que operam voos comerciais.

### Transporte terrestre

Uma das maiores demandas do setor produtivo do estado é a construção do ramal pernambucano da Transnordestina. O projeto do Governo Federal que visa integrar o Nordeste brasileiro deve atravessar o território local, ligando o sertão ao Complexo de Suape. A obra é prioridade do Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste e do Novo PAC. No orçamento deste ano, há previsão de investimento de R\$ 450 milhões no empreendimento.

O trecho Salgueiro-Suape terá cerca de 534 km, sendo que cerca de 160 km já foram implantados entre as cidades de descarte de materiais.

As investigações tiveram início após uma denúncia recebida pelo Inea. Durante três semanas, agentes monitoraram as atividades do estaleiro e constataram a retirada irregular de peças de navios sem nenhum cuidado ambiental, expondo os trabalhadores a materiais tóxicos. O corte do aço das embarcações era feito com maçaricos e fogo, liberando manchas de óleo na água que se espalhavam por dezenas de metros na Baía de Guanabara.

Estima-se que cada navio desmontado no local armazenava entre 20 e 30 mil litros de resíduos contaminantes, como óleos lubrificantes, mercúrio, amianto e chumbo. Para operar legalmente, um estaleiro precisa ter credenciamento e um plano de descarte adequado, com critérios técnicos de reciclagem e proteção ambiental. Além disso, deve garantir que seus processos evitem a contaminação das águas e do lençol freático pelos produtos químicos presentes nos cascos das embarcações.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 11/02/2025**

**REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DO RJ FECHA ESTALEIRO QUE DESMONTAVA NAVIOS ILEGALMENTE**

Investigação apontou que empresa operava sem licença e despejava resíduos tóxicos na Baía de Guanabara

Da Redação [redacao.jornal@redebene.com.br](mailto:redacao.jornal@redebene.com.br)



**A ação fez parte da Operação Chittagong: segundo as autoridades, o estaleiro operava sem licença e provocava grave contaminação do solo e da água com resíduos tóxicos**

O governo do Rio de Janeiro interditou na segunda-feira (10) um dos maiores estaleiros que realizava o desmanche ilegal de navios às margens da Baía de Guanabara. A ação fez parte da Operação Chittagong e foi coordenada por técnicos da Secretaria de Estado do Ambiente e Sustentabilidade, do Instituto Estadual do Ambiente (Inea) e por

policiais da Delegacia de Proteção ao Meio Ambiente e do Comando de Polícia Ambiental. Segundo as autoridades, o estaleiro operava sem licença e provocava grave contaminação do solo e da água com resíduos tóxicos.

A interdição representa um avanço no combate aos crimes ambientais na região. Durante a ação, nove pessoas foram notificadas, incluindo o gerente da empresa, que foi encaminhado à delegacia para responder criminalmente. As infrações constatadas incluem poluição do solo por vazamento de óleo, poluição hídrica na Baía de Guanabara, operação irregular de descomissionamento de embarcações e acondicionamento inadequado de produtos perigosos.

Em agosto de 2024, o Inea já havia determinado a paralisação das atividades do estaleiro, após constatar que a empresa possuía apenas permissão municipal para reparo de embarcações, e não para descomissionamento de navios. Mesmo após a notificação, a empresa manteve suas operações irregulares, o que levou à ação mais enérgica do governo.

“O governo do estado tem sido duro e implacável contra esses crimes ambientais. Pela segunda vez estamos fechando essa espécie de ferro-velho de navios, que muitas vezes são responsáveis por jogar peças obsoletas no mar, além de outros poluentes. Estamos promovendo um intenso trabalho de despoluição da Baía de Guanabara e esse trabalho de fiscalização e inteligência é essencial para alcançarmos essa meta”, afirmou o secretário estadual do Ambiente e Sustentabilidade, Bernardo Rossi.

A interdição deste estaleiro é a segunda realizada pelo governo estadual neste ano. Na semana passada, um outro estaleiro, localizado no Caju, também foi fechado por operar sem qualquer licença ambiental para descarte de materiais.

As investigações tiveram início após uma denúncia recebida pelo Inea. Durante três semanas, agentes monitoraram as atividades do estaleiro e constataram a retirada irregular de peças de navios sem nenhum cuidado ambiental, expondo os trabalhadores a materiais tóxicos. O corte do aço das embarcações era feito com maçaricos e fogo, liberando manchas de óleo na água que se espalhavam por dezenas de metros na Baía de Guanabara.

Estima-se que cada navio desmontado no local armazenava entre 20 e 30 mil litros de resíduos contaminantes, como óleos lubrificantes, mercúrio, amianto e chumbo. Para operar legalmente, um estaleiro precisa ter credenciamento e um plano de descarte adequado, com critérios técnicos de reciclagem e proteção ambiental. Além disso, deve garantir que seus processos evitem a contaminação das águas e do lençol freático pelos produtos químicos presentes nos cascos das embarcações.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/02/2025

### REGIÃO SUDESTE - FORÇA-TAREFA VAI FISCALIZAR SETOR AÉREO APÓS QUEDA DE AVIÃO EM SP

Crea-SP prevê 570 ações para verificar manutenção de aeronaves, serviços de táxi aéreo e fabricação de peças e componentes

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



*Na segunda-feira, um avião fez um pouso de barriga no Aeroporto Estadual de Sorocaba. O trem de pouso apresentou problemas no momento da descida. Ninguém ficou ferido*

O Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo (Crea-SP) anunciou o início de uma força-tarefa para fiscalizar empresas responsáveis pela manutenção de aeronaves, prestação de serviços de táxi aéreo e fabricação de peças e componentes aeronáuticos. A iniciativa foi tomada após a queda de um avião particular na zona oeste de São Paulo na última sexta-feira (7) e um pouso de emergência no Aeroporto de Sorocaba, registrado na manhã de segunda-feira (10).

A força-tarefa prevê a realização de 570 ações de fiscalização, “de caráter orientativo e preventivo”, segundo o conselho. “A operação deve contribuir com o fortalecimento da segurança do setor, já que visa verificar a regularidade das companhias que prestam serviços de manutenção de aviões, com análise de quadro técnico, prestadores de serviços e profissionais envolvidos”, diz a nota divulgada pelo Crea-SP.

A operação será realizada em mais de 80 municípios ao longo das próximas duas semanas, mobilizando equipes especializadas para verificar o cumprimento das normas técnicas e garantir maior segurança nas operações aéreas.

Na última sexta-feira (7), um grave acidente aéreo ocorreu na Avenida Marquês de São Vicente, na região da Barra Funda, em São Paulo. A aeronave, um bimotor King Air prefixo PS-FEM, caiu sobre um ônibus, resultando na morte do advogado Márcio Carpena, proprietário do avião, e do piloto Gustavo Medeiros. O acidente aconteceu por volta das 7h20, poucos minutos após a decolagem do Aeroporto Campo de Marte. A torre de controle perdeu contato com a aeronave às 7h16.

#### Sorocaba

Na segunda-feira, um avião fez um pouso de barriga no Aeroporto Estadual de Sorocaba. O trem de pouso apresentou problemas no momento da descida, fazendo com que a aeronave fosse arrastada de barriga por 500 metros. Houve vazamento de combustível e um princípio de incêndio, que foi controlado pelas equipes do aeroporto. Ninguém ficou ferido.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/02/2025



#### JORNAL O GLOBO – RJ

### MERCADOS NÃO ESTÃO REAGINDO ÀS TARIFAS DE TRUMP SOBRE IMPORTAÇÕES DE AÇO E ALUMÍNIO; ENTENDA

Após recuo em relação à taxação de produtos do México e do Canadá, investidores estão começando a diferenciar o discurso do presidente americano do real impacto econômico de suas políticas comerciais

Por O Globo, com agências internacionais — Rio de Janeiro



**Presidente americano impôs taxa de 25% sobre importações de aço e de alumínio e afirmou que não há exceções — Foto: Jair F. Coll/Bloomberg**

Os anúncios de tarifas do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, são geralmente recebidos com nervosismo inicial no mercado. Entretanto, a notícia referente à imposição de tarifas de 25% sobre as importações de aço e alumínio pelos EUA, sem exceção, não teve grandes reflexos.

Embora a taxação seja preocupante para os fabricantes, seu impacto geral pode ser menos significativo, pelo menos num primeiro momento. Os investidores têm se mostrando indiferentes às novas tarifas por acreditarem que possa ser apenas mais uma ameaça ou uma tática de negociação do presidente americano.

Por aqui, o dólar encerrou em queda de 0,31%, a R\$ 5,767, enquanto o Ibovespa, principal índice de ações da Bolsa brasileira, subiu 0,65%, a 126.391 pontos às 17h01. Lá fora, a moeda americana acumulava perdas frente às principais divisas do mundo. O índice DXY — que mede a força do dólar ante uma cesta de seis moedas — recuava 0,36%.

As Bolsas europeias fecharam em alta, enquanto as americanas — ainda em negociação — operavam majoritariamente no campo positivo.

Com o episódio envolvendo México e Canadá, o mercado está aprendendo a diferenciar o discurso de Trump do real impacto econômico de suas políticas comerciais.

Na semana passada, Trump havia anunciado a imposição de tarifas de 25% sobre produtos importados dos dois países, mas recuou e concordou em adiar o 'tarifaço' por 30 dias. As sobretaxas foram adiadas após Trump falar com a presidente mexicana, Claudia Sheinbaum, e o premier canadense, Justin Trudeau.

Para Nicolas Gomes, especialista da Manchester Investimentos, a beligerância de Trump seguida de cessão de espaço para estabelecer diálogo com os países é lida pelo mercado financeiro como fator atenuante de possíveis prejuízos às empresas do setor e, conseqüentemente, ao câmbio:

— Ele (Trump) faz discurso ameaçador de início, abre para todo o público a tomada de decisão e, a partir disso, ele barganha para conseguir melhores acordos — afirma ele, apontando que um possível acordo dos EUA com a Austrália está sendo desenhado para evitar a tarifação sobre os produtos metálicos.

Relatório do Itaú BBA divulgado na segunda-feira diz que 15% do aço importado pelos EUA vem do Brasil, com a fatia do país representando 60% de toda a liga metálica aqui produzida. Segundo o banco, as exportadoras brasileiras que mais podem ser impactadas são Ternium e ArcelorMittal, que não são listadas na B3.

Segundo o BBA, exportações brasileiras para os EUA representam de 1% a 2% da receita consolidada da Gerdau. Na Usiminas, a fatia de toda América do Norte sobe para 3%, enquanto a CSN tem aproximadamente 4% da receita vinda do continente.

Ainda é cedo para desenhar o impacto na receita das empresas, segundo instituições financeiras. Mas a Gerdau é uma das empresas brasileiras que podem sair beneficiadas diante da taxaço. Segundo o BTG, a empresa é uma beneficiária, porque, apesar das incertezas sobre o cenário futuro, podem ser criadas “melhores oportunidades de valor”. Os papéis da empresa já valorizaram mais de 6% desde sexta-feira, antes do anúncio no fim de semana.

O Itaú BBA estima que um aumento de 5% nos preços dos materiais da liga nos EUA aumentaria 12% no EBITDA (lucro antes juros, impostos, depreciação e amortização). Segundo o banco, a Gerdau possui uma capacidade instalada para produzir 3,8 milhões de toneladas de aço anualmente nos Estados Unidos.



**O presidente dos EUA, Donald Trump, fala à imprensa após assinar uma ordem executiva — Foto: ANDREW CABALLERO-REYNOLDS / AFP**

— O mercado está percebendo que isso é mais retórica do que um significado literal, então é uma forma muito emocional de negociar — disse Giles Coghlan, principal analista de mercado da GCFX, em entrevista à Reuters, acrescentando:

— Portanto, os investidores não querem começar a se movimentar antecipando algo que muito provavelmente pode ser revertido.

