

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOS SHIPPING



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

Edição 053/2025  
Data: 11/04/2025



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES DEVE SER ENTREGUE EM 2031 COM FOCO NO TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS.....	4
FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS PROJETA DOBRAR VOLUME ATÉ 2029 COM NOVAS OBRAS E GESTÃO EFICIENTE ....	5
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>6</b>
GOVERNO FARÁ PPP PARA GERIR ÁGUAS DA TRANSPOSIÇÃO DO SÃO FRANCISCO.....	6
CHINA ELEVA TARIFAS SOBRE EUA PARA 125% E XI JINPING CONVOCA COALIZÃO.....	7
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>9</b>
MANUAL COM CÁLCULO DOS INDICADORES DO ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO ESTÁ DISPONÍVEL NO SITE DA ANTAQ .....	9
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>9</b>
CONAERO DEBATE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA E AÇÕES PARA A COP 30 .....	9
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>10</b>
EDITORIAL – A TRAMITAÇÃO DO PL 733/2025.....	10
NACIONAL - HUB – CURTAS - TARIFAÇÃO DOS EUA TRAZ “RISCOS E OPORTUNIDADES”, DIZ MERCADANTE .....	11
<i>Mercadante: oportunidades 1</i> .....	11
<i>Mercadante: oportunidades 2</i> .....	11
<i>Mercadante: oportunidades 3</i> .....	12
<i>Dólar volta a subir 1</i> .....	12
<i>Dólar volta a subir 2</i> .....	12
<i>O lucro de Itaipu</i> .....	12
NACIONAL - PRATES E HUGO MOTTA VÃO DECIDIR FUTURO DA TRAMITAÇÃO DO PL DOS PORTOS .....	12
REGIÃO SUDESTE - SANTOS GRAIN DAY DESTACA PAPEL DO PORTO DE SANTOS NO AGRO BRASILEIRO.....	14
REGIÃO SUDESTE - PORTOS DO ESPÍRITO SANTO RECEBEM LOTE DE VEÍCULOS DE LUXO DA CHERY .....	15
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – PRODUTIVIDADE - PAZUELLO COBRA MENOS INTERFERÊNCIA DO GOVERNO SOBRE SETORES PRODUTIVOS .....	16
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – ENERGIA - INTEGRAÇÃO É DESAFIO CENTRAL PARA O SETOR DE PETRÓLEO E GÁS, APONTA OCEANIX .....	17
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – EXPANSÃO - MARICÁ VIVE EXPECTATIVA PARA INÍCIO DAS OBRAS DE NOVO TERMINAL PORTUÁRIO .....	18
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – CONCILIAÇÃO - ZYMLER PROPÕE NOVA CULTURA JURÍDICA BASEADA NO CONSENSO E NO DIÁLOGO.....	20
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – INFRAJUR – REGULAÇÃO AINDA LIMITA INVESTIMENTOS EM CAMPOS MADUROS, DIZ GERENTE DA PRIO.....	21
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – GESTÃO – COMPLEXOS PORTUÁRIOS ATUAM DE FORMA LENTA DIANTE DE CRISES, DIZ DIRETORA DA IAPORTS .....	22
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – TRANSIÇÃO - INVESTIMENTOS EM PORTOS E HIDROVIAS SÃO CHAVE PARA DESCARBONIZAÇÃO, DIZ BNDES.....	23
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – SUSTENTABILIDADE - PORTOS DO BRASIL ACELERAM RUMO AO CARBONO ZERO COM APOIO DA ABDP.....	24
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – INVESTIMENTO – BRASIL PRECISA DOBRAR ESFORÇO EM INFRAESTRUTURA PARA ENFRENTAR EVENTOS EXTREMOS.....	25
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – CONECTIVIDADE - HUBS DE INOVAÇÃO SÃO APOSTAS PARA MODERNIZAR O SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO .....	26
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – DIGITALIZAÇÃO - TECNOLOGIA EXISTE. O PROBLEMA É IMPLEMENTAR, AFIRMAM ESPECIALISTAS.....	27
ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – PLANEJAMENTO – SUL EXPORT VAI DEBATER RESILIÊNCIA CLIMÁTICA NO SETOR DE INFRAESTRUTURA .....	28
<b>BAHIA ECONÔMICA - BA</b> .....	<b>30</b>
BAHIA É BENEFICIADA EM R\$ 71 MILHÕES COM AS TARIFAS DE TRUMP, DIZ UFMG. VEJA QUEM GANHA E QUEM PERDE.....	30
BRASKEM: NEGOCIAÇÃO AVANÇA E SE JÁ SABE QUEM VAI GERIR O FUNDO CONTROLADOR.. VEJA A SITUAÇÃO DA NOVONOR ( EX-ODEBRECHT).....	31
LÉO PRATES É INDICADO RELATOR DE TEXTO QUE MODERNIZA LEI DOS PORTOS EM COMISSÃO DA CÂMARA .....	31



<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>32</b>
CHINA ELEVA TARIFAS SOBRE OS EUA A 125%, DIZ QUE NÃO IRÁ ALÉM DISSO E CHAMA DE 'PIADA' MEDIDAS DE TRUMP .....	32
AEGEA VENCE LEILÃO DE SERVIÇOS DE SANEAMENTO EM 99 CIDADES DO PARÁ; INVESTIMENTO SERÁ DE R\$ 15 BILHÕES ....	33
'TARIFAS DE TRUMP SUPERAM TODAS AS EXPECTATIVAS', DIZ LARRY FINK, CEO DA BLACKROCK.....	35
TRF-3 DECIDE POR MANTER PROIBIDA A TRANSFERÊNCIA DE AÇÕES DA ELDORADO À PAPER.....	36
ALCKMIN E MINISTRO DO COMÉRCIO CHINÊS DISCUTEM DESDOBRAMENTOS DE TARIFAÇÃO DE TRUMP EM VIDEOCONFERÊNCIA	37
CONFIANÇA DE EMPRESÁRIOS DA INDÚSTRIA CAI PARA O MENOR PATAMAR EM QUASE CINCO ANOS, APONTA CNI .....	38
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>38</b>
GOVERNO BRASILEIRO DEVE INTENSIFICAR PROTEÇÃO COMERCIAL PARA NEUTRALIZAR EFEITOS DO TARIFAÇÃO.....	38
EUA E CHINA CAMINHAM PARA UMA DIVISÃO 'MONUMENTAL' E COLOCAM A ECONOMIA MUNDIAL EM ALERTA .....	40
CONSELHO DA ELETROBRAS: RECOMENDAÇÕES DA CONSULTORIA ISS EXCLUEM 3 INDICADOS E ESQUENTAM DISPUTA.....	41
HADDAD DIZ QUE É IMPOSSÍVEL CONGRESSO APROVAR ISENÇÃO DO IR SEM COMPENSAÇÃO PORQUE HOUE ACORDO .....	43
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>44</b>
COMO FOI A VOTAÇÃO DO ACORDO DE DESCARBONIZAÇÃO EM NAVEGAÇÃO .....	44
EMPRESAS DOS EUA E DO SUDESTE ASIÁTICO CORREM CONTRA PRAZO DE INTERRUÇÃO DE TARIFAS .....	46
JUSTIÇA DERRUBA LIMINARES QUE AFASTAVAM A COBRANÇA DE TAXA SOBRE GRÃOS EXPORTADOS .....	46
ÁSIA AVISTA PRÓXIMA INVESTIDA DE TRUMP: TAXAS DE ENTRADA PORTUÁRIAS MILIONÁRIAS .....	48
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>50</b>
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES TOTALIZOU 12,4 MILHÕES DE TONELADAS EM FEVEREIRO .....	50
GREVES E TEMPESTADES IMPACTAM ESCALA DA CMA CGM EM VILA DO CONDE.....	50
PL BUSCA INCLUIR SETOR PORTUÁRIO E DE LOGÍSTICA NOS REGIMES ADUANEIROS ESPECIAIS .....	51
APS E CAPITANIA DE SP TÊM REUNIÃO PARA REPARO DE PÍER DANIFICADO PELO NAVIO 'OLAVO BILAC' .....	52
SAAM TOWAGE BRASIL CONQUISTA CERTIFICAÇÕES ISO 14001 E ISO 9001 EM OPERAÇÕES DE REBOCADORES.....	52
CONAB ESTIMA SAFRA RECORDE DE 330,3 MILHÕES DE TONELADAS PARA 2024/25 .....	53
PL DA RECICLAGEM NÃO RECEBEU NOVAS EMENDAS NA CVT.....	53
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>54</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="https://www.linkedin.com/company/mercoshipping">LINKEDIN.COM</a> .....	54



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES DEVE SER ENTREGUE EM 2031 COM FOCO NO TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS

Com 21,5 km de extensão e maior estrutura de túneis do Brasil, a nova pista visa melhorar a logística e o tráfego no Porto de Santos, com impacto ambiental reduzido

Por Anderson Firmino



**Com 21,5 quilômetros de extensão e 80% do trajeto de túneis, a futura pista terá interligação com o atual Sistema Anchieta-Imigrantes (Alexsander Ferraz/ AT)**

A sonhada terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, ligando o Planalto à Baixada Santista, tem sua previsão de entrega em 2031. Porém, a concessionária Ecovias Imigrantes, responsável pelo projeto, conta com o empenho da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) para acelerar o

licenciamento ambiental e tentar diminuir esse tempo. Quem afirma é o diretor-superintendente da Ecovias Imigrantes, Ronald Marangon.

Ele participou, nesta quinta (10), do 1º Santos Grain Day, evento em parceria da Associação Comercial de Santos (ACS) com a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), realizado no auditório da ACS.

“A gente tem o apoio total do Governo do Estado. Em um projeto tão importante como esse, contamos com o empenho muito forte da Cetesb, com toda a sua diretoria e equipe técnica, para fazer no menor tempo possível. Então, buscamos esse prazo junto com todos os entes”, afirma.

Ele lembra que o chamado projeto funcional da obra já foi entregue ao Governo Estadual. “Agora, está no detalhamento, que a gente chama de projeto básico e projeto executivo, com a metodologia construtiva, parte de geologia, geotecnia e geometria da pista. Enfim, como devem ser feitas as tecnologias envolvidas para a entrega desse projeto até 2026. E, paralelamente, a gente vem em uma frente junto à Cetesb para o licenciamento ambiental”, acrescenta Marangon.

Diante do aumento na movimentação de cargas no Porto que acontece todo ano, o risco de ser insuficiente mesmo antes de sua inauguração existe. Porém, o diretor da Ecovias lembra que uma obra complexa como a terceira pista exige um cuidado especial, da concepção à realização. “É um projeto que tem que ser desenvolvido com cuidado, com a melhor engenharia possível e isso leva esse tempo. Os tempos utilizados para o desenvolvimento desse projeto, que a Ecovias tem feito, são ainda muito menores do que normalmente se faz”, aponta.



“É um projeto que tem que ser desenvolvido com cuidado, com a melhor engenharia possível e isso leva esse tempo. Os tempos utilizados para o desenvolvimento desse projeto, que a Ecovias tem feito, são ainda muito menores do que normalmente se faz”, aponta.

**O 1º Santos Grain Day foi realizado nesta quinta-feira (10), na Associação Comercial de Santos, em parceria com a Anec (Vanessa Rodrigues/ AT)**

Vocação

De acordo com Marangon, trata-se de um projeto “vocacionado para o tráfego de veículos comerciais e ônibus”, sendo mais uma opção para que os caminhões possam descer a Serra.

Com 21,5 quilômetros de extensão, a futura pista é composta prioritariamente por túneis, que somam 17 quilômetros (80% de todo trajeto), além de 4 quilômetros de viadutos. Um dos túneis terá cerca de seis quilômetros de extensão, tornando-se a maior estrutura desse tipo no Brasil.

“Estamos no meio de uma floresta tropical. Então, queremos um projeto que cause o mínimo impacto ambiental possível. Para isso, a noção de utilização de túneis é extremamente importante, porque a gente desmata menos no trecho de Serra”, acrescenta o diretor.

Ele ressalta, ainda, a interligação com o atual Sistema Anchieta-Imigrantes. “Quando pensamos no sistema, a gente pensa em operações, em usá-lo realmente como um sistema. Dar mais capacidade de tráfego em um dos sentidos conforme a necessidade”.

A nova pista terá início no quilômetro 43 da Imigrantes (SP-160), permitindo o acesso pelo Rodoanel Mario Covas (SP-021). Na Baixada, a conexão será no quilômetro 265 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055), próximo ao Polo de Cubatão.

A inclinação média será de 4%, possibilitando o tráfego seguro de veículos pesados. Túneis paralelos de emergência também estão previstos.

“Essa pista ficará praticamente equidistante das margens Direita e Esquerda do Porto, possibilitando um balanceamento de tráfego nas rodovias na Baixada”.

### Soja

A soja continuará sendo uma das principais commodities exportadas pelo Brasil, segundo André Pessoa, presidente da consultoria Agroconsult. Ele, responsável pelo Rally da Safra, um projeto que vai a campo de janeiro a junho para avaliar a safra de soja e milho em mais de 32 mil lavouras, afirma que, embora uma boa parte da soja já tenha sido colhida, há produção que será colhida em outro momento. O total da safra é estimado em 172,1 milhões de toneladas.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 11/04/2025*

### FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS PROJETA DOBRAR VOLUME ATÉ 2029 COM NOVAS OBRAS E GESTÃO EFICIENTE

Com a implementação de projetos estruturantes e a construção de uma pera ferroviária, a Fips tem perspectivas otimistas

*Por Anderson Firmino*



***Pera ferroviária está sendo construída em área de 102 mil metros quadrados, atualmente da Marimex (Alexsander Ferraz/ AT)***

Com um ano e meio de operação, a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) tem perspectiva otimista de futuro. Segundo o CEO da Fips, João Almeida, a projeção de mais que dobrar o volume, dos atuais 50 milhões de toneladas para até 110 milhões em 2029.

“Nós conseguimos implementar as obras dentro do cronograma, não atrasamos nenhuma delas. Com

isso, a gente já conseguiu aumentar capacidade. Mas não é só dinheiro que está na mesa, mas mudança de gestão e alinhamento com terminais portuários e a própria Autoridade Portuária de Santos (APS)", afirma.

Segundo ele, o setor ferroviário está fazendo sua parte para melhorar a cadeia logística do Porto de Santos. "Está fazendo a parte dele, muito antes do rodoviário. Tanto a Rumo, quanto a MRS e a VLI estão fazendo obras importantes. São obras estruturantes, e quem ganhará com isso, além da Margem Direita do Porto de Santos, vai ser o Guarujá, que vai quase dobrar sua capacidade de movimentação ferroviária", aponta.

Almeida lembra que o Plano de Desenvolvimento e Desenvolvimento do Porto de Santos, em 2020, previa, para daqui 15 anos, 95 milhões de toneladas de capacidade ferroviária. "Vamos entregar mais que isso, 11 anos antes".

### Pera

Em Santos, ele cita a importância da obra da pera ferroviária na área de Outeirinhos, próximo ao Terminal de Passageiros de Santos. "Começamos a construção no ano passado e estamos avançando rapidamente. A ideia é fechar o looping da pera em agosto de 2026. Mas podemos dizer que é algo disruptivo. Sem ela, nós estaremos estagnados", avalia.