Lucas Serra, analista da Toro Investimentos, aponta que a disparada do dólar em todo o mundo no ano passado teve grande peso da postura truculenta de Trump em relação às tarifas. Quando eleito, o presidente americano parecia resoluto de que iria impor a promessa de campanha de introduzir uma tarifa geral de 20% sobre as importações dos americanos de todos os países e de 60% sobre bens da China.

Entretanto, quando empossado, Trump mudou de rota: ainda não promoveu a tarifa geral prometida, optando por impor taxas por países ou por produtos, além de a alíquota contra as importações da China estar, por ora, somente em 10%.

Para ele, este movimento corrobora a visão de que Trump tem usado as tarifas como forma de negociar com outros países a favor de seus interesses políticos e econômicos.

Apesar dos operados sinalizarem que já enxergam boa parte das ameaças tarifárias do americano como apenas bravatas, Serra afirma que "ainda é cedo para afirmar" que o posicionamento atual do presidente será permanente:

— Ainda é um período probatório, o mercado ainda está vendo o que faz sentido acreditar ou não (sobre as tarifas).

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 11/02/2025**

## **PRESIDENTE DA COP30 DIZ QUE NÃO HÁ CONTRADIÇÃO ENTRE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS E DISCURSO AMBIENTAL DO GOVERNO**

Em entrevista à BBC, André Corrêa do Lago também falou dos impactos da saída dos EUA do Acordo de Paris

O presidente da COP30, André Corrêa do Lago, afirmou que não vê "contradição" entre o discurso ambiental do governo brasileiro e o projeto de exploração de petróleo na foz do Amazonas. Em entrevista à BBC, o diplomata, recentemente nomeado pelo presidente Lula para presidir a edição brasileira da conferência do clima, também afirmou que a saída dos EUA do Acordo de Paris pode prejudicar metas globais de combate às mudanças climáticas.

O assunto da exploração de petróleo na Margem Equatorial, no foz do Rio Amazônia, em um território do Amapá, voltou à tona após declarações do novo presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil), do Amapá, em favor do projeto da Petrobrás. Desde o início da gestão de Lula, o tema vem gerando protestos de ambientalistas, além de ter criado rugas internas.



*O embaixador André Corrêa do Lago, presidente da COP30 — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo*

Na semana passada, Lula se comprometeu com Alcolumbre a destravar a proibição de pesquisas na região da Foz do Amazonas, como informou o colunista Lauro Jardim, do GLOBO.

Ao responder sobre acusações de contradição entre esse projeto e o discurso ambiental do governo, que tem a presidência da COP30 justamente como uma dessas marcas, André Corrêa do Lago negou que a exploração de petróleo impedisse os avanços do Brasil no setor ambiental.

— Não acho que seja uma contradição porque se você pegar qualquer país do mundo, eles estão fazendo coisas com vistas a chegar à meta de net zero (equilíbrio entre emissões e captura de gases do efeito estufa). Alguns países estabeleceram isso como meta em 2050, como o Brasil. Mas se você tomar como exemplo a Alemanha, ela parou de usar energia nuclear e voltou a usar carvão. Por que ela fez isso? Porque dentro do seu plano de transição, eles consideraram que, econômica e racionalmente, eles ainda tinham que usar carvão por alguns anos até conseguir engatar na transição com vistas à meta de net zero até 2050 — respondeu o presidente da COP30, à BBC, em entrevista publicada nesta terça (11).

O diplomata também respondeu sobre impactos da saída dos EUA do Acordo de Paris sobre metas de financiamento ao combate às mudanças climáticas. Existe um plano para arrecadar 1,3 trilhão de dólares a fim de custear projetos dessa natureza aos países em desenvolvimento.

— Se a maior economia do mundo não está orientada especificamente para o combate à mudança no clima, isso tem uma influência no mundo inteiro — disse Lago, que acrescentou que "muitas das soluções" acontecem em outras negociações além da COP, como no G20.

O presidente da COP30 também negou rumores de que a COP30 pudesse sair de Belém, ou ser dividida com outra cidade. Ele afirmou que esteve recentemente na capital paraense, onde viu "avanços incríveis".

*Fonte: O Globo - RJ  
Data: 11/02/2025*

## **“PAUTA TÓXICA”: O ARGUMENTO DE HUGO MOTTA PARA SEGURAR A ANISTIA DO 8 DE JANEIRO**

*Por Bela Megale*



*Hugo Motta, Presidente da Câmara dos Deputados — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo*

Deputados de extrema direita e o próprio Jair Bolsonaro têm trabalhado com afinco para reunir votos e aprovar a anistia dos envolvidos nos ataques de 8 de janeiro nas próximas semanas. Se depender do presidente da Câmara, Hugo Motta, porém, o tema ficará longe da pauta, ao menos no início de sua gestão.

Segundo ministros do Supremo Tribunal Federal (STF), Motta disse, em conversas reservadas, que considera o tema uma das “pautas tóxicas” da Casa. Para ele, o tema pode inviabilizar que assuntos mais urgentes à população sejam apreciados no plenário. O parlamentar fez a avaliação de que, se iniciar as votações com temas polêmicos e que dividem o Congresso, os projetos prioritários serão prejudicados.

Por isso, mesmo com a fala de o 8 de janeiro não teria sido uma tentativa de golpe, Motta deixou claro para ministros do Supremo que não tem interesse em pautar a anistia a curto prazo. Como revelou a coluna, o presidente da Câmara buscou Alexandre de Moraes, Gilmar Mendes e outros magistrados depois de sua afirmação sobre o 8 de janeiro. O objetivo foi “não deixar o ruído crescer”.

Motta deixou claro que não vai apostar na agenda que coloque os Poderes em conflito e disse que seguirá na busca pelo equilíbrio.

No STF, a fala do presidente da Câmara foi encarada de duas maneiras. Parte dos magistrados considerou a afirmação como um gesto aos bolsonaristas e outra ala avaliou que ele viu o episódio de maneira isolada, pela perspectiva de algumas condenações e sem a profundidade revelada pelas investigações da Polícia Federal.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/02/2025*

### **MOTTA SE COMPROMETE COM AVANÇO DA PEC DE RENEGOCIAÇÃO DA DÍVIDA DOS MUNICÍPIOS E NEGA IMPACTO FISCAL**

Proposta já foi aprovada no Senado, na CCJ da Câmara e aguarda instalação de comissão especial  
*Por Victoria Abel — Brasília*



*Hugo Motta, Lula, Davi Alcolumbre e Alexandre Padilha — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo*

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), afirmou nesta terça-feira que vai instalar a comissão especial para discutir a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 66, que permite uma renegociação de dívidas dos municípios, reabrindo prazo para prefeituras parcelarem suas dívidas com a Previdência. Motta disse que vai pedir indicação aos líderes partidários para formação do colegiado.

A proposta foi aprovada no Senado e na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara no ano passado. Após aprovação na comissão especial, a PEC poderá seguir para o plenário da Casa, onde passará por dois turnos de votação.

— Reafirmo meu compromisso de dar andamento aos debates de interesse dos municípios. A presidência da Câmara dos Deputados vai fazer reunião para instalação da comissão da PEC 66. Isso vai acontecer assim que recebermos dos líderes partidários a indicação dos membros — disse em evento da Frente Nacional de Prefeitos e Confederação Nacional dos Municípios.

O presidente da Câmara vem pregando a responsabilidade fiscal e defende projetos de ajuste fiscal e redução de despesas. Questionado sobre o provável impacto fiscal da medida nas contas do governo, Motta negou.

— Não (tem impacto). Ela (a proposta) só alonga o prazo de negociação dos débitos da previdência e limita o pagamento de precatórios por parte dos municípios — disse ao GLOBO.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/02/2025*

### **GOVERNO LULA QUER ARGUMENTAR COM TRUMP QUE TARIFA SOBRE AÇO BRASILEIRO VAI PREJUDICAR AS INDÚSTRIAS AMERICANAS**

Integrantes da gestão brasileiro veem pequeno espaço para negociar exceções

*Por Eliane Oliveira — Brasília*



*O presidente americano, Donald Trump — Foto: Jim Watson / AFP*

Um dia depois de o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, tornar oficial a aplicação de uma sobretaxa de 25% sobre as importações de aço e alumínio de todos os países, integrantes do governo Luiz Inácio Lula da Silva, em uma avaliação preliminar, acreditam que há pequeno espaço para uma negociação que permita o uso de cotas ou exceções.

Por isso, em contatos a serem feitos com autoridades americanas, o Brasil usará como argumento que as exportações brasileiras são, principalmente, de matérias-primas, que ficarão mais caras para as indústrias americanas.

O próprio Trump já sinalizou que não concorda com exceções, por considerar que não costumam funcionar.

Nesta terça-feira, o ministro da Secretaria de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, afirmou que o Brasil não entrará em "guerra comercial" por conta das tarifas.

Nos bastidores, a informação é que tudo está sobre a mesa em uma negociação com Washington além da criação de cotas que permitiriam ao Brasil vender determinadas quantidades dos produtos sem sobretaxa: a reciprocidade em relação ao aço e ao alumínio americano, a elevação de tarifas sobre uma lista de itens importados dos EUA e, na falta de um acordo, uma ação na Organização Mundial do Comércio (OMC).

A expectativa é que, ainda nesta semana, seja elaborada uma estratégia comum do governo brasileiro diante do impasse. Itamaraty e os ministérios da Fazenda e do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços estão envolvidos nessas discussões.

Em seu primeiro mandato, o presidente dos EUA decidiu aplicar tarifas adicionais de 25% e 10%, respectivamente, sobre o aço e o alumínio. Contudo, graças à pressão de empresários americanos, o Brasil foi excluído e entrou em um regime de cotas. O governo brasileiro espera que esse posicionamento das indústrias daquele país se repita.

Em 2024, os EUA importaram 6 milhões de toneladas de aço do Canadá. O Brasil ficou em segundo lugar, com a venda de 4,1 milhões de toneladas, seguido pelo México, com 3,2 milhões.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/02/2025*

## **HADDAD APÓS REUNIÃO COM ALCOLUMBRE: 'VAMOS TER UM ANO MUITO PRODUTIVO DO PONTO DE VISTA LEGISLATIVO'**

*Por Ana Carolina Diniz*



*Ministro da Fazenda, Fernando Haddad, durante entrevista à Míriam Leitão — Foto: Diogo Zacarias/Ministério da Fazenda*

O ministro Fernando Haddad se reuniu com o presidente do Senado, Davi Alcolumbre, e os líderes dos partidos para discutir projetos prioritários para melhorar o ambiente de negócio neste biênio. Segundo ele, ainda há um conjunto de medidas que estão em tramitação na Fazenda ou estão na Casa Civil, que vão complementar aquelas 25 iniciativas divulgadas na semana passada após reunião com o presidente

da Câmara, Hugo Motta.

- Quero crer que pelo o que eu ouvi aqui e na casa e no gabinete do deputado Hugo Motta, que nós vamos ter um ano muito produtivo do ponto de vista legislativo, uma agenda boa, uma agenda que se for para apoiar e dar ritmo para essa agenda. Porque hoje, no mundo atual, o ritmo é tão importante quanto o mérito.

Segundo Haddad, alguns senadores pediram projetos próprios do Senado fossem incorporados à agenda do governo.

- E nós entendemos que há sim bons projetos, como aconteceu como o marco de garantias, a lei do seguro, várias propostas que eram de iniciativa de parlamentares, foram acolhidas pelo Executivo como se nossas fossem.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/02/2025*

### **HADDAD APRESENTA AO SENADO PRIORIDADES NA ÁREA ECONÔMICA; ALCOLUMBRE DEFENDE DEIXAR 'DIVERGÊNCIAS DE LADO'**

Reunião discutiu esforços para evitar esvaziamento da pasta, e acontece após encontro com Hugo Motta sobre projetos estratégicos

*Por Bernardo Lima — Brasília*



*O presidente do Senado Federal, Davi Alcolumbre, ao lado do presidente Lula — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo*

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil) se reuniram nesta terça-feira, na Residência Oficial da Casa, para discutir as prioridades da pasta em 2025.

Alcolumbre defendeu uma atuação conjunta para impulsionar a agenda econômica do país e pediu que os parlamentares deixem as diferenças políticas de lado.

— Vamos deixar as divergências de lado e, com esse espírito, estamos aqui para fazer a diferença enquanto Parlamento na agenda do Brasil mas principalmente dos brasileiros — afirmou Alcolumbre, destacando a necessidade de cooperação entre Senado, Câmara e governo federal.

O presidente do Senado disse que os ministros conversaram sobre agenda proposta pelo governo e lembro que Haddad conversou com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), sobre o assunto.

— Eu tenho certeza que essa relação de pacificação entre a Câmara e Senado vai fazer com que a gente colha bons frutos, pois teremos um Legislativo forte e unido [...] e tenho certeza que a recíproca é verdadeira do lado do governo para com o poder Legislativo— disse.

Ele ainda se colocou como interlocutor entre os poderes para facilitar essa comunicação.

— Esse é apenas o primeiro encontro de muitos que teremos para começarmos a conversar e dialogar sobre o futuro do Brasil sem aspecto ideológico, político ou partidário. Que a gente possa buscar a partir dessas reuniões as nossas convergências e deixar um pouco das divergências de lado em prol do Brasil e brasileiros

Haddad disse que os projetos apresentados tem o potencial de melhorar o ambiente de negócios do Brasil, que contribue para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do país. Segundo Haddad, se o Brasil não crescer de forma sólida e sustentável, "tudo fica mais difícil".



— Eu creio que vamos ter um ano muito produtivo do ponto de vista do Legislativo — afirmou. — As duas Casas estão unidas nos propósitos de ajudar o Brasil e com projetos bastante amadurecidos para melhorar ainda mais o ambiente de negócios.

Algumas das prioridades do governo para este ano incluem: o término da regulamentação da Reforma Tributária, taxação das big techs e ampliação da faixa de isenção do Imposto de Renda para quem recebe até R\$ 5 mil.

Além de Haddad, os ministros Alexandre Padilha (Relações Institucionais) e Simone Tebet (Planejamento) também participaram.

— O governo do presidente Lula é um governo que foi eleito pelo povo brasileiro e o parlamento precisa estar ladeado às agendas do governo, logicamente colaborando e contribuindo para melhorar e aperfeiçoar essa agenda com o olhar do Parlamento— afirmou Alcolumbre — Todos os gestos do governo foram de solidariedade e apoio institucional ao Parlamento.

### Orçamento

O adiamento da votação do Orçamento de 2025 para março tem freado o avanço de outras propostas econômicas do Executivo. Com isso, o ministro da Fazenda trabalha para evitar que a pauta econômica seja enfraquecida pelo Congresso.

Na semana passada, ele se reuniu com o presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos), para discutir o andamento de projetos estratégicos para a economia. Durante o encontro, apresentou 25 iniciativas, das quais 15 ainda aguardam aprovação do Legislativo.

Também deve ser discutida a questão dos vetos ao Programa de Pleno Pagamento da Dívida dos Estados (Propag) que os governadores de estados endividados querem derrubar. Eles defendem a utilização do Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR) para reduzir a dívida estadual e buscam isentar Estados em calamidade pública, como o Rio Grande do Sul, do cumprimento do teto de gastos enquanto perdurar a crise.

Governadores de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Rio Grande do Sul têm pressionado Alcolumbre e Motta para que o tema seja pautado.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/02/2025*

### **PÉ-DE-MEIA: TCU DEVE LIBERAR PAGAMENTO; GOVERNO NEGOCIA PRAZO PARA INCLUSÃO DO PROGRAMA NO ORÇAMENTO**

Plenário vota nesta quarta-feira o recurso da Advocacia-Geral da União (AGU) contra a cautelar de ministro

*Por Thaís Barcellos, Sérgio Roxo e Geralda Docca — Brasília*

O Tribunal de Contas da União (TCU) deve suspender a decisão cautelar do ministro da corte Augusto Nardes que bloqueou R\$ 6 bilhões em despesas do programa Pé-de-Meia este ano.

Em conversas reservadas, os ministros indicam que a tendência é modular a decisão de Nardes, de modo a exigir que o governo coloque as despesas para dentro do Orçamento, mas em um prazo mais longo, segundo interlocutores a par do assunto.

O plenário do TCU vota nesta quarta-feira o recurso da Advocacia-Geral da União (AGU) contra a cautelar de Nardes.

O ministro recebeu nos últimos dias representantes do Executivo e parlamentares da base e da oposição, que defendem a abertura de processo de impeachment contra o presidente Luiz Inácio Lula da Silva devido a uma avaliação de que o atual desenho do programa representa uma espécie de "pedalada".



Um ponto que tem sido usado nas negociações é que a Caixa manda a lista de pagamentos nesta quinta-feira.

### **120 dias**

Em reunião com Nardes, o governo se comprometeu em entregar até 120 dias um projeto para corrigir o financiamento do programa no Orçamento de 2026.

A solução não agrada a área técnica da corte de contas e os ministros também avaliam que é necessário que as despesas estejam no Orçamento. Mas devem modular a decisão devido à importância do programa e dar um prazo mais longo para o governo cumprir com a determinação.

### **Mobilização**

A questão tem mobilizado diferentes ministérios do governo. As pastas da Educação, da Fazenda, da Advocacia Geral da União e da Casa Civil, por meio da Secretaria Especial de Assuntos Jurídicos, abriram diálogo com o tribunal.

Fazenda, Advocacia-Geral da União e Casa Civil estão diretamente envolvidas nas negociações com TCU. Integrantes do Planalto afirmam que governo já conseguiu consenso com TCU para pagamento da parcela do mês de fevereiro que estava pendente. Em outra frente, trabalha para obter mais tempo para se adequar as mudanças exigidas pelo tribunal. A proposta do governo é adequar as despesas do Pé-de-Meia apenas no Orçamento de 2026, com ideia de a Corte autorize que esse ano seja pago via FGO.

Caso o TCU mantenha o veto ao uso do dinheiro, uma das possibilidades levantadas no governo é ir ao Supremo Tribunal Federal (STF) com a alegação de usurpação de competência da corte de contas para interferir no tema.

Se realmente o bloqueio for mantido, a gestão petista terá que remanejar recursos do Orçamento para não paralisar um programa considerado prioritário.

Não há, porém, ainda um desenho de órgãos que seriam afetados porque essa possibilidade não é tratada como concreta, mas diversas pastas podem acabar perdendo recursos para custear o Pé-de-Meia.

### **Entenda**

O programa, uma das principais iniciativas sociais do governo Lula, enfrenta risco de paralisação devido à restrição do uso de recursos provenientes do Fundo Garantidor de Operações (FGO) e do Fundo de Garantia de Operações de Crédito Educativo (Fgeduc).

O TCU argumenta que esses fundos devem ser incluídos no Orçamento da União antes de serem destinados ao programa. Do outro lado, a AGU argumenta que não há ilegalidade no uso dos fundos e alerta que o bloqueio de cerca de R\$ 6 bilhões pode comprometer a continuidade do programa, prejudicando milhares de estudantes.

O governo avalia que a discussão é técnica e representantes da gestão afirmam ter convicção que o uso de recursos provenientes do Fundo Garantidor de Operações (FGO) e do Fundo de Garantia de Operações de Crédito Educativo (Fgeduc) não configura irregularidade. Auxiliares do presidente Luiz Inácio Lula da Silva argumentam que houve aprovação pelo Congresso da utilização dos fundos e das transferências de recursos, inclusive com votos da oposição.

O Pé-de-Meia beneficia estudantes de baixa renda do ensino médio da rede pública que fazem parte do Cadastro Único (CadÚnico) para programas sociais. São cerca de 4 milhões de estudantes.

### **Como funciona**

A cada ano, o governo paga R\$ 2 mil por aluno, R\$ 200 pela matrícula e outras nove parcelas de mesmo valor de acordo com a frequência nas aulas. Ao final de cada ano concluído, o estudante tem

direito a mais R\$ 1 mil. E, no terceiro ano, se ele fizer o Enem, recebe mais R\$ 200. O total por aluno pode chegar a R\$ 9,2 mil. Parte do valor só pode ser sacada caso o aluno conclua ensino médio.

A legislação que criou o Pé-de-Meia instituiu um fundo para administrar os recursos do programa, o Fundo de Incentivo à Permanência no Ensino Médio. O fundo seria necessário, na visão do governo, para receber depositar os recursos para os alunos e receber de volta o dinheiro daqueles que não concluíram o ensino médio.

O TCU entendeu que parte dos recursos precisariam passar pelo Orçamento e não poderiam ser pagos “por fora”. O problema para o governo é que para que os R\$ 13 bilhões previstos para o Pé-de-Meia serem incluídos no Orçamento deste ano, um bloqueio de mesmo valor precisará feito em outras áreas.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/02/2025*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### ‘BRASIL TEM DE IR DEVAGAR E NÃO REAGIR POLITICAMENTE; NÃO TEM CACIFE’, DIZ RUBENS BARBOSA

Ex-embaixador em Washington e Londres avalia que o governo não deve ameaçar fazer retaliações a medidas de Trump e que tem argumentos para convencer os EUA a não aplicar tarifas ao aço exportado

*Por Carlos Eduardo Valim*



#### *Entrevista com*

***Rubens Barbosa - Presidente do Instituto de Relações Internacionais e Comércio Exterior (Irice) e ex-embaixador do Brasil em Londres e em Washington***

Como embaixador do Brasil em Washington entre 1999 e 2004, Rubens Barbosa liderou a primeira das negociações do País para evitar que o seu aço exportado fosse taxado pelos Estados Unidos. A ameaça retornou depois, em outros governos, como foi na primeira gestão de Donald Trump, em 2018, e agora, no início do seu novo mandato.

O presidente americano assinou na segunda-feira, 10, dois decretos impondo tarifas de 25% sobre todas as importações de aço e alumínio. A partir da experiência anterior e dos sinais que Trump vem dando, a melhor estratégia, para Barbosa, é seguir como o governo vem fazendo.

“Não adianta ameaçar retaliar”, afirma. “Tem de conversar e negociar.” E isso significa acionar não apenas os canais comerciais do governo estrangeiro, mas também falar com as empresas americanas importadoras do aço brasileiro, como também os Estados que exportam carvão para as siderúrgicas nacionais produzirem.

O Brasil terá a oportunidade de negociar para que as tarifas anunciadas por Trump ontem para importações do aço e alumínio nos EUA não se apliquem ao País? O primeiro-ministro australiano, Anthony Albanese, disse hoje que conversou com Trump e que ele concordou em considerar a possibilidade de isentar a Austrália.

Assim é o caminho. Em 2002, quando eu estava em Washington, pela primeira vez, colocaram tarifas para aço e alumínio, por causa desse problema de proteção da indústria americana. O Brasil é o segundo maior fornecedor de aço especial, de aço plano, beneficiado nos EUA. As empresas de lá

dependem do Brasil. Então, temos de conversar com as empresas, como aconteceu em 2002, em 2018 e deve ser agora.