A obra é construída em uma área de 102 mil metros quadrados (m2), atualmente ocupada pelo terminal da Marimex, que será transferido. A pera é um pátio circular que possibilitará o transbordo da carga sem a necessidade de desmembramento do trem.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 11/04/2025*



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### GOVERNO FARÁ PPP PARA GERIR ÁGUAS DA TRANSPOSIÇÃO DO SÃO FRANCISCO

A intenção do governo federal é atrair investimentos e uma gestão mais ágil para a transposição de águas do Rio São Francisco

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



***O projeto da transposição beneficia os Estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Foto: MIDR/Divulgação***

O governo federal vai lançar, em agosto, o edital para fazer uma Parceria Público Privada (PPP) com uma empresa que assuma a operação, a manutenção e os investimentos no principal projeto que leva água para o Nordeste Setentrional: o da transposição das águas do Rio São Francisco. O futuro gestor terá que investir cerca de R\$ 2 bilhões e aumentar os volumes de bombeamento de água. O leilão deve ocorrer em

novembro.

Há bombas que nunca foram implantadas no projeto que teve a sua primeira parte inaugurada, o Eixo Leste, em 2017. O secretário de Fundos e Instrumentos Financeiros do Ministério da Integração

e Desenvolvimento Regional (MIDR), Eduardo Tavares, diz que o projeto é inovador e vai ser “a primeira PPP administrativa” do governo federal, tendo a União como poder concedente.

Isso significa que a União vai continuar garantindo aportes no projeto e os quatro Estados beneficiados vão pagar pela água bruta que recebem. “É a União que vai licitar e contratar esse concessionário. É ela que vai fazer os repasses, os aportes para o concessionário”, explica Eduardo, acrescentando que não vai haver relação entre os Estados e o futuro concessionário. O governo federal já fez um pacto com os Estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará que vão pagar, gradativamente, pela água bruta do São Francisco.

Os Estados vão dar como garantia na compra da água os valores repassados pelo Fundo de Participação dos Estados (FPE). O risco do agente privado será cobrado da União e não dos Estados, o que torna a PPP mais atrativa, de acordo com o MIDR.

Eduardo também afirmou que o governo federal realizou a licitação para a duplicação do Eixo Norte e o empreendimento será entregue com um bombeamento novo, que já foi contratado e emitido a ordem de serviço. Quando o projeto for repassado para o concessionário, vai receber o Eixo Norte e o Eixo Leste com uma capacidade de bombeamento em 50%.

### **A transposição: esperança de segurança hídrica no semiárido**

O principal conceito do projeto de transposição das águas do São Francisco é dar segurança hídrica para uma parte do semiárido nordestino que tem rios e açudes intermitentes. A intenção do governo ao fazer uma PPP é atrair investimentos e também ter uma gestão mais ágil do projeto.

O governo federal gasta, por ano, entre R\$ 300 milhões e R\$ 400 milhões para o funcionamento do projeto. A maior despesa é com a conta de energia elétrica. O projeto está com a sua capacidade de bombeamento menor que 50% por falta de equipamentos, que nunca foram implantados, embora a primeira parte da transposição tenha sido inaugurada em 2017 pelo presidente Michel Temer.

Esta inauguração ocorreu no auge de uma seca que atingiu o Nordeste e quase fez entrar em colapso a cidade de Campina Grande, na Paraíba, e municípios vizinhos. Na época, uma das bombas usadas- para a água chegar a Paraíba – foi emprestada por Geraldo Alckmim, então governador de São Paulo, que aspirava a presidência da República.

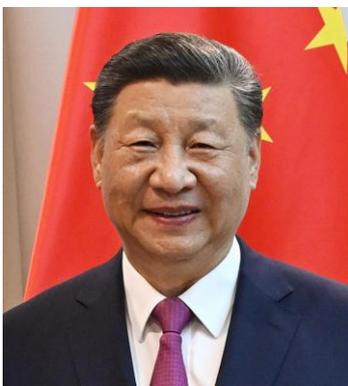
A obra é formada por dois grandes canais: o Eixo Norte- com 260 km de extensão – e o Eixo Leste – que tem 217 km. O primeiro leva água para Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará e Paraíba, enquanto o segundo passa por Pernambuco e Paraíba.

Quando o projeto estiver 100% concluído – inclusive com as obras complementares que estão sendo feitas por cada Estado beneficiado – poderá levar água para 12 milhões de pessoas em 390 municípios.

*Fonte: ME – Movimento Econômico*  
*Data: 11/04/2025*

## **CHINA ELEVA TARIFAS SOBRE EUA PARA 125% E XI JINPING CONVOCA COALIZÃO**

Reforçando a posição de resistência da China, Xi afirmou que “não há vencedores em uma guerra comercial”



*De Recife- Patricia Raposo - [patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br](mailto:patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br)*

**Xi Jinping, presidente da China/ Foto: Por President.az, CC BY 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=151289510>**

A guerra comercial entre China e Estados Unidos atingiu um novo ápice nesta sexta-feira, 11 de abril de 2025, com o anúncio de que Pequim elevará suas tarifas sobre produtos americanos de 84% para 125%. A medida é uma resposta direta ao novo pacote tarifário imposto pelo governo do presidente Donald Trump, que aumentou as tarifas sobre

produtos chineses para 125%, com acréscimo de uma taxa base de 20%, elevando a carga total para 145%.

Em um cenário cada vez mais marcado pela retórica nacionalista e confronto econômico, o presidente chinês Xi Jinping adotou tom firme em suas primeiras declarações públicas após a escalada. Reforçando a posição de resistência da China, Xi afirmou que “não há vencedores em uma guerra comercial” e acusou os EUA de caminhar para o “autoisolamento”, ao confrontar não apenas Pequim, mas a comunidade internacional como um todo.

### **China: resposta diplomática**

Segundo Xi, a trajetória de desenvolvimento da China nas últimas sete décadas foi construída sobre os pilares da autossuficiência e do trabalho interno, sem depender de ajuda externa. Ele enfatizou que o país continuará priorizando o fortalecimento de sua economia doméstica e a estabilidade produtiva, mesmo diante do que classificou como “opressões injustas” vindas de Washington.

Ao lado do primeiro-ministro espanhol Pedro Sánchez, durante reunião bilateral, Xi Jinping convocou a União Europeia a formar uma frente comum com a China contra o que chamou de “unilateralismo e coerção econômica” dos EUA. A iniciativa busca ampliar a cooperação internacional para defender os interesses comerciais dos países afetados pela nova configuração tarifária norte-americana.

### **Impactos imediatos e reações globais**

A reação dos mercados financeiros foi imediata. Bolsas globais registraram queda acentuada diante do temor de novos desdobramentos na guerra comercial. Analistas apontam que os efeitos já começam a atingir cadeias globais de suprimento, principalmente nos setores de tecnologia, energia e alimentos. Produtos como gás natural, carvão e grãos americanos estão entre os mais prejudicados pelas novas tarifas chinesas.

Além das medidas de retaliação, a China apresentou uma queixa formal à Organização Mundial do Comércio (OMC), alegando que as ações dos EUA ferem as normas internacionais do comércio multilateral. Segundo o Ministério do Comércio da China, a postura americana é “intimidatória” e carece de base econômica prática, sendo classificada como um “jogo de números” que pouco contribui para o equilíbrio das trocas comerciais globais.

### **Escalada sem sinais de trégua**

A atual rodada de sanções comerciais sinaliza uma ruptura mais profunda entre as duas maiores economias do mundo. Embora a China tenha indicado que, por ora, não pretende ampliar suas tarifas além dos 125% já anunciados, Pequim deixou claro que novas contramedidas serão consideradas caso seus interesses sejam novamente ameaçados.

Por sua vez, os Estados Unidos justificam as tarifas como mecanismos para corrigir distorções históricas na balança comercial e combater práticas consideradas desleais. No entanto, cresce o isolamento da Casa Branca diante de críticas internacionais, que apontam os riscos sistêmicos da estratégia tarifária agressiva.

### **O que está em jogo**

Mais do que uma disputa bilateral, a guerra comercial entre EUA e China já impacta a dinâmica do comércio global, trazendo insegurança jurídica, retração de investimentos e revisão de contratos internacionais. Economistas alertam que o prolongamento do conflito poderá reduzir o ritmo de crescimento da economia mundial em 2025, dificultando a recuperação de mercados emergentes e pressionando o consumo global.

Enquanto isso, a China segue apostando em resiliência e diplomacia para sustentar sua posição. “A oposição ao mundo não é sustentável”, declarou Xi Jinping, em um recado direto à estratégia isolacionista dos Estados Unidos. A postura de Pequim sinaliza um reposicionamento internacional mais proativo, que pode redefinir alianças geoeconômicas nos próximos meses.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 11/04/2025**

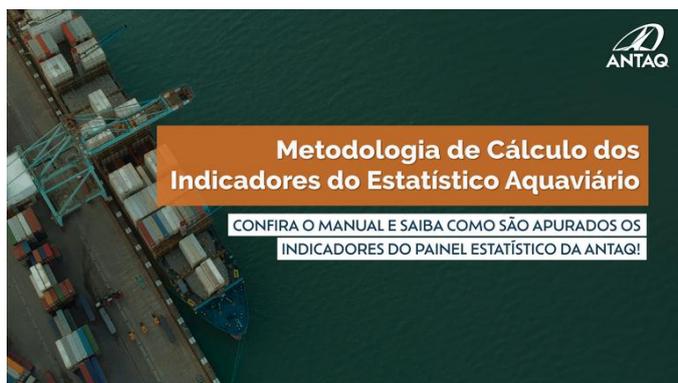


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### MANUAL COM CÁLCULO DOS INDICADORES DO ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO ESTÁ DISPONÍVEL NO SITE DA ANTAQ

Brasil é o único país a divulgar mensalmente a movimentação de cargas do setor portuário



#### **Novo manual disponível no site da ANTAQ**

Brasília, 11/04/2025 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) disponibilizou em seu site o manual Metodologia de Cálculo dos Indicadores do Estatístico Aquaviário, documento voltado à consulta pública e ao uso técnico por agentes do setor.

O material pode ser utilizado por universidades, órgãos públicos e pela própria ANTAQ em

processos de licitação de concessões, além de auxiliar na construção e no cálculo de indicadores operacionais dos portos.

De forma detalhada e com exemplos didáticos, o manual apresenta a metodologia para cálculo dos principais indicadores disponíveis no Painel Estatístico Aquaviário, que permite visualizações por tipo de operação, perfil de carga, instalação portuária, entre outros filtros.

“O Painel Estatístico Aquaviário apresenta, além de dados sobre movimentação e transporte de cargas, o cálculo de diversos indicadores muito conhecidos no setor. O manual Metodologia de Cálculo dos Indicadores do Estatístico Aquaviário tem como objetivo orientar o setor regulado e a sociedade em geral sobre como realizar esses cálculos, com exemplos práticos e explicações acessíveis”, destacou o gerente substituto de Estatística e Avaliação de Desempenho, Leopoldo Kirchner.

Alinhado ao compromisso da Agência com a transparência, o manual foi desenvolvido para facilitar o uso e ampliar o entendimento sobre os dados apresentados no Painel, tornando a ferramenta ainda mais acessível.

Atualmente, o Brasil é o único país que realiza a divulgação mensal da movimentação de cargas de todas as suas instalações portuárias, com uma média de apenas 45 dias entre o encerramento do mês de referência e a publicação dos dados.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

**Data: 11/04/2025**

Encontro abordou temas como transporte de itens perigosos, risco da presença de fauna no entorno dos aeródromos e planejamento da Conferência, que será realizada em novembro



**39ª reunião da Comissão Nacional de Autoridades Portuárias ocorreu nesta quinta-feira (10) no MPor - Foto: Jonilton Lima/MPor**

A segurança das operações aéreas e aeroportuárias esteve no centro dos debates da 39ª reunião da Comissão Nacional de Autoridades Portuárias, realizada nesta quinta-feira (10) no Ministério de Portos e Aeroportos. Capitanada pela Secretária Nacional de Aviação Civil (SAC), o encontro abordou temas como transporte de itens perigosos, risco da presença de fauna no entorno dos aeródromos e planejamento para a realização da COP30, marcada para novembro em Belém (PA).

Com a chegada das comitivas internacionais à capital do Pará, o trânsito de aeronaves deve se intensificar e provocar a utilização de outros terminais para estacionamento e abastecimento de aviões. No arranjo proposto pela SAC e Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), aeródromos de outros estados darão apoio para evitar sobrecarga no aeroporto de Belém. “Cada detalhe deve ser repassado com antecedência para evitarmos imprevistos. Teremos que lidar, por exemplo, com as condições climáticas características da região, como as chuvas diárias, e deixar as companhias internacionais cientes dessa peculiaridade”, salientou o superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC, Giovano Palma.

A fiscalização das bagagens despachadas também foi abordada durante a reunião. A presença de DG (dangerous goods, em inglês) ocultos nas malas enviadas para os porões acenderam o alerta nas autoridades de segurança. “A segurança nas operações aéreas é prioridade absoluta. Por isso, a análise dos itens embarcados nas aeronaves deve ser intensificada, especialmente eletrônicos, baterias e outros artigos que, se não forem declarados corretamente, podem representar riscos à operação e à segurança de passageiros e tripulações”, explicou a coordenadora geral de Gestão da Aviação Civil, Karla Santos.

Também foi apresentado um balanço do seminário “Inovação do gerenciamento do risco de fauna” promovido pela SAC. O evento reuniu mais de 300 inscritos de 13 países para discutir e trocar experiências sobre o manejo do risco da presença de animais nos aeródromos e em suas proximidades. “O intercâmbio de informações melhora o projeto brasileiro conduzido pela SAC e tem potencial de parceria com aeródromos e companhias aéreas. É um momento de troca importante para o setor”, detalhou Raquel Rocha, coordenadora de Segurança Operacional e Carga.

Participaram da reunião da Conaero representantes dos ministérios de Relações Exteriores, da Casa Civil e do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços; Infraero; Polícia Federal; Anvisa; Receita Federal; Vigiagro; Departamento de Controle do Espaço Aéreo (decea); ANAC e associações de operadores e de empresas aéreas.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 11/04/2025**

# BE NEWS

## BE NEWS – BRASIL EXPORT

**EDITORIAL – A TRAMITAÇÃO DO PL 733/2025**  
DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



A movimentação em torno do Projeto de Lei n. 733/2025, que busca remodelar a exploração das atividades e das operações portuárias no Brasil, é um sinal claro da importância do texto e, ainda mais, do setor, vital para a economia nacional. A indefinição sobre seu rito de tramitação na Câmara dos Deputados, o que deve ser definido entre o relator e o presidente da Casa após o período pascal, introduz uma dose de incerteza em um debate que clama por celeridade e profundidade.

A complexidade inerente à revisão da Lei de Portos, conforme salientado pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), justifica a apreensão do setor quanto à possibilidade de uma análise fragmentada pelas comissões temáticas regulares. A abrangência da matéria, que tangencia desde o licenciamento ambiental até as relações de trabalho e a redefinição de competências administrativas, demanda uma visão sistêmica e integrada, dificilmente alcançável em um percurso segmentado.

A expectativa do Governo Federal e do fórum composto por empresários e trabalhadores, pela instalação de uma comissão especial para debater o PL 733/2025, reflete o reconhecimento da natureza transversal e da relevância estratégica do setor portuário. A criação de um grupo de trabalho específico permitirá uma avaliação mais holística das implicações da nova legislação, congregando diferentes expertises e visões em um debate mais coeso e eficiente.