*Rubens Barbosa, como embaixador em Washington, precisou negociar, em 2002, para evitar tarifas ao aço exportado brasileiro*

**Será mais eficiente, agora, negociar do que aplicar reciprocidade, como se falou ontem que o governo brasileiro poderia fazer e aplicar tarifas aos EUA também?**

Não adianta ameaçar retaliar. O governo está fazendo o certo, esperando para conversar e negociar. E isso não deve ser só com o governo, mas também com as empresas americanas, como as de automóvel e de aparelhos de linha branca. O Brasil supre diretamente este mercado com aço. Eles terão interesse de que exista algum tipo de cota sem taxaço e de isenço. Mas tudo isso tem de ser negociado. Não pode ficar falando pela imprensa. O importante é negociar diretamente e discretamente.

**As indústrias americanas que importam aço brasileiro podem ser prejudicadas pela taxaço, e repassar aumentos de custos? Isso não é um problema também para o Trump no controle da inflação, já que um dos argumentos de votos para ele nas eleições é que os preços no governo anterior estavam altos?**

Essas medidas que o Trump tem defendido serão negativas para o mercado americano. As empresas vão ter de pagar 25% de acréscimo no preço de compra dos insumos. Mesmo que parte da produção possa ser substituída por fornecimento interno, ninguém vai criar uma empresa agora. Levaria dois ou três anos para construir, para transferir a produção. E as tarifas afetam a quase todas as empresas exportadoras do setor. A Gerdau está produzindo lá, e vai até se beneficiar, porque o preço vai subir nos EUA e vão vender mais, mas outras, como a ArcelorMittal, precisam exportar. E não é uma discriminação contra o Brasil. É uma discriminação geral.

**O Brasil tem bons argumentos para evitar a taxaço, além do risco de aumento da inflação americana?**

Há bons motivos para algum tipo de relaxamento para o Brasil. Seria do interesse americano. No caso do Brasil, vendo as estatísticas, somos deficitários no comércio bilateral com os EUA e também no comércio siderúrgico. Assim, o Brasil está bem posicionado para negociar. Trump tem falado que quer conseguir concessões de países com grandes superávits na balança com o seu país. O Brasil não é esse caso. Este é um ponto importante. O governo brasileiro e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços devem estar conscientes disso, e negociar.



*Linha de produção da unidade de aços laminados, da ArcelorMittal, em São Francisco do Sul (SC) Foto: Divulgav&v&o/ArcelorMittal*

**As siderúrgicas brasileiras chegam a comprar carvão americano para o coque usado para produzir aço, e também compra aço americano. Ou seja, essa indústria beneficia o comércio americano?**

O Brasil pode alegar que se as tarifas forem impostas, vamos produzir menos aço e importar menos carvão e coque. Em 2002, visitamos Estados americanos produtores de carvão para conversar sobre isso. E o governo deve fazer isso de novo.

**Então, há caminhos para uma abordagem pragmática, para evitar que o Brasil seja prejudicado?**



Não se pode criar marola em torno disso. Tem de ficar tranquilo, sem radicalização, sem ideologia, e com pragmatismo. O governo vai buscar canais na área comercial do governo americano, e está abrindo negociação. Não sei como estão os canais de comunicação com o governo americano. Mas imagino que a embaixada tenha canais azeitados. É uma negociação técnica. A decisão é tomada em Brasília, mas a negociação acontece em Washington.

### **A retaliação não deve ser discutida no momento, então?**

O Brasil não tem de fazer nada. Só acompanhar, e reagir se afetar os interesses nacionais. O ideal é ficar quieto e não se meter no que não diz respeito ao Brasil. Chegou a sair a história que o Brasil poderia retaliar as medidas do Trump. Mas o governo não deve discutir nada por princípio. Precisa ver se afeta o interesse brasileiro. O Brasil tem de ir devagar e não reagir politicamente; não tem cacife (para isso). Temos um comércio exterior de US\$ 600 bilhões, que pode crescer, e muitos interesses a preservar.

### **A Europa pode ser mais agressiva nessa negociação?**

Temos de ver a reação deles. A Europa diz que vai reagir às tarifas de Trump. Não sei se vão querer mesmo. A Europa desde novembro de 2023 tem um mecanismo de retaliação. Por isso, o presidente francês, Emmanuel Macron, está falando mais. A União Europeia se adiantou e produziu legislação, já em vigor, para defender os produtos da região, a chamada lei contra medidas restritivas comerciais e de investimento. No caso do Brasil, não há legislação que permita a tomada de medidas contrárias à imposição de sanções, medidas restritivas ou tarifas unilaterais, em desrespeito às regras negociadas internacionalmente. O Brasil sempre defendeu que os direitos afetados na área comercial deveriam ser defendidos multilateralmente na Organização Mundial de Comércio (OMC).

### **A OMC seria um caminho, como a China disse que vai acionar o órgão contra as tarifas americanas? O Brasil no passado já ganhou o direito de aplicar retaliações contra os EUA, mas acabou sem as adotar porque afetaria os preços locais.**

Isso aconteceu no caso do algodão. O problema é que a OMC agora desapareceu. A China entrou na OMC por razões políticas. Mas não tem efeito nenhum. O organismo de solução de controvérsias não funciona mais, porque o órgão de apelação não existe mais. Então, contra os EUA vai fazer o quê? A própria diretora-geral da OMC (Ngozi Okonjo-Iweala) sugeriu ontem, quando perguntada sobre as tarifas, algo na linha de “calma, vão negociar com o Trump”. Ou seja, ela está dizendo “não vem que não tem”.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/02/2025*

## **ELETOBRAS FECHA PARCERIA PARA DESCARBONIZAR CONSUMO DE ENERGIA EM PORTOS**

Acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários prevê, entre outras medidas, levantamento do potencial para eletrificação de equipamentos portuários

*Por Luciana Collet (Broadcast)*

Para fortalecer a presença da Eletrobras junto a potenciais consumidores livres de energia, a companhia assinou um protocolo de intenções com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), para “subsidiar iniciativas de descarbonização em portos e terminais do País”.

Como parte das iniciativas, será efetuado um trabalho educacional sobre o mercado livre de energia por meio de encontros e seminários. A empresa e a agência reguladora também se comprometeram a elaborar um levantamento sobre os portos e terminais aptos a migrarem para o ambiente de contratação livre.

Adicionalmente, a ideia é apoiar os operadores aquaviários na eventual compra de certificados de energia renovável (I-REC), visando o abatimento das emissões de gases de efeito estufa resultantes da energia consumida em 2024, conforme o Escopo 2 do GHG Protocol Brasil.



**Eletrobras e Antaq assinaram acordo para 'subsidiar iniciativas de descarbonização em portos e terminais do País'** Foto: Anderson Coelho/Estadão

Em outra frente, Eletrobras e Antaq devem realizar o levantamento do potencial para aplicação de soluções em eletrificação como o “On-Shore Power Supply (OPS)” ou a eletrificação de equipamentos portuários, que possibilitaria que navios atracados, que geram sua própria energia pela queima de combustíveis fósseis, possam ser atendidos

pela rede elétrica local.

“A parceria com a Antaq soma-se à nossa jornada de apoio aos consumidores em suas iniciativas de descarbonização de cadeias produtivas. O setor aquaviário é relevante para a redução das emissões de gases de efeito estufa nas operações logísticas, e ter o apoio da agência reguladora desse mercado é uma forma de propiciar que a sustentabilidade se incorpore às práticas das empresas”, declarou o diretor de Relações Institucionais da Eletrobras, Bruno Eustáquio de Carvalho, por meio de nota.

Principal geradora de energia do País, a Eletrobras não era muito atuante junto aos grandes consumidores de energia até ser privatizada, em 2022. Desde então, adotou como estratégia ampliar sua carteira de clientes finais no mercado livre de energia, já que também esse segmento de comercialização vem passando por forte expansão. O número de consumidores atendidos pela companhia aumentou 115% entre o fim de setembro de 2023 e o mesmo mês do ano passado, quando alcançou 488 clientes, dado mais recente divulgado pela empresa.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 11/02/2025**

## TRUMP CITA AUMENTO DE IMPORTAÇÃO DE AÇO CHINÊS PELO BRASIL AO JUSTIFICAR TARIFA DE 25%

Documento afirma que, de 2022 a 2024, importações de países sujeitos a cotas, como Brasil, Argentina e Coreia do Sul, aumentaram 1,5 milhão de toneladas, mesmo com a demanda dos EUA caindo mais de 6,1 milhões de toneladas

Por Clayton Freitas

Entre os vários motivos que elencou para justificar a tarifa de 25% sobre todas as importações de aço e alumínio, o presidente Donald Trump citou o aumento na importação do produto chinês por parte do Brasil.



“As importações brasileiras de países com níveis significativos de excesso de capacidade, especificamente a China, cresceram tremendamente nos últimos anos, mais do que triplicando desde a instituição desse acordo de cotas”, cita a ordem executiva intitulada Adjusting Imports of Steel into The United States (Ajustando as Importações de Aço para os Estados Unidos).

**Tarifa do aço pode prejudicar exportações brasileiras** Foto: Daniel Teixeira/Estadão

O texto do republicano é corroborado pelos números. Relatório do Instituto Aço Brasil indica aumento de 14,6% das importações brasileiras do produto chinês, passando de 2,89 milhões de toneladas em

2023 para 3,3 milhões de toneladas no ano passado. Os dados indicam que a China é o maior exportador do produto para o Brasil.

Ainda segundo o enunciado da ordem executiva, a tarifa entra em vigor no dia 12 de março próximo. “Em meu julgamento, essas modificações são necessárias para abordar a parcela significativamente crescente de importações de artigos de aço e artigos de aço derivados dessas fontes, que ameaçam prejudicar a segurança nacional dos EUA”, escreve Trump.

O texto cita ainda que “à medida que a participação no mercado de importação de aço aumentou, o desempenho da indústria doméstica foi deprimido”.

A ordem executiva traz o raciocínio de que países com cotas de exportação para os EUA foram inundados pela oferta do aço chinês, e, em vez de combater esse excesso de oferta no mercado global, despejaram mais de sua produção no país da América do Norte, prejudicando as empresas locais. “Esses acordos alternativos (de definições de cotas) não resultaram em ação suficiente por parte desses parceiros de comércio para lidar com a capacidade excessiva de não-mercado, causada principalmente pela China, ou em cooperação suficiente desses parceiros de comércio em questões como remédios transacionais e assuntos de alfândegas ou monitorando o comércio bilateral de aço”, escreve Trump.

Antes da medida anunciada por Trump, o Brasil era um dos países que estavam sujeitos a cotas, tais como a Argentina e a Coreia do Sul. Segundo o documento, de 2022 a 2024, as importações de produtos desses países aumentaram em aproximadamente 1,5 milhão de toneladas, mesmo com a demanda dos EUA diminuindo em mais de 6,1 milhões de toneladas durante o período. “A Argentina continuou a exportar aço para os Estados Unidos em quantidades insustentáveis, especialmente um aumento recente de produtos semiacabados”, cita o texto.

O enunciado ainda aborda as importações de artigos de aço do Canadá e do México, que, segundo o texto, “aumentaram significativamente a níveis que mais uma vez ameaçam prejudicar a segurança nacional dos EUA.” O Canadá lidera a exportação de aço para os Estados Unidos, seguido do Brasil.

“Esses aumentos ocorreram enquanto as autoridades desses países apoiavam produtores não competitivos com subsídios e outras intervenções que exacerbaram a crise global de excesso de capacidade”, cita o texto.

Outro argumento é o de aumento das exportações de aço pela China. “Ao mesmo tempo, as exportações de aço da República Popular da China (China) aumentaram recentemente, ultrapassando 114 milhões de toneladas até novembro de 2024, ao mesmo tempo que deslocam a produção em outros países e os forçam a exportar maiores volumes de artigos de aço e artigos de aço derivados para os Estados Unidos”, cita o texto.