A morosidade na definição do relator e a possibilidade de alternância entre a Comissão de Trabalho e uma eventual Comissão Especial introduzem um elemento de lentidão que pode prejudicar a urgência que a modernização do marco regulatório portuário requer. A necessidade de atualizar a legislação frente ao crescimento do setor e sua intrínseca ligação com cadeias produtivas como o agronegócio, que depende integralmente da eficiência portuária para suas exportações, clama por um tratamento prioritário e uma tramitação célere.

A cautela defendida pelo presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, dada a extensão e a profundidade do projeto, é compreensível. No entanto, essa cautela não deve se traduzir em um processo excessivamente burocrático e demorado. A instalação de uma Comissão Especial, com a designação de um relator dedicado e a concentração dos debates, pode conciliar a necessária profundidade da análise com a agilidade na tramitação, garantindo que o novo marco regulatório portuário seja construído de forma robusta e eficiente, impulsionando a competitividade e o desenvolvimento do Brasil.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/04/2025**

## **NACIONAL - HUB - CURTAS - TARIFAÇÃO DOS EUA TRAZ “RISCOS E OPORTUNIDADES”, DIZ MERCADANTE**

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

### **MERCADANTE: OPORTUNIDADES 1**

O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, afirmou nessa quinta-feira, dia 10, que a guerra de tarifas comerciais desencadeada pelo presidente dos Estados Unidos (EUA), Donald Trump, traz “riscos e oportunidades” para o Brasil. Segundo ele, a agropecuária e a indústria são setores que podem colher oportunidades provocadas pelas medidas protecionistas dos EUA, que taxaram a entrada de produtos importados no País, como forma de – de acordo com o governo americano – proteger a maior economia do mundo.

### **MERCADANTE: OPORTUNIDADES 2**

Para Mercadante, a economia precisa de previsibilidade e o tarifaço de Trump foi unilateral e sem negociação prévia ou consideração das instituições multilaterais de comércio. “Então gerou uma grande instabilidade econômica e financeira”, apontou. “É seguro que esse processo vai trazer alguma pressão inflacionária para todos os países, um choque externo global e vai atrasar investimentos”, destacou.

### **MERCADANTE: OPORTUNIDADES 3**

Na visão do presidente do BNDES, “esse cenário de instabilidade traz riscos, nós temos que estar muito atentos, mas traz também oportunidades”, completou, citando a agricultura e a pecuária. Ele destacou que os Estados Unidos são um concorrente nesses segmentos e que alguns mercados irão se abrir para o Brasil. “Já vinham se abrindo e vão se abrir com muito mais velocidade”, avalia.

### **DÓLAR VOLTA A SUBIR 1**

A continuidade da guerra comercial entre os Estados Unidos e a China interrompeu a trégua no mercado financeiro. O dólar subiu e voltou a aproximar-se de R\$ 5,90. A moeda norte-americana encerrou essa quinta-feira vendida a R\$ 5,899, com alta de R\$ 0,053 (+0,92%). Em linha com o exterior, a cotação chegou a subir para R\$ 5,95, por volta das 13h30, mas desacelerou durante o restante da tarde.

### **DÓLAR VOLTA A SUBIR 2**

Neste mês, o dólar acumula uma alta de 3,37%. Em 2025, a divisa cai 4,55%.

### **O LUCRO DE ITAIPU**

A Itaipu Binacional fechou o ano passado com saldo positivo de US\$ 680,3 milhões. O resultado considera despesas como a operação e manutenção da usina, administração, pagamento de royalties e investimentos em ações socioambientais. O resultado contábil da hidrelétrica foi positivo, registrando US\$ 443 milhões no período.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 11/04/2025*

### **NACIONAL - PRATES E HUGO MOTTA VÃO DECIDIR FUTURO DA TRAMITAÇÃO DO PL DOS PORTOS**

BE News apurou que relator e presidente da Câmara vão discutir nas próximas semanas se projeto segue por comissões permanentes ou por grupo especial

Por [YOUSEFE SIPP](mailto:yousefe.sipp@redebenews.com.br) [yousefe.sipp@redebenews.com.br](mailto:yousefe.sipp@redebenews.com.br)



***Caso o presidente Hugo Motta opte pela instalação da Comissão Especial, será necessário realizar a escolha de outro nome para a relatoria do projeto no novo grupo de trabalho. Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados***

A tramitação do Projeto de Lei sobre a exploração das atividades e operações portuárias tem mobilizado o setor de infraestrutura e logística, diante da análise da matéria na Câmara dos Deputados. Fontes ligadas ao atual relator do

texto, Leo Prates (PDT-BA), confirmaram na quinta-feira (10) ao BE News que o parlamentar decidirá, após a Páscoa, juntamente com o presidente da Casa Legislativa, Hugo Motta (Republicanos-PB), se o PL continuará como pauta da Comissão de Trabalho (CTRAB).

O encontro entre os dois está previsto para ocorrer depois do próximo dia 18, devido ao funcionamento das atividades legislativas de forma remota nos próximos dias, em razão do feriado da Semana Santa. O Governo Federal, juntamente com um fórum composto por empresários e trabalhadores, tinha a expectativa de que o PL 733/2025 fosse analisado por uma Comissão Especial dentro da Câmara.

O grupo, acompanhado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, está elaborando um documento com propostas para o texto da Comissão de Juristas para a Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos).

Na quarta-feira (9), Prates reivindicou a relatoria da matéria dentro do colegiado da CTRAB. Nos bastidores, a informação é que o projeto inicialmente seria tocado por Ivan Júnior (União-MA), mas o deputado teve que deixar o cargo após a volta do ex-ministro das Comunicações Juscelino Filho (União-MA) ao parlamento, uma vez que atuava como suplente.

Caso Motta opte pela instalação da Comissão Especial, será necessário realizar a escolha de outro nome para a relatoria do projeto no novo grupo de trabalho. Como, tecnicamente, o texto continuará sob a responsabilidade da CTRAB até que seja definida uma nova orientação, a partir desta sexta-feira (11) estará aberto o prazo de até cinco sessões do colegiado para a apresentação de emendas.

### **Marco regulatório**

Ao BE News, o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, destacou que, pelo fato do projeto propor uma revisão em toda a Lei de Portos (12.815/13), ele merece receber uma atenção especial do parlamento.

“Vai mexer com todo o arcabouço regulatório do setor portuário. É uma abrangência e um leque de assuntos muito grande que não pode vir de uma forma desconectada. A tramitação pelas comissões corre o risco de perder a visão de um todo. Nossa expectativa e desejo é que se crie uma comissão especial”, argumentou.

Jesualdo reforçou a necessidade de atualizar a norma frente ao grande crescimento do setor na balança comercial e à dependência de outras cadeias, como o agronegócio.

“Nosso agro 100% é exportado através do setor portuário. O setor é de extrema relevância para a nossa economia. Nós somos a porta para o mundo (...). Temos que ter uma eficiência muito grande, com custos Brasil mais baixos possíveis para termos competitividade, até porque estamos bem longe dos grandes mercados”.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, explicou que a tramitação da matéria na Comissão Especial já foi acordada pelos blocos partidários da Câmara.

“A Comissão Especial só não será instalada se o colégio de líderes mudar a posição, porque quem deliberou a instalação da comissão foi a liderança de todos os partidos”, detalhou.

Aquino é um dos membros do Fórum que analisa o PL, representando o lado empresarial. Na parte do setor laboral, estão presentes a Federação Nacional dos Estivadores (FNE), Federação Nacional dos Portuários (FNP) e a FENCCOVID (Federação Nacional dos Conferentes e Conferentes de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias).

“Desde a primeira semana de dezembro, estamos tendo reuniões com as federações dos trabalhadores portuários, toda semana. As federações têm sido bem duras nos seus pleitos e posicionamentos, e nós temos buscado soluções intermediárias”, comentou Aquino.

### **Cautela**

O presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA), deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), avaliou que, caso seja mantido o despacho em vigor do projeto, ainda deverá ser mantido o mesmo nível de cautela nas discussões.

“(É) um projeto de lei com 151 artigos, que abrange tópicos como licenciamento ambiental, preços, trabalhadores avulsos e a redefinição de competências da Administração Pública direta e indireta”, ressaltou, enfatizando a complexidade do tema.

“O PL poderá ser analisado a fundo por cada tema e comissão, o que garantirá um debate especializado, singular e atento às demandas em jogo, sobretudo com relação à classe dos

trabalhadores avulsos, categoria de suma importância para a execução do sistema portuário como um todo”, finalizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/04/2025

## REGIÃO SUDESTE - SANTOS GRAIN DAY DESTACA PAPEL DO PORTO DE SANTOS NO AGRO BRASILEIRO

Evento da ACS promove integração entre operadores logísticos, exportadores e órgãos de Governo para impulsionar as exportações do setor

Por Cássio Lyra [cassio.lyra@redebenews.com.br](mailto:cassio.lyra@redebenews.com.br)



**No Santos Grain Day, players do setor portuário e exportadores do agro discutiram ações e oportunidades de mercado que visam projetar o desenvolvimento do segmento no país. Foto: Divulgação**

A Associação Comercial de Santos (ACS) promoveu na quinta-feira (10) a primeira edição do Santos Grain Day, que reuniu representantes e entidades ligadas à cadeia produtiva de grãos do Brasil. Durante toda a programação, players do setor portuário e exportadores do agronegócio

discutiram ações e oportunidades de mercado que visam projetar o desenvolvimento do segmento no país.

De acordo com a ACS, o objetivo do evento foi aproximar representantes da cadeia de grãos do Porto de Santos, que representa 30% das exportações do Brasil, sendo que mais da metade desses produtos é composta por itens do agronegócio.

“Nossa proposta é aproximar usuários, produtores, traders, toda a cadeia envolvida com a logística, do Porto de Santos. E para que o pessoal perceba a grandeza do porto, as soluções e oportunidades que temos e também, ao mesmo tempo, estar mais próximo de quem está e faz parte da cadeia”, comentou Eduardo Lopes, gerente-executivo da Associação Comercial de Santos.

Representando o Porto de Santos, o diretor de Operações da Autoridade Portuária de Santos (APS), Beto Mendes, fez uma apresentação sobre a infraestrutura do complexo marítimo e destacou os projetos voltados ao atendimento da crescente demanda de cargas exportadas por Santos, com destaque para os grãos, um dos segmentos mais movimentados.

“O agronegócio vem dando uma amostra fantástica de expansão e de crescimento. O mundo está demandando mais produtos produzidos no país. O Porto de Santos está trabalhando com muita força e intensidade para que possa atender a essa demanda crescente”, disse.

Mendes destacou ainda que a competitividade entre os portos brasileiros será benéfica para o país, uma vez que o agronegócio deverá seguir batendo recordes nos próximos anos. “É importante contribuir para a logística do país e não somente para Santos, mas para que o Brasil tenha ainda mais peso no comércio exterior”, completou.

A programação do evento contou ainda com uma apresentação de Hugo Caruso, diretor do Departamento de Inspeção de Produtos de Origem Vegetal do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa). O setor é responsável por garantir a qualidade dos grãos exportados, bem como fazer o registro das empresas que atuam com esse segmento no Brasil.

“São inúmeras as atividades que o ministério vem desenvolvendo para impulsionar e dar suporte ao setor produtivo brasileiro. Nós tratamos do controle de qualidade, segurança e identidade dos

produtos. Se quisermos manter esse alto nível de exportação, precisamos zelar pela qualidade e segurança dos produtos”, analisou.

O departamento é responsável pelo registro das empresas exportadoras de produtos de origem vegetal. Segundo o diretor, o Governo Federal deve manter o rigor no trabalho de fiscalização para garantir a excelência dos produtos.

“Atuamos com auditorias e fiscalizações constantes nessas empresas, nos supervisores de embarque, nos terminais, onde possamos verificar a qualidade dos grãos. Não se pode relaxar, para que não percamos essa qualidade existente”, reforçou.

### Ferrovias

O modal ferroviário se apresenta como o principal meio de transporte para atender ao crescimento da produção agrícola. O presidente da Fips (Ferrovia Interna do Porto de Santos), João Almeida, destacou que as concessionárias ferroviárias estão fazendo grandes investimentos para acompanhar essa expansão.

“A ferrovia é um esteio nacional na logística do país, principalmente no transporte de grãos. As grandes concessionárias estão todas investindo pesado”, disse.

O executivo afirmou que os investimentos visam aumentar a capacidade e a extensão da malha, a fim de evitar os gargalos enfrentados pelo setor rodoviário.

“Principalmente para aumentar a capacidade de transporte por vagão. Hoje, já é realidade operarmos trens com 120 vagões, que transportam quase 12 mil toneladas. Isso representa tirar das estradas o equivalente a 360 caminhões”, finalizou.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 11/04/2025*

## REGIÃO SUDESTE - PORTOS DO ESPÍRITO SANTO RECEBEM LOTE DE VEÍCULOS DE LUXO DA CHERY

Quase mil carros da marca chinesa chegaram aos complexos do estado, e novos lotes mensais estão previstos para atender o mercado nacional

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



***Cerca de mil veículos desembarcaram no estado, principalmente pelo Porto de Vitória. Foto: Divulgação***

Os portos do Espírito Santo receberam na quarta-feira (9) o primeiro lote de veículos do grupo chinês Chery. Quase mil unidades foram desembarcadas no estado, em especial no Porto de Vitória, o principal do estado. A cerimônia foi realizada na sede de uma empresa especializada em comércio exterior na capital capixaba.

Segundo a empresa, os modelos de veículos de luxo foram embarcados no dia 27 de fevereiro pelos portos de Xangai e Tianjin, na China. Os modelos desembarcados são o Jaecoo 7 híbrido plug-in (PHEV) e Omoda E5 elétrico (EV).

A expectativa é que a cada mês serão importados 1,5 mil carros Omoda e Jaecoo para a distribuição nacional.

“O Espírito Santo tem uma infraestrutura que poucos lugares no Brasil oferecem: áreas portuárias autorizadas, boa logística, e portos eficientes como o de Vila Velha e o Portocel, em Aracruz. Só no ano passado, mais de 200 mil veículos foram importados por aqui. Isso mostra a confiança no nosso estado e reforça nosso papel como hub logístico estratégico para o país”, destacou o governador Renato Casagrande (PSB).

Em Vitória, os modelos de veículos de luxo serão vendidos, inicialmente, pelo Grupo Orletti. Segundo o grupo, os modelos já estão disponíveis para visita e, em breve, poderão ser encontrados em concessionárias de todo o Brasil.

Para o estado, a chegada de novos modelos da marca representa um marco para o setor automotivo nacional, além de reforçar o Espírito Santo como polo logístico de excelência.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/04/2025**

## ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – PRODUTIVIDADE - PAZUELLO COBRA MENOS INTERFERÊNCIA DO GOVERNO SOBRE SETORES PRODUTIVOS

Deputado defende que o poder público não atrapalhe o desenvolvimento de empresas e cita necessidade de articulação política para destravar investimentos

Por **YOUSEFE SIPP** [yousefe.sipp@redebeneews.com.br](mailto:yousefe.sipp@redebeneews.com.br)



***Eduardo Pazuello reforçou que a colaboração com parceiros privados é essencial para enfrentar desafios como regulação excessiva, aumento de impostos e entraves burocráticos. Foto: Divulgação/Brasil Export***

O deputado federal Eduardo Pazuello (PL-RJ) cobrou, durante a sessão solene do Sudeste Export, realizado no Rio de Janeiro, que o Governo Federal atue de forma a não atrapalhar os setores produtivos da economia.

Segundo o parlamentar, o poder público deve se comportar como um “bom cavaleiro”, ou seja, minimizando obstáculos e interferências para garantir que as empresas possam se desenvolver de forma eficiente.