Ainda segundo a ordem executiva assinada por Trump, houve elevação de importações de aço e alumínio por parte dos países que os Estados Unidos firmaram acordos de cotas (o volume total comprado desses países passou de 74% em 2018 para 82% 2024). “Enquanto as importações de países sujeitos a restrições quantitativas permanecem elevadas, independentemente das mudanças nas condições de demanda dos EUA e dos investimentos substanciais feitos para expandir as capacidades da indústria doméstica”, menciona.

### **Impactos**

O presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva ainda discute os impactos da medida com um núcleo reduzido do governo. Para o setor do alumínio, os produtos brasileiros irão se tornar menos atrativos comercialmente com as tarifas.

Já as siderúrgicas com grande potencial de perdas na exportação são a ArcelorMittal e a Ternium, fabricantes de aço semi-acabado (placas); de outro, a CSN, que vende produtos laminados de alto valor agregado no mercado americano, com material enviado da sua usina em Volta Redonda (RJ)

para seu centro de distribuição local. Já a Gerdau pode se beneficiar com esse cenário, segundo avaliações de analistas. /Com Carlos Eduardo Valim

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/02/2025*

## **SEM ANGRA 3, CONTA SOBE PARA A UNIÃO E A ELETROBRAS, DIZ O PRESIDENTE DA ELETRONUCLEAR**

Situação da empresa piora se a nova usina não for concluída, diz Raul Lycurgo, que lista uma série de medidas de austeridade desde que assumiu o posto, em dezembro de 2023

*Por Denise Luna (Broadcast)*

RIO - O presidente da Eletronuclear, Raul Lycurgo, diz confiar no perfil desenvolvimentista do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para ver a usina nuclear Angra 3 ser concluída. Enquanto aguarda o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) bater o martelo sobre o projeto de R\$ 23 bilhões, em reunião prevista para o dia 18, e sem querer se envolver nas desavenças entre a União e a Eletrobras, controladoras da empresa, o executivo se concentra em equilibrar as contas para pelo menos sustentar a operação e a segurança das duas usinas existentes.

Desde que chegou à Eletronuclear, em dezembro de 2023, Lycurgo vem adotando medidas de austeridade. O Plano de Demissão Voluntária (PDV) lançado no ano passado, visando ao desligamento de 489 profissionais, só atraiu 133. Sem poder fazer um novo PDV — que precisa ser autorizado pelo sindicato da categoria, que se recusou —, a solução será a demissão direta, que deve envolver de 80 a 90 trabalhadores já aposentados e que não aderiram ao PDV.

Além disso, um Plano de Demissão Incentivada (PDI), que abrange todos os empregados, começa a ser gestado na companhia.

“Moral da história, o PDV me deu uma economia de R\$ 90 milhões (por ano), mas eu tenho de fazer mais e partir para o desligamento daqueles que já estão aposentados. Óbvio que com critério. Ninguém vai ser desligado desde que tenha ligação com segurança na usina, que tenha atividade de operação na usina”, frisou Lycurgo.



*Foto da obra de Angra 3 em 2015; usina ainda não foi concluída  
Foto: Fabio Motta/Estadão*

### **Privatização**

O desequilíbrio econômico da Eletronuclear, agravado pela privatização da Eletrobras, que suspendeu os aportes milionários anuais da União, é na maior parte causado pelo quadro inchado da estatal e gastos com material e serviços (PMSO). Para se ter uma ideia, Lycurgo explica que uma usina nuclear, em média, possui 600 empregados por gigawatt (GW).

“Como eu tenho 2 GW (Angra 1 e 2), eu teria de ter 1,2 mil empregados e tenho 3,6 mil, sendo 2 mil empregados próprios e 1,6 mil terceirizados. Em 2021, por conta de Angra 3, que nem existe, foi realizado um concurso público que trouxe mais 400 empregados, um absurdo”, explicou. “Outro exemplo de economia é o serviço de manutenção de Angra 2, que em 2023 custou 240 mil horas extras, em 2024 foi realizada com 40 mil horas extras, só com gestão.”

Outra medida será acabar com um benefício que também não é visto em nenhuma usina nuclear do mundo, destacou Lycurgo, que são as 1,2 mil casas de empregados em Angra dos Reis pagas pela Eletronuclear.

“Lugar nenhum no mundo tem isso. A única que tem próximo a isso é uma usina nos Emirados Árabes, porque ela fica, obviamente, afastada, e os operadores trabalham em um regime como se



fosse uma plataforma de petróleo”, informou o executivo, que também cortou viagens. “Eram mais de três mil viagens de carro por mês entre Rio e Angra.”

Também os 500 empregados lotados no escritório da empresa no Rio de Janeiro, uma distância de três horas de Angra dos Reis, serão reduzidos ao mínimo, e os demais terão que ir para a localização das usinas, ou cerca de 450 pessoas.

### **Equilíbrio**

Todas essas ações têm por objetivo equilibrar as contas da Eletronuclear, que gasta R\$ 1 bilhão por ano para manter os equipamentos de Angra 3, usina que, se a conclusão for aprovada, deve começar a operar em 2031.

“Em 2022 (ano da privatização da Eletrobras), a luz laranja já acendeu, deveria ter sido feito um ajuste. O que a Eletrobras estava gastando com o pessoal, com o material, com o serviço e outros, já estava R\$ 500 milhões descasado da tarifa. Significa que não tem cobertura tarifária”, explicou Lycurgo, ressaltando que o aporte de R\$ 3,5 bilhões na empresa, feito na época da privatização da Eletrobras foi utilizado na aceleração do caminho crítico de Angra 3, ou seja, a parte de engenharia civil do projeto.

De acordo com as regras da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), os gastos da Eletronuclear com PMSO (Pessoal, material, serviços e outros) em 2022 deveriam ser de R\$ 1,1 bilhão e estava em R\$ 1,6 bilhão. Em 2023, a Aneel continuou com R\$ 1,1 bilhão e o PMSO da empresa subiu para R\$ 1,78 bilhão.

“Ou seja, em 2022 estava 45% acima da cobertura tarifária, e em 2023 foi para 61% essa diferença. Eu ia ter R\$ 500 milhões de ‘gap’ (diferença) em 2022, R\$ 700 milhões em ‘gap’ em 2023 e, se eu tudo desse, ‘entre aspas’, certo no orçamento de 2024, eu teria um ‘gap’ de R\$ 1 bilhão em 2024. Essa foi a realidade que eu encontrei quando cheguei. Tanto é, que no dia 17 de janeiro de 2024, eu puxei o freio de mão e automaticamente pedi o quê? O ‘waiver’ (renegociação de dívida) do BNDES”, destacou.

Atualmente, a dívida da Eletronuclear é de mais de R\$ 7 bilhões, e as medidas de austeridade têm por objetivo obter uma economia de pelo menos R\$ 500 milhões. Mas, se Angra 3 não for construída, a situação piora. “A Eletronuclear não vai ter os R\$ 14 bilhões para colocar. Esse é o problema. Vai subir para os acionistas”, disse Lycurgo, referindo-se ao custo estimado para abandonar a construção da usina nuclear Angra 3.

“Eu estou muito confiante porque os números estão aí postos. O presidente Lula é um desenvolvimentista por natureza. Nós estamos falando num investimento de R\$ 23 bilhões que vai ser pago gerando energia. Uma usina que vai operar por 50, 100 anos, vai ser paga nos próximos 20 anos, com o recurso da energia produzida, sendo que os R\$ 14 bilhões (para desmontar) teria de ser (desembolsado) no curtíssimo prazo”, concluiu.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/02/2025*

## **INDÚSTRIA SIDERÚRGICA SE REÚNE COM O GOVERNO EM BUSCA DE SOLUÇÕES PARA ENFRENTAR TARIFAS DE TRUMP**

Representantes do Instituto Aço Brasil vão se encontrar com técnicos dos órgãos de comércio exterior e do Ministério de Relações Exteriores; EUA anunciaram taxa de 25% sobre exportações brasileiras

*Por Ivo Ribeiro*

Sob o impacto da decisão do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de tarifar em 25% todas as exportações de aço para o mercado americano, a indústria siderúrgica brasileira começou a se articular para buscar formas de enfrentar os efeitos das medidas na produção brasileira. O Brasil é o segundo maior exportador do material para os EUA, logo depois de Canadá, e à frente do México.

Representantes do Instituto Aço Brasil foram na manhã desta terça-feira, 11, para Brasília, onde terão reuniões com técnicos da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e da Câmara de Comércio Exterior (Camex), ambos órgãos executivos do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) para assuntos de comércio exterior.

Haverá ainda um encontro no Ministério de Relações Exteriores (MRE), conforme apurou o Estadão com uma pessoa ligada ao Instituto Aço Brasil, que representa as fabricantes de aço no País.



**exportação Foto: Divulgação/ArcelorMittal**

A tarifa de 25% atinge os embarques de aço do País aos Estados Unidos, principalmente material semi-acabado (placas e tarugos), que representam quase 90% das exportações ao mercado americano. Esse item é adquirido por empresas locais que não fabricam placas para transformá-las em produtos acabados que atendem diversos setores industriais do país.

**Usina de produção de placas da ArcelorMittal no complexo portuário e industrial de Pecém, próximo de Fortaleza: fábrica faz 3 milhões de toneladas por ano e é quase toda voltada à**

Entre as siderúrgicas que atuam no Brasil, as mais atingidas pelas medidas de Trump são as fabricantes de placas ArcelorMittal, com duas unidades fabris no País, e a Ternium, no Rio de Janeiro. O caso da companhia do empresário indiano Lakshmi Mittal é mais crítico: as unidades brasileiras abastecem 100% das necessidades da laminadora que o grupo, com a Nippon Steel, opera no Estado de Alabama. São 5 milhões de toneladas por ano que vão para essa planta, chamada Calvert.

Em aços laminados, as exportações foram de 460 mil toneladas no ano passado, de uma cota de exportação de pouco mais de 500 mil toneladas negociada em 2018, quando Trump anunciou, via Seção 232, a mesma tarifa de 25% para importações. No caso dos laminados, a CSN é a empresa mais afetada, pois faz embarques de material de alto valor agregado (chapas zincadas e pré-pintadas), tipos de aços usados no setor automotivo, de bens eletrodomésticos e na construção civil.

Uma expectativa da siderurgia brasileira é que se alcance uma negociação, principalmente para os semiacabados, que são o grosso das exportações aos EUA. Tentar convencer o governo americano que unidades de laminação do país poderão simplesmente paralisar atividades sem matéria-prima, levando à queda de oferta no mercado doméstico americano, gerando alta de preços nesses tipos de aço.

Conforme relatório do Itaú BBA, a siderúrgica americana Nucor Corporation (15ª no ranking mundial) alegou que volumes de aço importados isentos e dentro das cotas representaram cerca de 82% do total que entrou nos EUA em 2024. A empresa será uma das beneficiadas com freio nas importações de produtos siderúrgicos.

O Brasil exportou cerca de 10 milhões de toneladas de aço em 2024, sendo a maior parte (76%) de produto semi-acabado (placas e tarugos), informa o relatório. Os EUA representaram 60% desse volume. O Brasil é ainda o 2º maior exportador de ferro e aço para o país (15% do que importa desse produtos).