“Os governos não podem pesar e atrapalhar os cavalos. Eles têm que estar aí para ajudar. Se não conseguirem ajudar muito, atrapalhem menos”, disse.

Pazuello observou que muitas instituições, como agências e autarquias da União, não conseguem cumprir seu papel devido a questões estruturais, falta de pessoal e à ausência de investimentos nos recursos necessários para o funcionamento adequado dos órgãos. “Há muita coisa a ser tratada, e acredito que o caminho para isso começa na área política”.

Uma das atuações do deputado tem sido a mobilização tanto de outros integrantes do Poder Legislativo quanto de empresas do setor de infraestrutura para participação nas decisões importantes para a economia.

“Eu tenho sentido na pele a dificuldade de agregar empresas a um projeto. Esse é um setor historicamente desconfiado e atento, pois muitos tentam se unir apenas para obter retorno financeiro ou político, e poucos realmente trabalham em prol do setor”, completou.

Pazuello é presidente da Frente Parlamentar em Apoio ao Petróleo, Gás e Energia (FREPEGEN). Com mais de 200 membros, o grupo atua para impulsionar temas estratégicos, como a reforma do setor elétrico e a exploração de petróleo na margem equatorial brasileira, na região da Amazônia.

Pazuello reforçou que a colaboração com parceiros privados é essencial para enfrentar desafios como regulação excessiva, aumento de impostos e entraves burocráticos. “É fundamental que as empresas e o setor se engajem na busca por soluções e caminhos quando surgirem projetos de lei, propostas de aumento de impostos, regulações excessivas ou dificuldades na obtenção de certificados”, alertou.

O deputado destacou ainda o apoio do Brasil Export às pautas da Frente no Parlamento e se colocou à disposição para atuar como facilitador do diálogo entre os setores público e privado.

“Uma coisa é agregar deputados ou empresas a um projeto; outra é engajá-los no trabalho. Esse é o grande desafio agora”, afirmou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/04/2025**

## ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – ENERGIA - INTEGRAÇÃO É DESAFIO CENTRAL PARA O SETOR DE PETRÓLEO E GÁS, APONTA OCEANIX

Único representante do setor privado em painel do Sudeste Export cobrou previsibilidade e infraestrutura para investimentos de longo prazo em óleo e gás

Por **JÚNIOR BATISTA junior.basta@redenenews.com.br**



**A falta de integração no setor foi um dos assuntos levantados durante o painel “O mercado de petróleo, gás e energias renováveis no contexto de um cenário de transição energética”. Foto: Divulgação/Brasil Export**

Único representante do setor privado no painel “O mercado de petróleo, gás e energias renováveis no contexto de um cenário de transição energética”, realizado durante o Sudeste Export no Rio de Janeiro, o diretor de Desenvolvimento de Negócios da Oceanix, Marcos Araújo, apontou a falta de integração como o

principal entrave enfrentado pelas empresas que atuam na cadeia de petróleo e gás natural.

“O setor privado precisa de consistência. Quando se investe numa plataforma, não dá para não saber se ela vai sair do papel ou se uma mudança política vai barrar tudo. Estamos falando de contratos de 20, 40 anos, que exigem previsibilidade e planejamento”, argumentou.

Araújo também criticou a ausência de infraestrutura de apoio, como estaleiros e rodovias, para atender à demanda crescente do setor. “Hoje temos uma demanda da Petrobras por mais de 40 embarcações. Onde vamos construir? As duas primeiras foram viabilizadas por empresas que têm seus próprios estaleiros, mas isso não é a realidade da maioria”, alertou.

O papel estratégico do setor de petróleo, gás e energias renováveis na transição energética brasileira foi o tema de discussão do painel. Com moderação da diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export, Núria Bianco, o encontro reuniu representantes do setor público e da iniciativa privada.

Na abertura, Núria destacou a relevância do petróleo na balança comercial brasileira, lembrando que o produto foi o principal item de exportação do país em 2024. “A expectativa é que esse desempenho se repita em 2025, e que o Brasil alcance a quinta posição entre os maiores exportadores até 2032. Atualmente, ocupamos o oitavo lugar”, afirmou.

O diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Daniel Maia Vieira, afirmou que os investimentos previstos até 2028, da ordem de US\$ 2,33 bilhões, são fruto de planos de desenvolvimento em campos já leiloados, sobretudo offshore. “Não é apenas a Petrobras. Temos outras grandes empresas como Shell, TotalEnergies, Equinor e grupos chineses, além de companhias independentes que cresceram após o processo de desinvestimento da Petrobras. Esses investimentos impulsionam diretamente não só a produção, mas também infraestrutura, logística e refino”, explicou.

O presidente da Frente Parlamentar em Apoio ao Petróleo, Gás e Energia, o deputado federal Eduardo Pazuello (PL-RJ), defendeu a representatividade política do setor no Congresso.

“Pelo tamanho e relevância do petróleo e gás no PIB brasileiro, é fundamental ter uma representação transparente e conectada com as demandas do setor”, afirmou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/04/2025**

## ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – EXPANSÃO - MARICÁ VIVE EXPECTATIVA PARA INÍCIO DAS OBRAS DE NOVO TERMINAL PORTUÁRIO

Projeto voltado à cadeia de petróleo promete ter ZPE, investimentos bilionários e geração massiva de empregos na região

Por **CÁSSIO LYRA** [cassio.lyra@redebeneews.com.br](mailto:cassio.lyra@redebeneews.com.br)



***O início das obras do Porto de Jacaré, também chamado de Terminais de Ponta Negra (TPN), em Maricá, foi um dos assuntos em discussão em um dos painéis do Sudeste Export. Foto: Divulgação/Brasil Export***

O município de Maricá, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, vive a expectativa para o início das obras do Porto de Jacaré, também chamado de Terminais de Ponta Negra (TPN), que abrigará uma das mais modernas infraestruturas portuárias do Brasil. O futuro terminal foi discutido durante a edição 2025 do Sudeste Export, fórum regional de

Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado no Rio de Janeiro.

De acordo com o diretor de Gestão e Participação da Companhia de Desenvolvimento de Maricá (Codemar), Cristiano Brochier, as questões burocráticas para a viabilização do empreendimento se estenderam pelos últimos 11 anos, mas a expectativa é que as obras comecem ainda neste semestre.

***Considerada a obra de maior impacto no município de Maricá, o futuro terminal portuário irá ocupar uma área de 5,6 milhões de metros quadrados, de acordo com a Prefeitura. Foto: Reprodução***

“O porto vai sair, a gente acabou de negociar um memorando de entendimento para que, nos próximos 90





dias, tenhamos toda a documentação pronta. Ao longo do segundo semestre do ano passado, fizemos todas as análises econômicas, análises jurídicas e de compliance, e agora queremos assinar a documentação e iniciar as obras”, revelou.

O porto terá vocação para a indústria petrolífera e, no local, será instalada uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE). A construção da infraestrutura portuária será feita por etapas, com um investimento bilionário da iniciativa privada.

“É um porto com três etapas, com um investimento total de 2,5 bilhões de dólares. A primeira etapa deve levar três anos para ser concluída, com um investimento de 500 milhões de dólares. A gente acredita que essa primeira etapa, que é basicamente de ship to ship, vai alavancar investimento para as outras duas. Vai poder receber operações de navios de grande porte, assim como navios de pequeno porte, para distribuição de cargas ao longo da costa”, explicou.

Segundo o representante da Codemar, o terminal portuário contará com um calado privilegiado, com profundidade variando entre 24 e 26 metros em alguns pontos.

Considerada a obra de maior impacto no município, o projeto — liderado pela DTA Engenharia Portuária e Ambiental — ocupará uma área de 5,6 milhões de metros quadrados, de acordo com a Prefeitura.

A construção do empreendimento faz parte do planejamento da cidade em investimentos voltados para infraestrutura, com o objetivo principal de acompanhar o crescimento e o desenvolvimento econômico de Maricá.

“Ano passado, a gente realizou R\$ 700 milhões em orçamento de investimento na cidade. Então, qual é o maior desafio de Maricá? Hoje, é a infraestrutura. É uma cidade que ficou rica da noite para o dia, mas não tem a infraestrutura necessária. E nosso governo sabe desses desafios e está disposto a fazer com que a Codemar busque participações e negócios com investimento em infraestrutura”, comentou.

### **Demanda**

Conforme o projeto, a expectativa é que as obras do terminal portuário devam gerar cerca de 13 mil empregos diretos e indiretos. Segundo Cristiano, a procura por mão de obra é um gargalo real encontrado pelo governo do município.

“Falando em porto, a gente sabe que um dos gargalos, além da integração logística com rodovias e ferrovias, é a mão de obra qualificada. Pontualmente em uma operação de líquidos, em que se vai trabalhar com sistemas automatizados que vão demandar uma mão de obra altamente especializada”, argumentou.

“Nossa administração está trabalhando justamente para criar condições, dentro de Maricá – com esses empreendimentos, todos esses acordos de treinamento, qualificação, mão de obra local -, para pelo menos garantir um bom percentual de empregabilidade para esses futuros profissionais. Nós vamos investir muito em qualificação porque sabemos que a falta de mão de obra qualificada é um grande gargalo”, finalizou.

O painel do Sudeste Export contou com as participações de Jefferson Martins, diretor do Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR); Gabriela Campagna, coordenadora de Gestão de Portos e Terminais da Secretaria de Estado de Energia e Economia do Mar do Rio de Janeiro; e André Luís Pimenta, secretário de Planejamento e Gestão da Prefeitura de Angra dos Reis.

### ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – CONCILIAÇÃO - ZYMLER PROPÕE NOVA CULTURA JURÍDICA BASEADA NO CONSENSO E NO DIÁLOGO

Ministro do TCU afirma que consensualidade tem evitado litígios prolongados e estimula criação de câmara de autorregulação para o setor portuário

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



**Em sua palestra no InfraJur, o ministro Benjamin Zymler sugeriu que disputas entre terminais poderiam ser resolvidas fora da via judicial, inclusive em gabinetes do próprio TCU. Foto: Divulgação/Brasil Export**

O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Benjamin Zymler, defendeu a consolidação da consensualidade como novo paradigma na regulação de contratos públicos,

destacando que a prática tem permitido resolver impasses históricos, especialmente no setor de infraestrutura. Ele deu essa declaração durante sua palestra especial no InfraJur, fórum jurídico realizado dentro da programação do Sudeste Export, realizado no Rio de Janeiro.

Zymler aproveitou sua fala para traçar um panorama das transformações em curso no âmbito do TCU, o que, segundo ele, tem abandonado “axiomas tradicionais” para assumir um papel de facilitador nas negociações contratuais e na prevenção de litígios.

“Eu tenho 30 anos de tribunal e talvez esse seja o momento mais marcante da nossa atuação pela ideia de consensualidade para a prática administrativa. Estamos resolvendo questões que estavam destinadas à litigiosidade eterna”, afirmou.

Como exemplos, o ministro citou iniciativas de mediação envolvendo os estados da Bahia e Mato Grosso, além de um acordo envolvendo o fundo de pensão de empregados do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Os exemplos, segundo ele, reforçam o papel do TCU como indutor de soluções viáveis para impasses de alta complexidade.

“O ritmo do serviço público muitas vezes não se coaduna (combina) com a velocidade que o setor empresarial precisa. E isso aflige o gestor. Quando mostramos que ele pode decidir sem colocar seu CPF em risco, o efeito é extraordinário”.

O ministro também incentivou o setor portuário a ampliar o uso de mecanismos de resolução consensual de conflitos. Ele sugeriu que disputas entre terminais poderiam ser resolvidas fora da via judicial, inclusive em gabinetes do próprio TCU. “O setor ainda é tímido nessa área”, observou. O ministro mencionou ainda que o novo anteprojeto da comissão de juristas da qual faz parte prevê a criação de uma câmara de autorregulação para o setor, com competência para prevenir e mediar conflitos de forma mais ágil.

A fala do ministro foi encerrada com um apelo para que gestores e agentes públicos adotem uma postura mais pragmática e aberta à conciliação. “Eu não quero impor soluções, quero ser convencido. Se as partes chegarem a um consenso razoável, eu abonarei com o maior prazer”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/04/2025

## ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – INFRAJUR – REGULAÇÃO AINDA LIMITA INVESTIMENTOS EM CAMPOS MADUROS, DIZ GERENTE DA PRIO

Em painel, especialistas defendem avanços normativos, política industrial moderna e qualificação da mão de obra para destravar o setor de óleo e gás

Por JÚNIOR BATISTA [junior.basta@redebene.com.br](mailto:junior.basta@redebene.com.br)



**No painel “Gargalos Regulatórios no Setor de Óleo e Gás” discutiu-se como o ambiente regulatório nacional está aquém do ideal para promover a revitalização de campos maduros. Foto: Divulgação/Brasil Export**

A gerente jurídica da PRIO, Luciana Mendes, destacou que, embora a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) tenha feito avanços significativos nos últimos anos, o ambiente regulatório brasileiro ainda está aquém do ideal para promover a revitalização de campos maduros como os da Bacia de Campos. Ela falou sobre o assunto durante o painel “Gargalos

Regulatórios no Setor de Óleo e Gás” no InfraJur. O fórum jurídico fez parte da programação do Sudeste Export, no Rio de Janeiro.

“Certamente a ANP já caminhou muito, mas ainda não estamos naquele sweet spot em que todas as medidas regulatórias que poderiam fomentar investimentos estejam implementadas”, avaliou Luciana. Segundo ela, a regulação precisa ir além da estabilidade e atuar como vetor de incentivo a projetos de maior risco, como o desenvolvimento de campos marginais ou subcomerciais.

A executiva explicou que o declínio da produção no pós-sal da Bacia de Campos é natural, mas pode ser revertido com a entrada de empresas especializadas em revitalizar ativos já desenvolvidos.

Entre os avanços regulatórios recentes, ela citou como exemplo a mudança na norma de garantias financeiras para descomissionamento, que passou a permitir aportes progressivos ao longo da vida útil do campo, em vez da exigência de um valor bilionário depositado antecipadamente em contas escrow (contas vinculadas usadas para garantir que recursos fiquem retidos até o cumprimento de determinadas obrigações contratuais). “Esse é o tipo de regulação que viabiliza novos investimentos”, afirmou.

Já para Telmo Ghiorzi, presidente-executivo da ABESPetro, os gargalos estão concentrados na política industrial. “A política industrial moderna, baseada no sucesso de países desenvolvidos como Coreia do Sul, Reino Unido e Estados Unidos, prioriza a exportação ao invés da substituição de importações, a sofisticação tecnológica em vez da dependência de commodities e a concorrência acirrada em lugar da proteção de mercado”.

Com uma abordagem voltada à segurança operacional, o vice-presidente de parcerias estratégicas da OPITO para a América do Sul, Patrick Modolo, trouxe a perspectiva da qualificação da força de trabalho para manter padrões internacionais.

“Quando falamos de óleo e gás, estamos falando de tolerância zero para fatalidades. A prevenção precisa começar em terra, com alto nível de realismo e competência técnica”, disse Modolo, que enxerga no Brasil potencial de se tornar exportador de mão de obra qualificada para mercados como Guiana e Suriname, desde que adote os padrões globais exigidos pela indústria.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/04/2025

## ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – GESTÃO – COMPLEXOS PORTUÁRIOS ATUAM DE FORMA LENTA DIANTE DE CRISES, DIZ DIRETORA DA IAPORTS

Raquel Kibrit defende planejamento estratégico e colaboração entre terminais para reduzir impactos de eventos extremos nas operações logísticas

Por Cássio Lyra [cassio.lyra@redebenews.com.br](mailto:cassio.lyra@redebenews.com.br)



***O painel debateu como crises globais afetam as operações dos portos e quais ações as autoridades portuárias devem tomar para prevenir ou ao menos minimizar danos e prejuízos***

Os portos precisam se preparar e se organizar melhor contra os chamados cenários de crise. Essa foi a afirmação da diretora executiva da Associação Internacional de Desenvolvimento Portuário (Iaports), Raquel Kibrit, durante sua participação no fórum internacional Latam Export, no Rio de Janeiro.

O painel debateu de que maneira as crises globais afetam as operações dos portos e quais ações as autoridades portuárias devem tomar para prevenir ou ao menos minimizar danos e prejuízos às atividades. Presidente do conselho do Latam Export, Raquel criticou a forma como os portos atuam na prevenção de desastres globais e classificou os processos como lentos.

“A ideia de trazer um painel desses é justamente discutir essas questões, pensando que os portos hoje têm grande dimensão, mas atuam de forma lenta. Constroem as infraestruturas portuárias de forma lenta, se preparam para condições de crise de forma lenta, mas, às vezes, as crises são abruptas”, afirmou.

Segundo ela, fóruns como o Latam Export servem para que os portos possam se conectar e apresentar maior efetividade em casos de crise. “A situação da pandemia, obviamente, a gente não tem muita informação, mas esse exercício de cenarização é entender como um porto é vulnerável e protagonista nessa situação. A ideia é trazer reflexão aos líderes portuários sobre como a gente se conecta, não apenas para estar mais preparados, mas também para utilizar esses fóruns como espaço de aproximação, troca de experiências e antecipação de cenários”.

Raquel usou as tarifas de importação impostas pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, como exemplo de como mercados afetados poderiam contornar o cenário.

“Lembro da crise dos fertilizantes da Rússia, em que vemos um impacto de carga. As tarifas vão impactar no fluxo de carga. Daqui para lá e de lá para cá, e isso é capacidade operacional na veia. Agora, como podemos nos antecipar a isso? Podemos usar profissionais de todas as áreas para trabalhar em uma situação dessas. A gente adora trabalhar nas agendas positivas dos portos, nas pautas de crescimento, que são motivadoras, mas precisamos estar sempre equacionando riscos e trabalhando as externalidades negativas sempre que possível”, pontuou.

Participaram do painel Nicolas Michelon, especialista em geoeconomia corporativa e inteligência estratégica e de negócios e sócio da Alagan Partners; José Luiz Niemeyer, professor de Relações Internacionais do IBMEC Rio; e Mauro Sammarco, sócio-diretor do Brazil P&I. A moderação foi de Núria Bianco, diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/04/2025

## ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – TRANSIÇÃO - INVESTIMENTOS EM PORTOS E HIDROVIAS SÃO CHAVE PARA DESCARBONIZAÇÃO, DIZ BNDES

Tiago Ferreira defende que infraestrutura aquaviária eficiente é essencial para exportar energia limpa e destravar o potencial logístico da América Latina  
Por JÚNIOR BATISTA [junior.basta@redenenews.com.br](mailto:junior.basta@redenenews.com.br)



***A intensificação de investimentos para a descarbonização da indústria na América Latina foi debatida no painel “Modelos de financiamentos internacionais para projetos portuários”***

A intensificação dos investimentos em infraestrutura aquaviária pode ser decisiva para o avanço da descarbonização da indústria latino-americana e para destravar o potencial logístico da região, segundo Tiago Toledo Ferreira, chefe do Departamento de Logística e Transporte do

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Ele participou do painel “Modelos de financiamentos internacionais para projetos portuários” do fórum internacional Latam Export, no Rio de Janeiro.

Segundo Ferreira, há uma vantagem competitiva “latente” para países da América Latina na chamada “manufatura verde” — a produção industrial com baixa emissão de carbono, que exige acesso a energia limpa e estruturas logísticas eficientes. “Porto é obrigatoriamente uma infraestrutura nodal para isso, seja para exportar hidrogênio verde, seja para exportar energia embarcada na manufatura”, disse.

Ele citou ainda um dado da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal), segundo o qual o déficit de infraestrutura da região representa 4% do PIB anual. “No Brasil, por exemplo, se quisermos cobrir essa lacuna, precisaríamos saltar de 18% para 22% do PIB em investimentos, e isso ainda estaria abaixo do ideal, que seria 25%”, apontou.

A expectativa do BNDES é que projetos como a BR do Mar, em fase de regulamentação, e a BR dos Rios, cuja concessão está em audiência pública, ampliem significativamente a demanda por financiamentos no setor. O banco já projeta aumento na procura por capital, sobretudo para a renovação da frota da marinha mercante.

“No Brasil, temos o absurdo de ver cargas entre Rio e Salvador seguindo por caminhão, em vez da cabotagem. Isso não se sustenta do ponto de vista técnico ou econômico”, afirmou Ferreira. Ele destacou que a BR do Mar deve trazer maior flexibilidade regulatória para operadores e impulsionar novos investimentos: “Se está crescendo, vai ter mais encomenda de barcos, mais necessidade de capital”.

O executivo sênior do Banco de Desenvolvimento da América Latina e do Caribe (CAF), Luiz Alberto Esteves, ressaltou sua preocupação com os impactos das mudanças climáticas sobre a infraestrutura portuária. Para ele, esses impactos devem ir além do cais e alertou para a vulnerabilidade dos acessos terrestres aos portos, que em muitos casos estão abaixo do nível do mar, como ocorre em partes do Porto de Santos (SP).

“Não adianta nada a costa estar protegida do aumento do nível do mar ou de uma eventual ressaca, se os acessos ao porto estiverem vulneráveis”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 11/04/2025

## ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – SUSTENTABILIDADE - PORTOS DO BRASIL ACELERAM RUMO AO CARBONO ZERO COM APOIO DA ABDP

Grupos de trabalho discutem inovação, sustentabilidade e desafios na adoção de práticas mais limpas nas operações

Por CÁSSIO LYRA [cassio.lyra@redebene.com.br](mailto:cassio.lyra@redebene.com.br)



***Durante o debate de um dos painéis do Latam Export, especialistas levantam ações para carbono zero e o papel da Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos (ABDP)***

O tema da descarbonização das operações portuárias e das atividades marítimas foi discutido em dos painéis da primeira edição

do Latam Export - fórum internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado no Rio de Janeiro. Durante o debate, foram levantadas as ações para carbono zero e o papel da Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos (ABDP).

A ABDP foi lançada durante a Intermodal 2024, e reúne os principais portos públicos, privados e entidades e instituições para discutir temas, ideias e trocas de experiências voltados para o tema.

A iniciativa da Aliança foi destacada por Jussara Neto, diretora de Sustentabilidade da PortGreen Consulting.

“Alguns portos estão nessa linha de frente de buscar soluções integradas, e a Aliança tem fomentado esse tema e buscando convidar portos e terminais para colocar essa pauta como prioridade. A ideia é que, juntos, queremos conseguir colocar quais soluções já estão sendo feitas por cada porto. As discussões que temos do é, de fato, colocar todos os players na mesma página e relatar as dificuldades que são enfrentados”, disse.

A partir da Aliança, foram criados diversos grupos de trabalho que discutem e apresentam ideias para a descarbonização, a partir de inovações de startups para apresentar soluções que ajudem em planos e iniciativas de carbono zero.

Segundo Jussara, as iniciativas já estão sendo observadas pelos portos europeus, mas reforçou que os complexos brasileiros seguem pelo mesmo caminho.

“Temos startups despontando no mercado para buscar soluções, entender as dores do setor, e trazer essas novas soluções para dentro dos portos. Tenho observado que existem ainda poucas startups trabalhando para entender e saber as dores do setor. Como estamos nessa discussão de redução de carbono, tenho visto discussões, principalmente no grupo de trabalho de inovação da Aliança. Percebo que tem portos saindo na linha de frente, buscando soluções, startups, muitos deles na Europa, principalmente, mas estamos nesse mesmo caminho e acredito que estamos avançando bem”, analisou.

Participaram do painel Luane Lemos Agostinho, gerente de Sustentabilidade do Porto do Itaqui; Gabriela Schank, gerente geral de Meio Ambiente e Sustentabilidade da Transpetro; e Juliane de Castro Carneiro, coordenadora de Inovação do Porto do Açú.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/04/2025

### ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – INVESTIMENTO – BRASIL PRECISA DOBRAR ESFORÇO EM INFRAESTRUTURA PARA ENFRENTAR EVENTOS EXTREMOS

Em painel no Santos Export, lideranças do setor falam sobre os projetos que prometem transformar o complexo portuário nos próximos 15 anos

Por VANESSA PIMENTEL [vanessa.pimentel@redebene.com.br](mailto:vanessa.pimentel@redebene.com.br)



**O papel do setor privado nos investimentos em projetos para uma infraestrutura mais resiliente foi um dos assuntos debatidos no painel do InfraESG, dentro do Sudeste Export**

Os investimentos em projetos para uma infraestrutura mais resiliente aos impactos do aquecimento global terão de vir da iniciativa privada, de acordo com o economista e fundador da Inter.B Consultoria Internacional de Negócios, Claudio Frischtak. Ele falou sobre o assunto durante sua participação no painel InfraESG “Eventos climáticos e sociais extremos

– Como melhor alocar esses riscos em PPPs?”, exposto durante o fórum Sudeste Export, promovido pelo Grupo Brasil Export, no Rio de Janeiro.

“Se já era difícil a gente ter investimento adequado em infraestrutura antes, imaginem agora, com tantos riscos envolvidos. Com projetos que precisam tentar prever como será o clima em 2060 e como ele vai impactar a infraestrutura”, exemplificou Claudio.

Em seguida, citou que os investimentos em estudos, projetos e obras podem — “e precisam” — ter contrapartidas do governo, mas acredita que elas não serão suficientes e prevê que a maior parte dos recursos para a construção de infraestrutura mais resiliente terá de vir da iniciativa privada.

“Nossa ordem de capital para investimento em infraestrutura é de 36% do PIB (Produto Interno Bruto) e deveríamos ter algo em torno de 60% a 65% do PIB. Neste ano, nós devemos investir 2,5%, ou seja, nunca vamos chegar ao nosso estoque alvo de 60%. Para alcançar isso, terá de ser pelo do setor privado. E o Governo também tem a restrição fiscal”, explicou.

Além disso, Frischtak disse que a qualidade dos projetos precisa melhorar. “Muitos são sofríveis”, citou, alertando que o problema afasta investidores e oportunidades de acesso a crédito em modalidades de financiamentos.

“Tem a questão do planejamento dos projetos, que precisa avançar: o que priorizar, como implantar cada fase de maneira correta e incluindo as questões climáticas, que agora é uma agenda forte na estruturação de projetos e que será cada vez mais avaliada no mercado”, pontuou.

Além do economista, participaram do debate Helena Venceslau, diretora de Assuntos Econômicos da Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos; Ralph Rosenberg, CIO e gestor dos Fundos de Infraestrutura da Perfin Investimentos; e Clóves Benevides, subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes. A mediação foi feita por Felipe Queiroz, diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/04/2025

### ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – CONECTIVIDADE - HUBS DE INOVAÇÃO SÃO APOSTAS PARA MODERNIZAR O SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

Painel no Inova Export discute como ecossistemas colaborativos e startups podem impulsionar eficiência e competitividade

Por **PATRICIA NEROME** [patricia.nerome@redebnews.com.br](mailto:patricia.nerome@redebnews.com.br)



**O painel destacou a importância da modernização dos portos, além de avançar no debate sobre a colaboração entre governo, empresas e universidades para fomentar a inovação**

O primeiro painel do Inova Export, realizado no Rio de Janeiro, teve como tema “O papel do ecossistema de inovação no setor de portos, infraestrutura e logística”, reunindo especialistas e líderes do setor. A sessão destacou a importância da modernização dos portos como meio de reduzir custos logísticos e avançou no debate sobre a colaboração entre governo,

empresas e universidades para fomentar a inovação. Exemplos de sucesso, como o Porto de Roterdã, na Holanda, e o programa Blue Rio, pioneiro na promoção da economia azul no Brasil, foram debatidos.

Com a participação de Eduardo Correia Miguez, gerente de Desenvolvimento de Negócios da PortosRio, Lindália Junqueira, CEO da Ions, Francisco Bulhões, head de Relações Institucionais da PRIO, Danilo Abbondanza, CEO da ModalGR, e Leonardo Ribeiro, presidente do Distrito Empresarial do Porto do Rio de Janeiro. A moderação ficou por conta de Guilherme Lopes, gerente de Comunidade e Hub de Inovação do Learning Village.

Desenvolvido em parceria com a Secretaria do Meio Ambiente do Rio de Janeiro, o projeto Blue Rio tem o objetivo de fomentar a inovação aberta focada na sustentabilidade e na economia azul, que é o uso sustentável dos recursos dos oceanos. Segundo a CEO da Ions, Lindália Junqueira, o lançamento do Blue Rio 2 está previsto para esta sexta-feira (11). “O Rio é o primeiro a ter um programa de inovação colaborativa aberta no Brasil em Blue Economy, em economia do mar”.

Segundo dados da Confederação Nacional da Indústria, a modernização dos portos pode reduzir até 25% o custo logístico total da cadeia. Para o gerente de Desenvolvimento de Negócios da PortosRio, Eduardo Correia Miguez, é notório o avanço da inovação, seja em hubs ou startups, “nos portos privados, há incorporação de sistemas inovadores, sem dúvidas. Porém, a parte pública é um desafio. A questão da mudança cultural é desafiadora”.

O moderador e gerente de Comunidade e Hub de Inovação do Learning Village, Guilherme Lopes, trouxe exemplos internacionais de sucesso na colaboração para inovação. Ele comentou a experiência europeia, “países que promovem a colaboração entre universidades, governo e empresas apresentam um PIB per capita até 40% maior. Um caso notável é o porto de Roterdã, onde um hub de inovação conecta mais de 500 iniciativas acadêmicas”.

Para o presidente do Distrito Empresarial do Porto do Rio de Janeiro, Leonardo Ribeiro, é importante haver interação entre o setor público e privado, “é necessário que isso continue a acontecer, com o objetivo de democratizar informações e promover um crescimento sustentável”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 11/04/2025

## ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – DIGITALIZAÇÃO - TECNOLOGIA EXISTE. O PROBLEMA É IMPLEMENTAR, AFIRMAM ESPECIALISTAS

Falta de infraestrutura básica, carência de profissionais e visão fragmentada das operações ainda são barreiras para a inovação nos portos

Por **YOUSEFE SIPP** [yousefe.sipp@redebenews.com.br](mailto:yousefe.sipp@redebenews.com.br)



**Os debatedores participaram do painel “Como inovar e transformar os setores de infraestrutura, logística e portos” do Inova Export, que fez parte do Sudeste Export, no Rio**

A melhoria da integração tecnológica nas operações dos terminais portuários foi tema de debate no Inova Export, realizado no Rio de Janeiro como parte da programação do fórum regional Sudeste Export.

Vander Serra de Abreu, fundador & COO/CCO da iPORT Solutions, observou que, muitas vezes, a proposta de automatizar processos internos esbarra em desafios operacionais recorrentes, mas que não são reconhecidos pelas diferentes empresas do setor como um problema coletivo.