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 11/02/2025**

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### ELETOBRAS E ANTAQ FIRMAM ACORDO PARA DESCARBONIZAÇÃO DE PORTOS E TERMINAIS

Acordo envolve o levantamento de portos e terminais aptos para migrar ao mercado livre, no qual é possível escolher o fornecedor da eletricidade e estabelecer as condições contratuais

*Por Fábio Couto, Valor — Rio*



*Porto de Suape, no Grande Recife — Foto: Ascom/Suape*

A Eletrobras e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) firmaram uma parceria voltada para a descarbonização das operações em portos e terminais. A empresa e a agência assinaram um protocolo de intenções durante o lançamento do inventário de emissões de gases de efeito estufa pelo setor aquaviário, em Brasília.

O acordo envolve o levantamento de portos e terminais aptos para migrar ao mercado livre, no qual é possível escolher o fornecedor da eletricidade e estabelecer as condições contratuais, com a compra de energia renovável. O protocolo também pretende apoiar operadores aquaviários no abatimento das emissões de gases de efeito estufa por consumo em 2024, via emissão de certificados de energia renovável (I-Rec).

A parceria inclui também o levantamento do potencial para aplicação de soluções em eletrificação, como o On-Shore Power Supply (OPS), ou a eletrificação de equipamentos portuários, para que navios atracados possam ser atendidos pela rede elétrica local, no lugar da queima de combustíveis fósseis.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 11/02/2025*

## CHINA PODE SOFRER COM 'IMPACTOS INDIRETOS' DAS TARIFAS DE TRUMP SOBRE AÇO E ALUMÍNIO

Porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China afirmou que "não há saída no protecionismo". "E não há vencedores em guerras comerciais e tarifárias", acrescentou

*Por Nikkei Asia — Hong Kong*



*Operações no Porto de Águas Profundas de Yangshan — Foto: Bloomberg*

As novas tarifas anunciadas pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, sobre aço e alumínio, são amplas e afetam todo o mundo, não apenas a superpotência rival, a China. Mas, embora o impacto nas indústrias chinesas de metais possa parecer limitado à primeira vista, a nova medida da Casa Branca pode agravar as pressões dentro da segunda maior economia do mundo e desencadear uma

reação global de protecionismo, segundo analistas.

A China exportou US\$ 2,5 bilhões em produtos de aço e alumínio para os EUA em 2024, representando apenas 0,5% de suas exportações totais e 0,01% de seu PIB, segundo a Capital Economics.

Os economistas da empresa observaram que, mesmo após a imposição pelos EUA de tarifas de até 47,5% sobre alguns produtos de aço e 32,5% sobre as importações de alumínio no primeiro governo Trump, o comércio dos produtos entre os países "já é limitado e o impacto adicional de novas tarifas ainda mais altas deve ser pequeno".

No entanto, especialistas alertam que o anúncio de tarifas adicionais de 25% por Trump pode dificultar a capacidade chinesa de lidar com o excesso de capacidade que tem prejudicado os fabricantes chineses nos anos pós-pandemia.

Alvin Tan, chefe de estratégia de câmbio da Ásia no RBC Capital Markets, disse em nota que as tarifas "afetam indiretamente a China", já que o país é o maior produtor tanto de aço quanto de alumínio. "As exportações chinesas desses produtos também aumentaram porque a demanda local da indústria da construção caiu drasticamente com a crise no mercado imobiliário", disse ele.

A construção de apartamentos e projetos de infraestrutura é responsável por até 55% da demanda chinesa por produtos de aço, mas é improvável que se recupere em breve, segundo a Fitch Ratings. A falta de demanda pode manter o crescimento dos preços industriais próximo de zero por um período prolongado, aumentando as preocupações com uma possível deflação.

Porém, buscar outros mercados para vender o excedente pode aumentar ainda mais as tensões comerciais.

As siderúrgicas chinesas reduziram a produção em 1,7% no ano passado, para pouco mais de 1 bilhão de toneladas, mas as exportações atingiram um recorde de 110,7 milhões de toneladas, um aumento de 23% em relação a 2023. Os preços do aço e do alumínio caíram mesmo com o aumento dos volumes, sinalizando que os produtores chineses estão exportando deflação para outros países. Muitos governos têm alertado sobre a inundação de produtos baratos vindos da China, temendo que isso pode prejudicar os produtores locais e ameaçar empregos.

As reações contra isso incluem barreiras ao aço. Em julho de 2024, o Vietnã iniciou uma investigação antidumping sobre o aço laminado importado da China. Em setembro, a Índia impôs tarifas de até 30% sobre produtos siderúrgicos chineses para proteger suas indústrias locais.

"No curto prazo, [as siderúrgicas chinesas] não se preocupam com os EUA, mas se preocupam com a forma como outros países poderiam reagir", disse Xu Xiaofeng, gerente sênior do escritório de advocacia Sandler, Travis e Rosenberg, especializado em comércio internacional.

Um dos riscos é que países como o México também aumentem tarifas sobre produtos chineses para evitar serem vistos pelos EUA como facilitadores da evasão tarifária da China. Enquanto isso, as empresas chinesas podem ter que competir por uma fatia menor do mercado global, caso mais produtores de aço decidam redirecionar suas exportações para outros países que não os EUA, disse ele.

"A competição no mercado global será mais desafiadora para as siderúrgicas chinesas daqui para frente", acrescentou Xu.

As tarifas sobre aço e alumínio foram impostas uma semana depois que Trump aplicou uma taxa extra de 10% sobre todas as importações chinesas. Pequim respondeu rapidamente com uma série de medidas retaliatórias, como tarifas direcionadas ao petróleo bruto e outros produtos energéticos importados dos EUA, além de investigações sobre o Google e a inclusão de mais empresas americanas em uma lista negra de comércio.

Em uma entrevista coletiva na segunda-feira, Guo Jiakun, porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China, afirmou que "não há saída no protecionismo". "E não há vencedores em guerras comerciais e tarifárias."

As principais siderúrgicas chinesas já estão enfrentando dificuldades por razões domésticas, com algumas admitindo que dependem das exportações para aliviar as perdas.

A Maanshan Iron & Steel, afiliada do grupo China Baowu Steel – a maior produtora de aço do mundo em volume – espera reportar um prejuízo líquido anual de 4,59 bilhões de yuans (US\$ 629 milhões) em 2024, mais que o triplo do ano anterior.

O presidente da empresa, Jiang Yuxiang, disse em comunicado à bolsa de Hong Kong no mês passado que toda a indústria "passou por um ajuste profundo" devido a um "desequilíbrio entre oferta e demanda de mercado, baixos preços do aço e altos custos de matérias-primas". A combinação desses fatores negativos reduziu drasticamente as margens de lucro, enquanto a pressão sobre a produção e operação foi "tremenda".

No geral, em 2024, o lucro total das siderúrgicas chinesas caiu 50% em relação ao ano anterior, para 42,9 bilhões de yuans (US\$ 5,87 bilhões), enquanto a margem de lucro média das vendas foi de 0,71%, comparada a 1,33% em 2023, segundo dados preliminares da Associação Chinesa da Indústria do Ferro e Aço.

Entre as 10 maiores siderúrgicas do mundo, mais da metade são chinesas, de acordo com o ranking de produção bruta de 2023 da World Steel Association (WSA).

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 11/02/2025*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### ENTENDA COMO A TAXAÇÃO DO AÇO PELOS EUA IMPACTA EXPORTAÇÕES DO BRASIL

Avaliação é de especialistas entrevistados pela Agência Brasil  
*Por Lucas Pordeus León - Repórter da Agência Brasil*



*Foto: Vale/Arquivo/Divulgação© Vale/Arquivo/Divulgação*

A taxação de 25% sobre as importações de aço e alumínio, prometida pelo presidente dos Estados Unidos (EUA), Donald Trump, impacta a produção desses setores no Brasil, avaliaram especialistas em comércio exterior consultados pela Agência Brasil.

O país da América do Norte é o maior comprador do aço brasileiro. Segundo dados do Instituto Aço Brasil, em 2022, os EUA compraram 49% do total do aço exportado pelo país. Em 2024, apenas o Canadá superou o Brasil na venda de aço aos Estados Unidos.

No caso do alumínio, a dependência dos EUA é menor. O país foi o destino de 15% das exportações de alumínio do Brasil em 2023. O principal comprador do alumínio brasileiro é o Canadá, que absorveu 28% das exportações desse produto naquele ano. Os dados são da Associação Brasileira do Alumínio (Abal).

O professor do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) Luiz Carlos Delorme Prado afirmou que a possível taxação deve ter impacto nos setores atingidos, mas não deve causar maiores problemas para o conjunto da economia.



“Embora a taxa seja muito importante para essas indústrias, para o conjunto da economia brasileira o impacto não é tão grande assim. O Brasil vai ter que redirecionar essas exportações, ou então, o que eu acho mais importante, tentar aumentar o consumo doméstico de aço. O Brasil tem alternativas. É diferente do México e do Canadá, que são muito mais dependentes do mercado americano”, explicou Prado.

O especialista acrescentou que o impacto será menor para o setor do alumínio. “O setor pode sofrer indiretamente porque as exportações de produtos de alumínio do Canadá para os Estados Unidos podem cair, isso pode afetar as exportações brasileiras para o Canadá. Mas, de qualquer maneira, o impacto é menor”, completou.

Caso a taxa resulte em queda na produção desses produtos no Brasil, haverá perda econômica, de produtividade e de empregos nesses setores e nas demais áreas interligadas ao aço e ao alumínio, avaliou o economista, doutor em relações internacionais e CEO da Amero Consulting, Igor Lucena.

“No Brasil, você vai ter uma diminuição da fornalha, diminuição da cadeia produtiva e essa diminuição termina gerando queda da produção, que significa dispensa dos funcionários, queda do faturamento e até mesmo impacto na nossa balança comercial, com reflexos sobre o PIB”, comentou em entrevista à Agência Brasil.

### **Reciprocidade**

O governo brasileiro aguarda o governo dos Estados Unidos oficializar a taxa de 25% sobre as importações de aço e alumínio para se manifestar sobre o tema, informou o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

Na semana passada, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou que o Brasil pode usar a lei da reciprocidade, aumentando as taxas de produtos estadunidenses consumidos pelo Brasil. “O mínimo de decência que merece um governo é utilizar a lei da reciprocidade”, disse em entrevista a rádios de Minas Gerais.

### **Protecionismo**

Os analistas avaliam que a medida pode ser uma tentativa do governo Trump de favorecer o mercado de aço dos Estados Unidos ao encarecer o produto comprado no exterior. Porém, o economista Igor Lucena ponderou que haverá efeitos negativos para os estadunidenses.

“Um aço mais caro para os Estados Unidos ou uma falta de aço vai impactar negativamente a economia americana. Não há dúvida em relação a isso”, afirmou, acrescentando que o anúncio desse tarifaço pode ser uma tática para conseguir arrancar concessões dos países em negociações em outras áreas.

O professor Luiz Carlos Prado destacou que essa tática de negociação é prejudicial ao funcionamento da economia internacional. “Isso leva a ondas de choques, leva à redução de investimentos, leva a retaliações, porque, óbvio, o Brasil deve retaliar. Se o Brasil não reage, ele fica muito mais vulnerável a esse tipo de pressão”, comentou.

Durante o seu primeiro mandato, Trump impôs tarifas sobre o aço e o alumínio, mas concedeu depois cotas de isenção para parceiros, incluindo Canadá, México e Brasil, que são os principais fornecedores desses produtos.

**Fonte: Agência Brasil - DF**  
**Data: 11/02/2025**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### ARTIGO - EBIN É ALTERNATIVA PARA MERCADO DE AFRETAMENTOS

Por Fabrine Raupp Hartog Soares e João Pedro Riff Goulart *Opinião 11/02/2025 - 18:50*



A regulamentação da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBN-i ou Ebin) é aguardada pelo setor de navegação desde sua criação pela Lei n.º 14.301/2022, conhecida como BR do Mar. Espera-se que essa regulamentação ocorra em breve por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), com a revisão das Resoluções Normativas (RN) n.º 01/2015 e n.º 05/2016.