**“CADA UM ESTÁ VENDO SÓ SEU PEDAÇO. O TERMINAL ESTÁ PREOCUPADO COM A OPERAÇÃO DELE, MAS, SE A FILA DE CAMINHÕES ESTIVER NA RODOVIA, O PROBLEMA É DO TRANSPORTADOR. O OUTRO ESTÁ PREOCUPADO EM COLOCAR CARGA MAIS RÁPIDO NO NAVIO, MAS NÃO ESTÁ PREOCUPADO COM COMO ESSA CARGA ESTÁ ARMAZENADA”**

**VANDER SERRA DE ABREU**  
**fundador & COO/CCO da iPORT Solutions**

“Cada um está vendo só seu pedaço. O terminal está preocupado com a operação dele, mas, se a fila de caminhões estiver na rodovia, o problema é do transportador. O outro está preocupado em colocar carga mais rápido no navio, mas não está preocupado com como essa carga está armazenada”, afirmou.

Na opinião de Abreu, haveria uma melhoria significava de eficiência no setor caso aumentasse a prática de um pensamento conjunto na identificação de soluções que possam melhorar gargalos das infraestruturas portuárias, que já enfrentam precariedades e falta de investimentos.

“Sem fazer essa cadeia logística inteligente de ponta a ponta, vai ser impossível avançar pensando no segmento como um todo e não só como uma entidade de terminais e transportadores”, disse. “A gente está falando do Brasil. Tem portos dos mais diversos tipos e temos várias experiências em terminais”, completou o especialista em tecnologia, criticando a ausência de ferramentas consideradas básicas e que ainda não estão presentes em algumas infraestruturas do país.

“Fica praticamente impossível trabalhar com algum tipo de tecnologia aplicada sem ter o básico. Saber quantas pessoas entram, quantas pessoas saem, o movimento daquele terminal. Tem que existir as informações de forma organizada para que tenha o potencial de aplicar uma inteligência artificial, por exemplo”. Vinicius Pimenta, diretor executivo da Triunfo Logística, reforçou o ponto de que, dentro da identificação dos problemas no setor de logística, é importante trabalhar com resultados condizentes com as realidades operacionais em que se está inserido.

“Não adianta a gente montar um projeto gigantesco para que, daqui a 15 anos, tenhamos uma operação com a cadeia sendo digitalizada do início ao fim, com clientes e transportadores da sessão, se, na verdade, o que vai nos ser cobrado é daqui a seis meses”, mencionou.



Para Pimenta, é necessário estabelecer objetivos claros para que seja possível implementar tecnologias, como os KPIs (indicadores-chave de performance).

“Para a gente trazer inovação, precisamos de mão de obra altamente qualificada. Mas, para trazer essa mão de obra, temos que ser atrativos”, finalizou.

### Casos de sucesso

Edson Mesquita dos Santos, conselheiro técnico-científico do Instituto Praticagem do Brasil, apresentou durante o debate três casos de tecnologias desenvolvidas por startups da Universidade de São Paulo (USP) voltadas à praticagem e à operação portuária.

O primeiro exemplo foi o desenvolvimento do primeiro modelo de uma Unidade Piloto Portál (PPU) brasileira. Mesquita contou que a ferramenta é um sistema de precisão de navegação utilizado por práticos para manobrar navios com segurança.

“Os nossos equipamentos eram estrangeiros. A Navigante, junto com a Praticagem lá no Recife, começou a desenvolver o nosso PPU nacional, que é um sucesso hoje. Está sendo expandido para outros estados e vai ser vendido para fora, inclusive”, destacou.

Outra iniciava foi a criação de uma ferramenta para análise de folga dinâmica, voltada a melhorar as condições de entrada e saída de navios em diferentes pos de cais. Segundo Mesquita, o sistema permite considerar variáveis além da altura da onda, como o comportamento específico de cada embarcação, e foi desenvolvido com apoio da Praticagem no Porto de Santos (SP).

Por fim, o terceiro caso citado foi o da Tecnomar, que atua no aperfeiçoamento de simuladores marítimos. Os mecanismos são utilizados na formação e capacitação de profissionais da área e têm passado por melhorias contínuas, com o objetivo de tornar o processo de treinamento mais preciso e alinhado às condições reais de navegação.

O painel “Como inovar e transformar os setores de infraestrutura, logística e portos” foi moderado por Tetsu Koike, diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos. Também participaram da discussão Carla Cristina da Costa, presidente do Conselho de Inovação, Transformação Digital e Deep Techs da Federação das Câmaras de Comércio Exterior; e André Porto, gerente de Inovação e Corporate Venture da Wilson Sons.

O Inova Export faz parte da programação do Sudeste Export, fórum regional com foco em logística, infraestrutura e transportes, que aconteceu nos dias 1, 2 e 3 de abril, no Pestana Copacabana Rio Atlântica, no Rio de Janeiro.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/04/2025**

## ESPECIAL - SUDESTE EXPORT - LATAM EXPORT – PLANEJAMENTO – SUL EXPORT VAI DEBATER RESILIÊNCIA CLIMÁTICA NO SETOR DE INFRAESTRUTURA

Fórum promete discutir aprendizados da enchente de 2024 e medidas para preparar estradas, portos e aeroportos contra eventos extremos

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

Os desastres naturais são cada vez mais frequentes e severos em todo o mundo. No Brasil, a catástrofe que assolou o Rio Grande do Sul em 2024 é um dos exemplos mais tristes do impacto do clima na vida das pessoas. Foram mais de 2,34 milhões de moradores afetados e 163 vidas perdidas. Com 468 das 497 cidades do território gaúcho prejudicadas pelas chuvas, a rede de transportes, em todos os modais, foi fortemente impactada, prejudicando a logística e a circulação de cargas e passageiros.



***Durante as chuvas de 2024, com o Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre fechado, parte dos voos teve que ser emergencialmente transferida para outras seis cidades gaúchas***

Altamente vulneráveis às mudanças climáticas, estradas, ferrovias, portos e aeroportos precisam ser planejados para serem mais resilientes. E é impossível não se perguntar se, afinal, a infraestrutura brasileira está preparada para enfrentar os riscos ambientais crescentes. Para auxiliar na construção de políticas públicas

relevantes nesse sentido, o Grupo Brasil Export promove, nos dias 28 e 29 de abril, o fórum regional Sul Export. A edição em Porto Alegre abordará os impactos das enchentes, a recuperação do Rio Grande do Sul e os ensinamentos que ficam para todo o país.

“O que aconteceu com os gaúchos ficará marcado na história brasileira como um alerta permanente para a necessidade de pensarmos nos riscos e em medidas de adaptação das infraestruturas críticas. O evento no estado irá reunir empresários, especialistas e autoridades regionais e nacionais para debater formas de evitar que esses fenômenos climáticos interrompam o cotidiano de pessoas e empresas, aumentem os custos de transporte e coloquem vidas em risco”, explica Bruno Merlin, diretor de Comunicação do grupo.

Segundo ele, a data escolhida é simbólica. “Na semana de realização do fórum, a catástrofe socioambiental terá completado um ano. Será uma oportunidade de ouvirmos quem trabalhou para a recuperação do estado e aprender com essas experiências. Outro diferencial é que o fórum acontecerá na sede da Fiergs, aproximando ainda mais o setor público e o privado”, completa ele.

Um dos destaques na pauta de discussões será o setor aéreo. O secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, já confirmou presença. “O fechamento do aeroporto internacional Salgado Filho impossibilitou o transporte de insumos e materiais necessários ao trabalho de recuperação do estado no momento de calamidade. Na mesma proporção em que foi prejudicado, a aviação mostrou sua capacidade de colaborar com as ações emergenciais. A Secretaria atuou pela utilização da base aérea de Canoas, equipamento que se mostrou crucial no pronto atendimento aos milhares de gaúchos prejudicados pelas chuvas e evidenciou a necessidade de mais investimentos em aeroportos regionais que podem funcionar como reforço logístico”, destacou.

Franca lembra que o trabalho das autoridades aeroportuárias diante da tragédia reforçou a importância da aviação como meio de integração do país. “Após ter pista e corredores submersos, o aeroporto Salgado Filho recebeu todos os esforços do Governo Federal para que a operação fosse retomada. Em agosto, foi aprovado o reequilíbrio cautelar pela Anac no valor de R\$ 425 milhões, fundamental para acelerar o processo de reabertura do terminal aéreo, que aconteceu ainda no mês de outubro do ano passado”, completou o secretário.

Durante as chuvas, com o aeroporto Salgado Filho fechado, parte dos voos teve que ser emergencialmente transferida para outras seis cidades gaúchas (Caxias do Sul, Santo Ângelo, Passo Fundo, Pelotas, Santa Maria e Uruguaiana) e três de Santa Catarina (Florianópolis, Chapecó e Jaguaruna).

### **AmpliAR**

Com o objetivo de expandir a infraestrutura aeroportuária regional e tornar o modal mais acessível, o Ministério lançou, em dezembro do ano passado, o programa AmpliAR. O projeto permite a contratação simplificada das atuais concessionárias que atuam no Brasil para administrar e garantir a operação de aeródromos considerados estratégicos, mas com baixo interesse comercial. As concessionárias serão remuneradas por meio do reequilíbrio dos contratos vigentes.

Após a fase de consulta pública — que recebeu 192 manifestações —, a Secretaria Nacional de Aviação Civil está analisando as contribuições recebidas, com o objetivo de atender às necessidades dos diferentes interessados. A previsão é que o leilão dos aeroportos indicados no programa seja realizado ainda este ano.

Mesmo sem o AmpliAR, investimentos estão sendo feitos nos aeroportos de pequeno porte e aeródromos da região. Em janeiro deste ano, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, assinou a ordem de serviço que autorizava o início das obras de modernização do aeródromo Luís Alberto Lehr, no município de Santa Rosa. A iniciativa faz parte da estratégia do Governo Federal para aprimorar a conectividade aérea no país e integra o Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC). As obras entrarão em fase de execução.

Os aeroportos de Pelotas e Bagé tiveram a primeira fase de obras entregues em novembro de 2024. Juntos, os dois terminais receberam investimentos de R\$ 94 milhões para a modernização das infraestruturas. As obras, que têm como concessionária responsável a CCR Aeroportos, fazem parte da carteira do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). No mesmo mês, a Infraero entregou a primeira fase de obras do Aeroporto de Torres, com investimentos de R\$ 22 milhões, oriundos da estatal.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/04/2025**



## BAHIA ECONÔMICA - BA

### BAHIA É BENEFICIADA EM R\$ 71 MILHÕES COM AS TARIFAS DE TRUMP, DIZ UFMG. VEJA QUEM GANHA E QUEM PERDE

**Da Redação - 10/04/2025 19:00 - Atualizado 11/04/2025**



A guerra comercial iniciada pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, vai provocar efeitos diversos para os estados brasileiros. Alguns deles vão ganhar, outros vão perder.

Um estudo realizado por pesquisadores da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), mostra que os estados cuja produção está relacionada ao agronegócio tendem a encabeçar a lista dos mais beneficiados.

Mato Grosso, por exemplo teria benefícios de R\$ 2 bilhões, o Mato Grosso do Sul de R\$ 292 milhões e Goiás de R\$ 259 milhões. A Bahia teria benefícios de R\$ 75 milhões e outros estados do Nordeste, como Maranhão e Piauí seriam mais beneficiados.

Por outro lado, pela atividade industrial, São Paulo (R\$ -1,6 bilhões) e Minas Gerais (R\$ -560 milhões) ficam no negativo.

No geral, a economia brasileira teria um pequeno impacto positivo de 0,02% no PIB. No entanto, alguns setores industriais, como ferro e aço, sofreriam mais.”

O pesquisador do Nemea, que faz parte do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (Cedeplar) da UFMG, observa que o modelo computacional utilizado levou em conta a cadeia produtiva dos itens produzidos. “Assim, um efeito positivo no agro em um estado pode repercutir na

fabricação de máquinas em outra região”, afirma. “Também consideramos o comércio existente entre os estados.” Com informações do site Metrôpoles.

Fonte: *Bahia Econômica*  
Data: 11/04/2025

### **BRASKEM: NEGOCIAÇÃO AVANÇA E SE JÁ SABE QUEM VAI GERIR O FUNDO CONTROLADOR.. VEJÁ A SITUAÇÃO DA NOVONOR ( EX-ODEBRECHT)**

Da Redação - 10/04/2025 20:00 - Atualizado 11/04/2025



Os bancos credores da Novonor (antiga Odebrecht), que têm em garantia ações da Braskem, seguem negociando a transferência dos papéis para um fundo com gestão independente, o que começou a ser delineado já no final do ano passado.

Na mesa de negociações, a Novonor, que atualmente detém 50,1% das ações, ficaria com uma parcela de apenas 3% a 4% da Braskem.

Itaú, Bradesco, Santander e Banco do Brasil devem transferir os papéis em garantia de uma dívida próxima de R\$ 15 bilhões para um fundo gerido pela Geribá Investimentos. Em paralelo, a Geribá negocia com a Petrobras um novo acordo de acionistas em nome dos bancos.

Colocar as ações em um fundo independente ajudaria a diluir o risco de imagem na troca da dívida por equity ainda com a antiga Odebrecht no capital da empresa e facilitaria a venda conjunta da posição dos bancos.

A Novonor chegou a negociar com investidores árabes como a Empresa Nacional de Petróleo de Abu Dhabi (Adnoc) e a petroquímica Saudi Basic Industries Corp. (Sabic). Com a demora para uma solução, os bancos resolveram segregar as ações para esperar um momento mais oportuno para a venda. Assim, teriam um período de lock-up de cerca de três anos , que ainda está em definição.

A Petrobras informou, no fim de março, que ainda não tinha tomado nenhuma decisão em relação a sua participação na Braskem. (Pipeline)

Fonte: *Bahia Econômica*  
Data: 11/04/2025

### **LÉO PRATES É INDICADO RELATOR DE TEXTO QUE MODERNIZA LEI DOS PORTOS EM COMISSÃO DA CÂMARA**

Por Victoria Isabel - 11/04/2025 18:00 - Atualizado 11/04/2025



**Foto: Divulgação/Assessoria**

O deputado Léo Prates (PDT-BA) foi designado relator do Projeto de Lei 733/2025, que visa modernizar a Lei dos Portos (Lei 12.815/2013). A proposta, elaborada por uma comissão de juristas em 2024, enfrenta resistência de trabalhadores portuários e preocupações do Ministério de Portos e Aeroportos, que teme perda de atribuições.

A relatoria foi atribuída à Comissão de Trabalho da Câmara (Ctrab), como alternativa à criação de uma comissão especial, diante do interesse de vários parlamentares, incluindo nomes alinhados às demandas dos trabalhadores.

Léo Prates deve se reunir com o presidente da Câmara, Hugo Motta, para discutir a tramitação. A expectativa é que o projeto siga direto na Ctrab, sem nova comissão. No governo, foi criado um fórum para negociar ajustes entre trabalhadores e empregadores. O ministro Silvio Costa Filho tem se mostrado disposto ao diálogo, embora ressalte que não pode intervir diretamente no Congresso.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 11/04/2025



## JORNAL O GLOBO – RJ

### CHINA ELEVA TARIFAS SOBRE OS EUA A 125%, DIZ QUE NÃO IRÁ ALÉM DISSO E CHAMA DE 'PIADA' MEDIDAS DE TRUMP

Medida é resposta à elevação de tarifas do país americano sobre produtos chineses para 145%

Por O GLOBO — Pequim



**Queda de braço entre China e EUA assusta investidores — Foto: Montagem de fotos**

A China elevará as tarifas sobre todos os produtos dos Estados Unidos de 84% para 125% a partir de 12 de abril e afirmou que pretende ignorar quaisquer aumentos adicionais anunciados por Washington daqui em diante, pois as medidas do governo Trump se tornaram uma "piada".

#### Tarifas 'olho por olho' na guerra comercial entre EUA e China



Fonte: New York Times/Casa Branca e Ministério das Finanças da China

O anúncio feito pelo Ministério das Finanças nesta sexta-feira (11) veio após a Casa Branca esclarecer que as tarifas sobre produtos chineses subiram para 145% neste ano. A China declarou que não faz mais sentido econômico impor novas tarifas, caso os EUA continuem com os aumentos.

“A imposição sucessiva de tarifas excessivamente altas à China pelos EUA tornou-se nada mais do que um jogo de números, sem real significado econômico. Isso apenas expõe ainda mais a prática americana de usar tarifas como arma para intimidação e coerção, transformando-se em uma piada”, disse o porta-voz do Ministério do Comércio.

#### Tarifas 'olho por olho' na guerra comercial entre EUA e China — Foto: Edição de arte

A nova taxa anunciada pela China sobre bens americanos iguala a chamada tarifa "recíproca" que os EUA aplicam às importações chinesas. O total cobrado pelos EUA é a soma de 20% aplicados a produtos chineses no início do ano mais 125% anunciados nesta semana.

Apesar da represália, Pequim reiterou que não irá aumentar mais a carga tributária sobre os itens comprados da maior economia do mundo.

### Conclamação à UE

O presidente da China, Xi Jinping, declarou nesta sexta-feira que o país “não teme” os desdobramentos da guerra comercial com os Estados Unidos — essa foi sua primeira manifestação pública sobre o tema.

— Não há vencedores em uma guerra tarifária, e confrontar o mundo só levará ao autoisolamento — disse ele sem mencionar explicitamente Trump ou os Estados Unidos, após encontra-se com o primeiro-ministro espanhol, Pedro Sánchez.

Ele continuou:

— Por mais de 70 anos, a China sempre contou com a autossuficiência e o trabalho árduo para se desenvolver. Nunca dependeu das dídivas de ninguém e não teme qualquer repressão injustificada— afirmou o líder chinês, que conclamou a União Europeia a se aliar à China e resistir 'a assédio unilateral' de Trump.

Após anunciar uma ampla gama de tarifas “recíprocas” em 2 de abril, o presidente Trump suspendeu no início desta semana a maioria dessas taxas por um período de 90 dias, mantendo apenas uma tarifa base de 10% sobre os países afetados. A China, no entanto, não foi beneficiada.

Pelo contrário, a tarifa total cobrada dos EUA sobre importações chinesas soma 145%. Essa escalada tarifária tem preocupado analistas, que veem mais chances de uma recessão global.

— O risco de recessão está muito, muito mais alto agora do que estava há algumas semanas — disse Adam Hetts, chefe global de multiativos da Janus Henderson.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/04/2025*

## AEGEA VENCE LEILÃO DE SERVIÇOS DE SANEAMENTO EM 99 CIDADES DO PARÁ; INVESTIMENTO SERÁ DE R\$ 15 BILHÕES

Um dos blocos, que incluía a cidade de Santarém, não recebeu propostas e deverá ser relicitado

*Por João Sorima Neto — São Paulo*



**Pará concedeu serviço de água e esgoto em 99 cidades; Aegea foi a grande vencedora dos três lotes — Foto: Cauê Diniz/B3**

Em leilão na B3, nesta sexta-feira, o governo do Pará concedeu à iniciativa privada os serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário de 99 cidades do estado, incluindo a capital Belém, que este ano receberá a COP 30, conferência do clima. A Aegea foi a grande vencedora do leilão e levou os três blocos licitados.

Os municípios foram divididos em quatro blocos, com investimentos previstos de R\$ 15,2 bilhões, sendo que o Bloco C, que reúne 27 cidades, entre elas Santarém, não recebeu propostas. O critério para definir as empresas vencedoras foi o maior valor de outorga fixa.

— A Aegea tem satisfação em poder contribuir com a inclusão sanitária no Brasil. Não é só saúde, é levar dignidade. Já atuamos em duas cidades no Pará (Barcarena e Novo Progresso) e agora vamos



poder ampliar, olhando sempre a questão da vulnerabilidade — disse o vice-presidente regional da Aegea, Renato Medicis.

O bloco A inclui as cidades consideradas mais rentáveis, entre elas Belém, Ananindeua e Marituba, e tinha outorga mínima de R\$ 1,042 bilhão. A Aegea ofereceu R\$ 1,168 bilhão ágio de 12%. Neste bloco, com maior valor de outorga fixa, não houve outros interessados.

As cidades do grupo A reúnem 2,4 milhões de pessoas, um terço da população do estado, e têm a maior densidade populacional entre os blocos ofertados, 27 habitantes por km<sup>2</sup>, incluindo a área rural. Deve receber R\$ 6 bilhões em investimentos.

O bloco A tem condições diferentes dos demais blocos. Além da outorga fixa, a Aegea deverá fazer o desembolso de outorga variável ao longo do contrato. Além disso, nas três principais cidades, a estatal Companhia de Saneamento do Pará (Cosanpa) continuará sendo a responsável pela produção de água e venda ao concessionário, que cuidará apenas da distribuição num modelo semelhante ao das concessões no Rio de Janeiro.

### **Metas mais rigorosas**

As metas de universalização dos serviços no lote A também são mais rigorosas que nos demais. Em todos os blocos, a universalização da água terá que ser atingida até 2033. Já no caso de esgoto, o lote A terá que atingir a universalização também até 2033, enquanto nos demais o prazo é 2039.

O bloco B tinha outorga fixa de R\$ 18,7 milhões, e a Aegea ofereceu R\$ 140,9 milhões, ágio de 650% em relação ao valor mínimo. A Aegea venceu a ServPred, que fez lance de R\$ 30 milhões, ágio de 59%. O bloco B reúne 50 municípios, e tem a segunda maior densidade populacional dos quatro blocos (20 habitantes por km<sup>2</sup>).

Já o bloco D, tinha outorga mínima de R\$ 33,6 milhões e a Aegea deu um lance de R\$ 117,8 milhões, ágio de 250%. Também fizeram lances a Azevedo e Travassos e o consórcio Eldorado Saneamento, mas ambas foram superadas.

### **Abaixo da média nacional**

O ministro das Cidades, Jader Barbalho Filho, comemorou o investimento de R\$ 15,2 bilhões que o estado receberá, além de mais de R\$ 1 bilhão em outorga fixa, e disse que esses recursos podem ser aplicados em saneamento rural ou outras obras de infraestrutura. Ele afirmou que acredita que o lote C, que não teve interessados, possa chegar a um bom termo em breve. Segundo especialistas, a baixa densidade populacional das cidades desse lote afastou investidores.

— Espero que a gente possa chegar a um bom termo para o lote que ficou faltando — disse Barbalho.

O governador do Pará, Helder Barbalho, irmão do ministro das Cidades, disse que apesar de o estado do Pará se localizar na bacia amazônica, a maior bacia hidrográfica do mundo, nem toda a população do Pará tem acesso a água tratada e há um desafio 'hercúleo' para que o tratamento do esgoto faça parte dos direitos universais das pessoas.

— Nunca na história do Pará se apontou um investimento dessa monta em água e esgoto. Hoje, o Pará passa a ter um plano para essa área, com metas definidas — disse o governador na B3.

No Pará, o Sistema Nacional de Informações em Saneamento Básico aponta que, atualmente, o estado apresenta apenas 51,1% de distribuição de água potável e 8,5% de coleta de esgoto, um dos piores do país.

São números bem abaixo da média nacional, de 84,9% e 56%, respectivamente. O edital determina também que 30% dos usuários terão direito à tarifa social, com um desconto de 50% na tarifa residencial para consumo de até 15 metros cúbicos por mês.

O especialista em infraestrutura e sócio do escritório Vernalha Pereira, Fernando Vernalha, avalia que as concessões do Pará são mais desafiadoras do que em outros estados devido às peculiaridades das regiões. A necessidade de altos investimentos dos concessionários para ampliar o atendimento da população é um dos pontos, já que apenas 8,5% da população conta com o serviço de coleta de esgoto.

— Embora o setor esteja aquecido, o mercado está se tornando cada vez mais seletivo, dada a quantidade de projetos em gestação para serem licitados nos próximos anos — avalia Vernalha.

Segundo dados da Associação e Sindicato Nacional das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon/Sindcon), apenas para 2025 e 2026, 27 projetos novos poderão ser leiloados, envolvendo 1.108 municípios e um investimento superior a R\$ 91 bilhões.

— O importante é que três blocos foram arrematados no Pará, o que sinaliza ainda um forte interesse do mercado por projetos no setor. Essas concessões seguiram a modelagem que vem sendo adotada pelo BNDES para os projetos de saneamento, que até aqui vem sendo bem recebida pelos investidores — afirma Vernalha.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/04/2025*

## 'TARIFAS DE TRUMP SUPERAM TODAS AS EXPECTATIVAS', DIZ LARRY FINK, CEO DA BLACKROCK

Gigante dos investimentos demonstrou surpresa com tarifaço imposto pelos EUA

*Por Bloomberg — Washington*



**Larry Fink, da BlackRock, fala no Fórum Econômico Mundial em 2020 — Foto: Simon Dawson/Bloomberg**

Em uma videoconferência com analistas nesta sexta-feira, após a BlackRock divulgar os resultados financeiros do primeiro trimestre, o CEO da empresa, Larry Fink, de 72 anos, disse que ficou surpreso com a abrangência das tarifas impostas pelo governo dos EUA. Na semana passada, o presidente Donald Trump escalou uma guerra comercial ao taxar até mesmo parceiros dos americanos.

— As amplas tarifas anunciadas pelos EUA foram além de tudo que eu poderia ter imaginado em meus 49 anos no setor financeiro — afirmou Fink, de 72 anos.

Trump impôs as tarifas mais altas em um século, no último dia 2, o que provocou uma onda de vendas nos mercados em todo o mundo. Como efeito, o índice S&P 500 teve sua queda mais acentuada em dois dias desde o início da pandemia em março de 2020.

— Não se trata de Wall Street contra Main Street — declarou Fink. — A crise do mercado afeta as economias para a aposentadoria de milhões de pessoas comuns.

Depois, ele disse em uma entrevista à CNBC que os "EUA estão ou muito perto, ou já em uma recessão". E também estar chocado com a reação das Treasuries de 10 anos com o tarifaço.

### Recuo de Trump

O republicano recuou parcialmente na quarta-feira, propondo uma pausa de 90 dias nas tarifas recíprocas, enquanto manteve tarifas de 10% sobre a maioria dos países. Entretanto, Trump não recuou em relação à China, com tarifas de 145% sobre as importações do país.

No curto prazo, as pressões inflacionárias e a ansiedade dominam as discussões com os clientes, de acordo com Fink. Os investidores colocaram uma máxima histórica, cerca de US\$ 950 bilhões (o equivalente a R\$ 5,38 trilhões), em contas à vista na BlackRock até abril, dinheiro que poderia com o tempo ser investido em ações, títulos e mercados privados, afirmou ele.

— Sim, no curto prazo, temos uma economia em risco — atestou Fink, com uma ponderação: — A inteligência artificial e a crescente demanda por infraestrutura apresentam oportunidades transformadoras de investimento.

Fink também sugeriu a perspectiva de que os investidores vão alocar mais dinheiro para a Europa no futuro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/04/2025

### TRF-3 DECIDE POR MANTER PROIBIDA A TRANSFERÊNCIA DE AÇÕES DA ELDORADO À PAPER

Por Rennan Setti



#### **Eldorado Celulose — Foto: Reprodução**

O Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3) rejeitou, na quinta-feira, novo pedido da Paper Excellence para que fossem revogadas decisões liminares que proíbem a transferência das ações da Eldorado para o grupo asiático.

Essas liminares foram concedidas pelo TRF-4, mas, no começo do mês, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que a competência

para julgar as ações relacionadas ao descumprimento da legislação sobre compra de terras por estrangeiros deveria ficar com o TRF-3, na 1ª Vara Federal de Três Lagoas (MS) — onde a produtora de celulose tem fábrica.

A holding da família Batista — dona da JBS — e a asiática Paper Excellence, do indonésio Jackson Wijaya, brigam há mais de seis anos pelo controle da Eldorado, na maior disputa societária em curso no Brasil hoje.

As decisões judiciais do TRF-4 foram embasadas no entendimento de que a compra da Eldorado por empresa estrangeira deveria ter sido submetida à autorização prévia do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) e do Congresso.

A Paper recorreu, então, à 1ª Vara Federal de Três Lagoas, como determinou o STJ, mas seu pedido foi indeferido. O magistrado observou que o STJ delegou à Vara o julgamento de questões urgentes, mas entendeu que o pedido da Paper não se enquadrava nessa categoria.

A companhia recorreu novamente, mas o desembargador federal Carlos Francisco, da 2ª Turma, também indeferiu o pedido na quinta-feira.

#### **O que diz a Paper**

Após a publicação da nota, a Paper Excellence enviou a seguinte nota à coluna:

***"A recente decisão do Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3) confirma a competência da jurisdição do TRF-3 e determina que a Justiça Federal de Três Lagoas (MS) aprecie o pedido de revogação das liminares. A Paper Excellence confia nos argumentos apresentados e espera que a 1ª Vara Federal de Três Lagoas (MS) casse as***

**liminares que impedem a transferência do controle acionário da Eldorado Brasil Celulose.**

**A Paper reitera que comprou um complexo industrial, com terminal portuário e escritórios de representação internacionais, sem qualquer relação com especulação imobiliária, não representando, portanto, nenhuma ameaça à soberania nacional. A empresa reafirma seu compromisso de vender as terras de propriedade da Eldorado assim que assumir o controle da fábrica de celulose. Por fim, a Paper segue acreditando na Justiça brasileira e está confiante de que, em uma análise mais aprofundada no julgamento do mérito, o seu direito, previsto em contrato, será mais uma vez reconhecido."**

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/04/2025

## ALCKMIN E MINISTRO DO COMÉRCIO CHINÊS DISCUTEM DESDOBRAMENTOS DE TARIFAÇÃO DE TRUMP EM VIDEOCONFERÊNCIA

Diálogo entre governos acontece em meio à escalada da guerra comercial entre Estados Unidos e China

Por Bernardo Lima — Brasília



**O vice-presidente Geraldo Alckmin — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo**

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), Geraldo Alckmin, discutiu os desdobramentos das tarifas anunciadas pelo governo americano com o ministro do Comércio da China, Wang Wentao por videoconferência nesta sexta. A conversa aconteceu em meio à escalada da guerra comercial entre Estados Unidos e China, com Pequim elevando tarifas sobre os produtos americanos a 125%, diz que não irá além disso e chama de 'piada' medidas

do presidente Donald Trump.

Segundo a assessoria do Mdic, vice-presidente e o ministro chinês trataram de temas como as alterações tarifárias no cenário internacional da economia.

“Convergir na defesa do multilateralismo e do sistema internacional de comércio baseado em regras, com o fortalecimento da Organização Mundial do Comércio (OMC)”, diz o Ministério em nota.

Além disso, os dois discutiram sobre cooperação econômica e comercial, como a relação comercial bilateral, oportunidades e complementaridades das duas economias.

“A China é importante parceiro econômico do Brasil e os dois países mantêm diálogo estratégico, com papel de destaque à Cosban, a Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação, presidida por seus vice-presidentes”, diz nota do Mdic.