Após quatro anos de debates no Congresso Nacional, a Lei n.º 14.301/2022, conhecida como "BR do Mar", foi sancionada em 7 de janeiro de 2022, com o objetivo de estimular a cabotagem no Brasil e promover alterações relevantes em normas fundamentais para o transporte aquaviário, incluindo: (i) a Lei n.º 9.432/1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário; (ii) a Lei n.º 10.233/2001, que dispõe sobre o transporte aquaviário e cria a ANTAQ; e (iii) a Lei n.º 10.893/ 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante – FMM.

Dentre as inovações introduzidas pela BR do Mar, a criação da Ebin (art. 2º, XV, da Lei n.º 9.432/1997) se destaca como uma alternativa para ampliação e renovação da frota de embarcações nacionais. Seu modelo permite que empresas proprietárias de embarcações invistam exclusivamente em ativos, sem necessidade de operá-los, facilitando o afretamento de embarcações por Empresas Brasileiras de Navegação (EBN's), sem que estas precisem realizar altos investimentos em Capital Expenditure (CAPEX). A estrutura da Ebin surge, portanto, como uma solução para a alocação de capital, considerando que o alto custo de aquisição de embarcações foi apontado pelo Senado Federal como a principal barreira para novos players no setor de navegação (Parecer n.º 322, de 2021, do Plenário, do Senado Federal).

Essa estrutura é amplamente utilizada no mercado internacional da aviação. Nesse setor, empresas especializadas, muitas vezes em parceria com bancos e fundos de investimento, adquirem aeronaves comerciais para locação às companhias aéreas, sem envolver-se diretamente na operação dos voos ou na gestão das aeronaves. Esse modelo separa claramente a propriedade do ativo da sua operação, permitindo que as empresas locadoras foquem exclusivamente na gestão patrimonial, enquanto as companhias aéreas direcionam seus esforços para a operação e comercialização dos serviços de transporte. Além de proporcionar maior flexibilidade financeira às operadoras, esse arranjo cria uma barreira de proteção para o ativo, garantindo que diante de eventuais dificuldades financeiras das empresas de aviação não afetem diretamente a propriedade das naves.

A Ebin adota uma abordagem similar para o setor de navegação, permitindo que as embarcações sejam utilizadas sem que empresas de transporte ou apoio tenham que arcar com os custos da sua aquisição. Seu foco é exclusivamente o afretamento a casco nu de embarcações próprias, tendo sua receita proveniente unicamente do aluguel das embarcações, sem envolvimento na operação logística ou na gestão das rotas e tripulações.

Além disso, embarcações adquiridas pela Ebin podem ser financiadas pelo Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), caso tenham sido construídas no Brasil (art. 19, "j", Lei n.º 10.893/2004), criando um incentivo direto ao setor.

A lei também permite que os direitos de tonelagem de embarcações em construção contratadas por uma Ebin sejam transferidos onerosamente para as EBN's, viabilizando o incremento de tonelagem na frota com o objetivo importação temporária da embarcação estrangeira no Regime Especial Brasileiro (REB).

Ademais, a Ebin pode afretar embarcações estrangeiras a tempo em uma proporção de até 200% da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção em estaleiro brasileiro, garantindo flexibilidade operacional durante o período de construção.

Embora a BR do Mar não tenha condicionado a utilização das Ebin's à regulamentação prévia, há uma incerteza quanto à sua operacionalização. Para enfrentar essa insegurança, a ANTAQ abriu processos de revisão das Resoluções Normativas n.º 01/2015 e n.º 05/2016, buscando consolidar as novidades da BR do Mar e definir os procedimentos para cadastro das Ebin's. A revisão dessas Resoluções está sendo tratada nos Processos Administrativos n.º 50300.011176/2021-13 e n.º 50300.011174/2021-24.

De uma maneira geral, as contribuições do setor em ambos os processos revisionais estão relacionadas a uma paridade de tratamento entre as EBN's e as Ebin's, de forma que não haja uma redução drástica de requisitos regulatórios e econômicos para as Ebin's, desfavorecendo os fretamentos realizados por EBN's. Por exemplo, estão os pleitos por exigir o registro das Ebin's não somente para os afretamentos de embarcação estrangeira e para fins de venda dos direitos de tonelagem, mas também para os afretamentos de embarcação nacional.

De mesmo modo, houve contribuições de que as Ebin's deveriam estar sujeitas às obrigações econômico-fiscais e regulatórias das EBN's, a fim de garantir que a embarcação está sendo, de fato, construída no Brasil e de que não estaria sendo frustrada a política de proteção de bandeira.

O debate também envolve a inclusão das Ebin's no Sistema de Fiscalização (SFIS) e a definição de eventuais penalidades regulatórias. Para esse ponto, a setorial de regulação da Agência entendeu não ser necessária a inclusão das Ebin's no Sistema de Fiscalização – SFIS (Nota Técnica n.º 40/2024/GRN/SRG), mas nada impede que um outro agente regulador estabeleça infrações para as Ebin's mais voltadas à vocação financeira dessas figuras.

Em suma, a implementação da Ebin representa um avanço significativo para a modernização e expansão da navegação no Brasil, oferecendo um modelo de investimento que reduz barreiras financeiras e promove maior competitividade no setor. No entanto, sua efetiva consolidação ainda depende da regulamentação da ANTAQ, que está em processo de revisão normativa para equilibrar as exigências entre EBN's e Ebin's. O debate setorial reflete a necessidade de garantir um ambiente regulatório justo e eficiente, que estimule a renovação da frota sem comprometer a equidade entre os

diferentes agentes do mercado. A definição dessas regras será determinante para o sucesso da BR do Mar e para a construção de um setor marítimo mais dinâmico, acessível e alinhado às melhores práticas internacionais.



**250211-montagem-fabrine-joao-kincaid-divulgacao.jpg** Fabrine Raupp Hartog Soares e João Pedro Riff Goulart são advogados do escritório Kincaid Mendes Vianna

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 11/02/2025

### LEILÃO DE ÁREAS EM PARANAGUÁ DEVE ATRAIR MAIS DE R\$ 1,5 BILHÃO EM INVESTIMENTOS

Da Redação Portos e logística 11/02/2025 - 18:56



Os leilões das áreas PAR14 e PAR15 do Porto de Paranaguá (PR) serão realizados em 30 de abril e devem gerar investimentos superiores a R\$ 1,5 bilhão. O aviso de leilão do PAR14 foi publicado no Diário Oficial da União em 11 de fevereiro, após aprovação unânime do Tribunal de Contas da União (TCU). Os arrendamentos modernizarão a movimentação de granéis sólidos, ampliando a capacidade do PAR14, de 170 mil para 323 mil toneladas, e do PAR15, de 115 mil para 191 mil toneladas.

O PAR14, com 82.436 metros quadrados (m<sup>2</sup>) e contrato de 35 anos, deve atrair R\$ 980 milhões em investimentos, incluindo melhorias estruturais e a interligação com o Moegão. O PAR15, com 43.279 m<sup>2</sup> e o mesmo prazo de concessão, prevê R\$ 601 milhões em investimentos, com foco na modernização do sistema de recepção rodoviária e expansão do "Pier T".

A Portos do Paraná destacou que, desde 2019, já leiloou cinco áreas e que, após o leilão do PAR25, previsto para o futuro, a regularização portuária será concluída, somando mais de R\$ 3,8 bilhões em investimentos. Além disso, a concessão do canal de acesso aquaviário ao Porto de Paranaguá, em análise no TCU, prevê R\$ 1,07 bilhão para aprofundamento e ampliação do canal, permitindo a atracação de navios de maior porte. O projeto Moegão, com R\$ 600 milhões em investimentos, tem como objetivo aumentar a eficiência portuária e reduzir cruzamentos ferroviários em Paranaguá.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/02/2025*

## CONSAG CONSTRUIRÁ RETROÁREA DO NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES DE SUAPE

*Da Redação Portos e logística 11/02/2025 - 18:59*



A Consag, empresa do grupo Andrade Gutierrez voltada ao mercado privado, assinou contrato para a construção da retroárea do novo terminal de contêineres do Porto de Suape, em Ipojuca (PE). O projeto, encomendado pela APM Terminals, ampliará em cerca de 55% a capacidade de movimentação de contêineres do porto, fortalecendo a conexão de Pernambuco com mercados internacionais.

Com previsão de conclusão para 2026, a obra deve gerar até 500 empregos diretos no pico das atividades. O escopo inclui 220 mil metros quadrados de retroárea, com terraplanagem, drenagem, instalação elétrica, subestações, pavimentação e automação. O futuro terminal da APM é apontado como o primeiro da América Latina 100% eletrificado.

"A contratação deste projeto com um player de grande relevância no segmento, como a APM Terminals — empresa que opera em mais de 60 países — não apenas expande nosso leque de oportunidades futuras, mas também se alinha plenamente à nossa diretriz de desenvolver relacionamentos com clientes de excelência", disse André Castilhos, gerente de negócios da Consag.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/02/2025*

## TERMINAL DA VLI EM ITAQUI AMPLIA EFICIÊNCIA DE BERÇOS COM 'AIR DRAFT'

*Da Redação Portos e logística 11/02/2025 - 19:17*

A VLI comemora os resultados da implementação do 'Air Draft' no Terminal Portuário São Luís (TPSL), no Porto do Itaqui (MA). Criada para agilizar o deslastro e liberar rapidamente o berço de atracação, a iniciativa permitiu maior embarque de navios, especialmente durante a safra, aumentando a produtividade e o volume total de carga movimentada. Em julho de 2024, o TPSL



registrou um recorde de 718 mil toneladas de grãos transportadas, 4,35% acima do mesmo período de 2023.

O Air Draft otimiza o recebimento de navios com menos água nos tanques de lastro, permitindo um carregamento mais rápido sem comprometer a segurança estrutural. A equipe de náutica passou a utilizar o Sistema de Planejamento de Embarque e Desembarque de Navios (Speed) para calcular o plano de carga e determinar o Air Draft de atracação, antecipando o deslastro antes da chegada ao porto. Com essa melhoria, o tempo de

operação por navio foi reduzido em até 14 horas.

Diante do sucesso no TPSL, a VLI planeja expandir a iniciativa para outros terminais portuários, incluindo o Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita, na Baixada Santista, o Terminal de Produtos Diversos, no Espírito Santo, e o Terminal Marítimo Inácio Barbosa, em Sergipe. O Corredor Norte da VLI, essencial para o escoamento da produção agrícola do Matopiba, Mato Grosso, Pará e Goiás, também beneficia-se da iniciativa, contribuindo para otimizar a logística nacional e a capacidade de armazenagem.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/02/2025*

## CONCESSÃO DARÁ PREVISIBILIDADE OPERACIONAL PARA HIDROVIA DO PARAGUAI, AVALIA ABANI

*Por Danilo Oliveira Navegação 10/02/2025 - 22:19*



*Em audiência pública, associação defendeu flexibilização para tornar processo para dragagem de manutenção mais célere*

A Associação Brasileira para Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) defende que atingir a previsibilidade da operação será importante para a 'profissionalização' da hidrovía do Rio Paraguai, cujo projeto de concessão à iniciativa privada está em consulta pública na Agência Nacional de Transportes Aquaviários

(Antaq) até o próximo dia 23 de fevereiro. A Abani acredita que o planejamento a partir das concessões vai transformar esse sistema e outros rios navegáveis brasileiros em hidrovias de fato.

O presidente da Abani, José Rebelo III, observa que a navegação no Rio Paraguai hoje já conta com um volume considerável que pode ser expandido, se houver previsibilidade das operações. "Com a profissionalização da hidrovía, poderemos ter a perenização dos volumes transportados durante todo o ano, com as embarcações saindo mais cheias e planejadas", disse durante a audiência pública presencial, na última semana, na sede da Antaq, em Brasília.

Rebelo III também chamou a atenção para a importância da manutenção profissional para garantir a navegabilidade dessa hidrovía. "O que nós precisamos na verdade é, cada vez mais, brigar pela flexibilização desse dispositivo, para que seja um dispositivo claro que siga as melhores práticas ambientais. Mas que não dure o mesmo período de uma licença de dragagem original", afirmou.

A Abani entende que a hidrovía, mesmo em comparação com a ferrovia, consome menos combustível em quantidade por carga transportada. "A navegação interior é uma solução para que o Brasil possa se aproximar das metas de descarbonização assumidas com a conversão da carga de outros modais para o modal hidroviário. É neste modal que temos que investir e insistir porque é o modal de menor custo de implantação. É a solução, tanto para a sociedade quanto para a preservação do meio ambiente", concluiu Rebelo.

O ministério pretende encaminhar o projeto de concessão da Hidrovia do Rio Paraguai ao Tribunal de Contas da União (TCU) até agosto deste ano. A modelagem proposta para a concessão da hidrovia prevê R\$ 64 milhões de investimento e R\$ 14 milhões/ano de gasto operacional (R\$ 212 milhões em 15 anos). Os estudos em discussão preveem duas diferentes tarifas de referência e um 'degrau tarifário' para os trechos de Porto Murtinho (MS) à Foz do Rio Apa (MS) e de Corumbá (MS) à foz do Rio Apa (MS), que somam 600 quilômetros de extensão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2025

### ARTIGO - POR QUE A CABOTAGEM PODE TRANSFORMAR O BRASIL?

Por Fabian Lavaselli Opinião 10/02/2025 - 20:06



Imagine um país com mais de oito mil quilômetros de costa e uma infinidade de oportunidades navegando diante dos olhos. Pois bem, esse país é o Brasil, e a cabotagem, uma joia logística pouco explorada, tem o poder de revolucionar nossa economia. Trata-se de um gigante ainda adormecido, mas que, aos poucos, acorda para sua verdadeira vocação.

Atualmente, 58 empresas operam nesse setor. Onze delas possuem uma frota de 99 navios que, juntos, transportam impressionantes 2,5 milhões de toneladas. Mas os números por si só não contam a história completa. A verdade é que, além de ser eficiente, a navegação costeira é também sustentável, uma vez que emite quatro vezes menos CO2 do que o transporte rodoviário, por exemplo. E o que isso significa? Que poderíamos aliviar as rodovias, reduzir acidentes e, ao mesmo tempo, impulsionar negócios de Norte a Sul do país.

Pense em um microempreendedor do Sul que quer vender seus produtos no Norte. Antes, os custos tornavam essa jornada quase impossível. Agora, com a cabotagem, as transações comerciais ganham uma nova perspectiva. Segundo o Plano Nacional de Logística e Transportes, os fretes podem ser reduzidos em até 62% com essa modalidade, algo que pode ser um divisor de águas para os negócios.

Além disso, a navegação costeira não se limita a grandes empresas. Do pequeno ao grande empreendedor, todos podem se beneficiar de um transporte porta a porta, seguro e competitivo. O risco de acidentes e roubos diminui consideravelmente, visto que os números provam isso: há cerca de 17 mil acidentes com veículos de carga registrados nas rodovias federais e mais de 18 mil roubos de mercadorias contabilizados até 2018, de acordo com a Polícia Rodoviária Federal. Já no mar, o tráfego segue tranquilo, eficiente e previsível.

A cabotagem não chega para substituir ninguém. Pelo contrário. Todos os modais são essenciais para a logística do país. O segredo está em utilizar cada um no momento certo e na rota correta. Inclusive, é justamente aqui que a cabotagem brilha, afinal o Brasil é um país de dimensões continentais e, com isso, interligar cidades e estados de forma eficiente e sustentável não é luxo, mas sim necessidade.

Felizmente, as condições para que essa revolução aconteça são favoráveis. Nosso clima permite a navegação ao longo do ano todo, e os investimentos em portos e infraestrutura já começam a sair do papel. Programas como a BR do Mar incentivam o setor privado a apostar nesse modal, tornando o futuro mais promissor.

Nos próximos anos, veremos a modernização e a expansão dos portos, ampliando a interconexão entre os diferentes modais e facilitando o fluxo de mercadorias pelo país. No entanto, para que essa transformação aconteça de fato, precisamos de algo fundamental, isto é, uma mudança de mentalidade. Os tomadores de decisão precisam olhar para a navegação costeira como uma aliada estratégica. Lembrando que não basta enxergar o óbvio, é preciso agir.

Se quisermos um Brasil mais eficiente, sustentável e competitivo, precisamos repensar nossa logística. A cabotagem é uma oportunidade clara de alinhar nosso modelo de transporte às nossas vocações naturais e a hora de fazer isso acontecer é agora.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/02/2025*

## T-MULT ATINGE 10 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS NO AÇU

*Da Redação Portos e logística 10/02/2025 - 20:10*



O Terminal Multicargas (T-Mult) do Porto do Açu, no Rio de Janeiro, alcançou no início de 2025 a marca de 10 milhões de toneladas movimentadas desde o início de suas operações. Próximo de completar 10 anos, o terminal expandiu seu portfólio no último ano, passando a operar cargas como briquetes de minério de ferro, café, soja, milho para exportação e sal recebido por cabotagem, totalizando 25 tipos de granéis e cargas de projeto.

Com um crescimento médio anual de 43%, o T-MULT se destaca pela eficiência operacional de um porto privado que opera 24/7, sem filas para atracação. O diretor de terminais e logística do Porto do Açu, João Braz, ressaltou que o terminal é uma alternativa logística estratégica para a indústria e o agronegócio do Sudeste e Centro-Oeste, e que já foram investidos cerca de R\$ 600 milhões na expansão do T-MULT, que conta com três armazéns cobertos e 55 clientes.

Ainda em 2025, a área de cais operacional será ampliada para 500 metros, com calado de 13,1 metros e um segundo berço, permitindo a operação simultânea de dois navios. A capacidade de movimentação do terminal chegará a 2,7 milhões de toneladas por ano, podendo ser duplicada nos próximos anos com a expansão da armazenagem.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/02/2025*

## MPOR PROMOVE PALESTRA SOBRE PREVENÇÃO AO ASSÉDIO NO AMBIENTE DE TRABALHO

*Da Redação Portos e logística 10/02/2025 - 21:40*



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) realizou, na última sexta-feira (7), a palestra “Assédio: conhecer para prevenir”, promovida pela Coordenação-Geral de Gestão de Pessoas (CGGP). O evento marcou o início de uma série de ações voltadas à melhoria do ambiente organizacional e à promoção de uma cultura de respeito e ética no local de trabalho. Especialistas abordaram conceitos de assédio, diferenciando assédio moral e sexual, e destacaram a importância da prevenção e do enfrentamento dessas práticas. A corregedora do MPor, Vlândia Silva, enfatizou que falar sobre assédio regula comportamentos e fortalece relações profissionais mais saudáveis, enquanto a ouvidora Maíra Cervi Nascimento destacou iniciativas do Ministério para conscientização e implementação da comunicação não violenta.

Entre as próximas ações estão a produção de cartilhas sobre temas como combate ao racismo, etarismo e LGBTfobia, além de pesquisas para avaliar a percepção dos servidores sobre o trabalho das instâncias de controle. A assistente administrativa Kalita de Souza relatou que a palestra aprimorou seu entendimento sobre assédio e comportamento no ambiente profissional.

O evento contou com a presença de representantes do MPor, da Controladoria-Geral da União (CGU) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A iniciativa reforça o compromisso

do Ministério com a criação de um ambiente de trabalho seguro e respeitoso, alinhado às diretrizes da Convenção 190 da OIT, que define violência e assédio no mundo do trabalho como práticas inaceitáveis que causam danos físicos, psicológicos, sexuais ou econômicos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/02/2025*

## WSC PROMOVE TECNOLOGIA PARA REFORÇAR SEGURANÇA NO TRANSPORTE MARÍTIMO

*Da Redação Navegação 10/02/2025 - 22:23*



A colaboração entre transportadoras marítimas, autoridades alfandegárias, policiais e reguladoras tem resultado em avanços significativos no combate ao tráfico de drogas por meio de contêineres. Para impulsionar essa cooperação, o Conselho Mundial do Transporte Marítimo — World Shipping Council (WSC) — realizou seu primeiro “Dia da Tecnologia” na sede da Organização Mundial das Alfândegas (WCO, na sigla em inglês) em Bruxelas, nos dias 30 e 31 de janeiro de 2025. O evento reuniu representantes da indústria e agências governamentais para explorar tecnologias de segurança

inovadoras no enfrentamento do comércio ilícito. O presidente e CEO da WSC, Joe Kramek, destacou que as redes criminosas estão em constante evolução e que a adoção de novas tecnologias é essencial para reforçar a detecção e interrupção dessas atividades.

O encontro contou com a participação de autoridades de diversos países, além de especialistas da Comissão Europeia e do Secretariado da OMA. No primeiro dia, foram discutidas soluções emergentes, como dispositivos inteligentes de vedação, tecnologias de contêineres inteligentes e novos mecanismos de detecção. Já no segundo dia, desenvolvedores apresentaram inovações como dispositivos de rastreamento, selos inteligentes, drones e tecnologia de farejamento, com foco em aplicações práticas para a proteção da cadeia de suprimentos. O WSC Technology Day reforçou o compromisso da indústria em fortalecer a segurança dos contêineres por meio de cooperação regulatória, compartilhamento de inteligência e adoção de novas tecnologias, garantindo um comércio global mais seguro e resiliente.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/02/2025*

## PORTOS DO PARANÁ INVESTE R\$ 18,4 MILHÕES NA REVITALIZAÇÃO VIÁRIA DE ANTONINA

*Da Redação Portos e logística 10/02/2025 - 19:16*



A Portos do Paraná está investindo R\$ 18,4 milhões na revitalização das principais vias de acesso ao Porto de Antonina (PR). A Avenida Conde Matarazzo e a Rua Engenheiro Luiz Augusto Leão da Fonseca receberão mais de 4,6 quilômetros de nova pavimentação, com início das obras previsto entre maio e junho deste ano. O projeto inclui a substituição do asfalto antigo por pavimentação em concreto, material mais durável e adequado ao tráfego intenso de veículos pesados, além da implantação de ciclovias, rampas de acessibilidade, novos abrigos de ônibus, reforma de calçadas e sistemas de

drenagem para evitar alagamentos.

A prefeitura de Antonina elaborou o projeto e acompanhou as sondagens para garantir a qualidade da pavimentação. Segundo a prefeita Rozane Osaki, a obra atende a uma demanda antiga da população, trazendo mais segurança, mobilidade e impulsionando o desenvolvimento econômico e turístico. Durante as obras, serão implementados desvios e mudanças temporárias no trânsito, com conclusão prevista para o primeiro semestre de 2026. Em 2024, o Porto de Antonina movimentou 1,9



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 026/2025  
Página 47 de 47  
Data: 11/02/2025  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

milhão de toneladas de produtos, um crescimento de 47% em relação ao ano anterior. Administrado pela empresa pública Portos do Paraná, o terminal faz parte de um dos maiores complexos portuários do Brasil, reconhecido pela excelência na gestão.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/02/2025*



### MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

Este conteúdo também está disponível na [www.mercosshipping.com](http://www.mercosshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 11/02/2025*