Na ocasião, os representantes dos dois governos também discutiram a próxima reunião de ministros de comércio dos BRICS que acontecerá em Brasília no mês de maio.

Na quinta, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad disse que ainda é cedo para fazer uma avaliação criteriosa sobre os desdobramentos econômicos das recentes medidas anunciadas pelos Estados Unidos.

— Como as coisas mudam a cada 24 horas, não há uma diretriz clara, e as pessoas estão com muita insegurança com o que está acontecendo com o governo dos EUA. Então não é possível fazer uma

avaliação criteriosa, qualquer coisa que eu falar aqui pode ser desmentida amanhã a depender dos desdobramentos. — afirmou o ministro.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 11/04/2025

## CONFIANÇA DE EMPRESÁRIOS DA INDÚSTRIA CAI PARA O MENOR PATAMAR EM QUASE CINCO ANOS, APONTA CNI

Índice da Confederação Nacional da Indústria (CNI) mede confiança de empresários do setor

Por *Bernardo Lima — Brasília*



**Adoção de ERP tem se tornado um diferencial competitivo na indústria — Foto: iStock – zamrznutitonovi**

O Índice de Confiança do Empresário Industrial (ICEI) caiu 1,2 ponto entre março e abril, recuando de 49,2 pontos para 48 pontos, segundo pesquisa divulgada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) nesta sexta-feira.

Com isso, o pessimismo aumentou entre os empresários industriais. O ICEI caiu em cinco dos últimos sete meses, acumulando recuo de 5,2 pontos no período. Em 2025, os industriais brasileiros ainda não demonstraram confiança, aponta a CNI.

Especialista em Políticas e Indústria da CNI, Claudia Perdigão, aponta que a falta de confiança dos industriais é resultado da desaceleração da atividade econômica e da desvalorização do real. Segundo ela, a retomada do otimismo passa por fatores internos e externos.

— Em um primeiro momento, precisa haver uma descompressão da política monetária, porque os juros altos pesam sobre a economia. Também é importante aguardar a estabilização do cenário internacional, que está mais conturbado. São temores que afetam a capacidade do industrial investir — avalia Claudia Perdigão.

A CNI aponta que a piora do resultado acontece principalmente por conta da deterioração das expectativas dos industriais para o futuro da economia. Em meio a isso, no entanto, as perspectivas para os próprios negócios seguem otimistas.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 11/04/2025

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

## GOVERNO BRASILEIRO DEVE INTENSIFICAR PROTEÇÃO COMERCIAL PARA NEUTRALIZAR EFEITOS DO TARIFAÇO

Cenário faz do Brasil um forte candidato a sofrer com o chamado desvio de comércio; para setores da economia, nova dinâmica exigirá resposta rápida do poder público para proteger indústria local

Por *Amanda Pupo (Broadcast)*

BRASÍLIA - O governo brasileiro já começou a discutir a possibilidade de intensificar o uso de medidas de proteção comercial, como salvaguardas com aumento de tarifa e imposição de cotas, para proteger a indústria local do risco cada vez mais concreto de o País ser inundado pela produção de países afetados pelo tarifaço.

Empresas mundo afora impactadas pelas tarifas de Donald Trump, em especial a China e outros asiáticos, terão de escoar seus produtos para outros mercados. O cenário faz do Brasil um forte candidato a sofrer com o chamado desvio de comércio. Para monitorar esses fluxos, integrantes do Executivo querem estabelecer uma grande central de monitoramento capaz de identificar essas ameaças.

A indústria está em alerta. Os setores têxtil, siderúrgico, automobilístico e químico, por exemplo, com quem o Estadão/Broadcast conversou, afirmam que a nova dinâmica exigirá resposta rápida do poder público. A medida de salvaguarda já é citada entre integrantes do governo por ser usada justamente para proteger a produção nacional do surto de importação de algum produto, independente da origem. Feita a investigação, a Câmara de Comércio Exterior (Camex) pode decidir elevar a tarifa de importação desse item e torná-lo menos competitivo aqui ou restringir o que entra no País por meio de cotas.



O Brasil já vinha lançando mão de algumas medidas de proteção comercial nos últimos dois anos, tentando frear altas expressivas na importação de carros, produtos químicos e aço, por exemplo. Uma pessoa a par das discussões ouvida reservadamente pelo Estadão/Broadcast reconhece que o que já está em vigor pode não ser suficiente nos novos tempos de “anormalidade”.

***Nenhuma das barreiras comerciais mais expressivas impostas recentemente atendeu integralmente o pleito dos setores*** Foto: José

**Patrício/Estadão**

Ações serão necessárias inclusive para preservar o desempenho da indústria, que conseguiu crescer 3,1% no ano passado. Um ponto observado é que o tarifaço de Trump potencializou o número de parceiros que poderão redirecionar suas vendas a países como o Brasil, alvo prioritário por ter grande mercado consumidor.

As commodities industriais devem ser um ponto de atenção especial nesse tabuleiro, observa o sócio do Barral Parente Pinheiro Advogados, Welber Barral, que foi secretário de Comércio Exterior de 2007 a 2011. São setores com margem de venda muito limitada, em que qualquer diferença tarifária vai impulsionar o desvio de comércio. “Onde já havia um aumento de importações, agora vai piorar”, apontou. Ele reforçou que o governo tem à mão formas de proteger a indústria local sem ferir as regras do comércio internacional, hoje sob ataque de Trump. “Esse tipo de medida faz parte do jogo, previsto pela OMC”, disse.

Presidente-executivo da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), André Passos Cordeiro diz não restar dúvidas de que o governo precisará usar de todos os instrumentos ao seu alcance para impedir a deterioração da base industrial. O segmento químico é um dos que já reclama da inundação de produtos chineses há anos e conseguiu no ano passado que o Executivo elevasse temporariamente as tarifas de importação de 30 produtos, embora o pedido fosse direcionado a 62 itens. O déficit comercial brasileiro com a China em químicos chegou no ano de 2024 a US\$ 18,1 bilhões. “Me resta pouca dúvida de que esse cenário vai se agravar. Vamos ver o comportamento ao longo do mês de abril. E aí tomar as medidas necessárias”, disse ao Estadão/Broadcast.

### **Mais pressão x inflação**

**Das barreiras comerciais mais expressivas impostas recentemente, nenhuma atendeu integralmente** o pleito dos setores. Antes mesmo do tarifaço de Trump, empresas já diziam que as medidas teriam sido insuficientes. No aço, a Camex instituiu o sistema cota-tarifa. Para carros elétricos, o imposto de 35% é retomado por um calendário escalonado. Nesta semana, a Anfavea reforçou o pedido pelo tributo integral imediatamente e antecipou que cotas e tarifas mais altas



poderão ser necessárias para proteger o segmento. O principal temor vem da concorrência com o México e a Coreia do Sul.

Nas decisões dos últimos dois anos, o Executivo precisou sopesar segmentos da cadeia, como de construção, preocupados com a possibilidade de terem seus custos de produção elevados com as medidas de proteção comercial. Apesar disso, o governo argumenta que as barreiras acionadas tiveram resultados importantes para os setores protegidos, verificados inclusive no crescimento da indústria.

O desvio de comércio potencializado é uma variável que deixa as siderúrgicas “apavoradas”, mercado já afetado pela sobretaxa de 25% para entrar nos EUA. O presidente do Instituto Aço Brasil, Marco Polo de Mello Lopes, observa que o setor previa um crescimento de importações de 11,5% neste ano. Mas, no primeiro trimestre, o avanço já foi de cerca de 30% ante o período em 2024. E a preocupação não é mais somente com a China, que já exporta pouco para os EUA. “Os EUA importaram no ano passado 26 milhões de toneladas. Se retirar os semiacabados, são 18 milhões de toneladas. A pergunta é: pra onde é que vai esse volume todo?”, questiona.

Lopes rebate quem teme impacto inflacionário se o Brasil erguer mais barreiras comerciais. Ele toma como exemplo o que aconteceu após o governo instituir as cotas no ano passado. As variações de preço no Índice de Preços do Atacado (IPA-DI) da bobina a quente, que caiu levemente, e do vergalhão, que subiu, foram imperceptíveis no indicador medido nos últimos 12 meses até março, argumenta o executivo. No caso da bobina a quente, a contribuição em p.p. foi negativa em 0,002. Do vergalhão, o efeito foi positivo em 0,010.

A Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção (Abit) reforça as preocupações da indústria local. Para o diretor-superintendente da entidade, Fernando Valente Pimentel, os mecanismos tradicionais de proteção comercial, como o processo antidumping, não funcionarão a contento se o desvio acontecer na proporção esperada. O risco vem tanto do comércio convencional como das plataformas digitais, que, embora agora mais tributadas, continuam pagando menos imposto do que a indústria desembolsa internamente, disse Pimentel. “O risco iminente de termos um desvio de comércio é cavalariço. Nos primeiros três meses deste ano, as compras dos chineses, da nossa parte de têxtil e confecção, aumentaram 14,5%, mais que o crescimento da indústria e do varejo”, relatou.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 11/04/2025**

## **EUA E CHINA CAMINHAM PARA UMA DIVISÃO ‘MONUMENTAL’ E COLOCAM A ECONOMIA MUNDIAL EM ALERTA**

Aprofundamento da guerra comercial pode enfraquecer ainda mais os laços entre as superpotências; os efeitos repercutirão por toda parte

**Por Daisuke Wakabayashi (The New York Times), Alexandra Stevenson (The New York Times), Patricia Cohen (The New York Times) e Keith Bradsher (The New York Times)**

Uma escalada vertiginosa de tarifas desfez uma relação comercial entre os Estados Unidos e a China forjada ao longo de décadas, colocando em risco o destino de duas superpotências e ameaçando arrastar a economia mundial.

A postura temerária demonstrada pelos dois países já superou em muito as batalhas travadas durante o primeiro mandato de Donald Trump. Em 2018 e 2019, Trump aumentou as tarifas sobre a China durante 14 meses. A escalada mais recente ocorreu principalmente em questão de dias, com taxas que são muito maiores e se aplicam a uma faixa mais ampla de mercadorias.

Na quarta-feira, Trump rebateu a decisão da China de igualar seu imposto de 50% – uma penalidade pela contramedida de Pequim a uma tarifa anterior dos EUA – com um imposto adicional, elevando a taxa sobre as importações chinesas para pelo menos 145%.

Por mais que Trump tenha pressionado, a China se recusou a recuar. A China elevou suas tarifas sobre produtos importados dos Estados Unidos para 84%. Na quinta-feira, 10, a China prometeu novamente “lutar até o fim”, uma abordagem que é consistente com a forma como Xi Jinping, o principal líder do país, tem procurado redefinir a ordem global – uma ordem que tenha Pequim, e não Washington, no centro.



**Um navio de carga no porto de Ningbo-Zhoushan, na província chinesa de Zhejiang, no mês passado Foto: Gilles Sabrie/NYT**

“Estamos nos aproximando de uma ruptura monumental de um trem”, disse Orville Schell, diretor Arthur Ross do Center on U.S.-China Relations da Asia Society em Nova York. Ele acrescentou: “O tecido que tecemos com tanto cuidado nas últimas décadas está se desfazendo”.

Em risco está uma relação que moldou a economia global no século XXI. Durante anos, ambos os lados se beneficiaram. O uso extensivo das fábricas da China pelas empresas americanas manteve os preços sob controle para os consumidores americanos e aumentou os lucros das maiores empresas do país. A China obteve empregos e investimentos que tiraram milhões de famílias chinesas da pobreza. E, a medida que o poder aquisitivo da China crescia, ela abriu um mercado gigantesco e lucrativo para as marcas americanas.

Esse acordo foi testado pelo surgimento da China como uma potência global e pela crescente preocupação dos EUA de que ele se tornara vulnerável à pressão da China sobre o acesso a componentes e materiais essenciais para a tecnologia e a fabricação avançadas.

Não está claro quem piscará primeiro, ou se os dois lados poderão encontrar um ponto em comum. Uma coisa é certa: a iminente interrupção do fluxo de mercadorias no valor de bilhões de dólares entre China e Estados Unidos, bem como o comércio que muitas vezes passa por outros países, terá um impacto devastador nas duas economias e em seus parceiros comerciais.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 11/04/2025**

### **CONSELHO DA ELETROBRAS: RECOMENDAÇÕES DA CONSULTORIA ISS EXCLUEM 3 INDICADOS E ESQUENTAM DISPUTA**

Relatório fortalece candidatos indicados por acionistas relevantes que correm por fora, como o megainvestidor Juca Abdalla, o atual conselheiro Marcelo Gasparino e a executiva Rachel Maia  
**Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast) e Luciana Collet (Broadcast)**

RIO - Em seu primeiro relatório sobre a eleição do novo conselho de administração da Eletrobras, no próximo 29 de abril, a consultoria de votos Institutional Shareholder Services (ISS) recomendou que os acionistas votem em uma lista de candidatos que mistura nomes indicados pela administração e outros que correm por fora, apontados por acionistas relevantes. O relatório, dizem pessoas ligadas ao tema, esquentou a disputa pelos assentos do colegiado.

Dos dez candidatos que efetivamente disputam as sete cadeiras dos acionistas privados no colegiado (seis de “ordinaristas” e uma de “preferencialistas”), a consultoria não recomendou os nomes de Carlos Márcio Ferreira e Daniel Alves Ferreira para a votação pelos detentores de ações ordinárias e, no caso dos investidores em ações preferenciais, não recomendou Pedro Batista de Lima Filho, ambos presentes na lista indicada pela atual administração. O Estadão/Broadcast já havia antecipado a informação por meio de pessoas ligadas ao tema e a confirmou após ter acesso aos relatórios do ISS.

Na prática, o relatório beneficia candidatos indicados por acionistas relevantes que correm por fora: o megainvestidor Juca Abdalla, e o advogado e atual conselheiro da Eletrobras Marcelo Gasparino,

que disputam as cadeiras de ordinaristas, e a executiva Rachel Maia, que concorre ao único assento dos preferencialistas.

Advogados societários e indivíduos próximos ao assunto ouvidos pela reportagem afirmam que o documento tem peso e esquentou a corrida ao conselho da Eletrobras porque influencia acionistas estrangeiros com peso relevante no quadro acionário.



### ***Eleição do conselho da Eletrobras será no próximo dia 29 Foto: Marcos de Paula/Estadão***

Horas após a difusão do relatório do ISS entre a base acionária da empresa, a Eletrobras se movimentou, reenviando à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) os nomes de Carlos Marcio e Pedro Batista — mas não de Daniel Ferreira —, destacando a origem de suas indicações, com o nome do pool dos fundos que “patrocinam” os candidatos. Na quinta-feira, 10, como mostrou o Estadão/Broadcast, a companhia foi além e

divulgou carta aos acionistas defendendo a lista sugerida pela administração, em reação ao documento da ISS.

### **‘Correção’**

Segundo uma pessoa a par da discussão do tema na empresa, consultorias como a ISS “só trabalham com informações públicas”, como os presentes na proposta da administração enviada à CVM. Nela não restava claro quais fundos patrocinavam os nomes excluídos da recomendação da ISS, o que pode explicar o teor do documento. Reapresentá-los seria, portanto, uma espécie de correção desse processo de indicação por parte da administração.

Essa leitura, porém, não aparece expressamente no relatório da ISS, que foca no argumento da prioridade com relação ao número limitado de vagas e, especialmente no caso de Rachel Maia, destaca o predicado de diversidade de gênero para o colegiado.

### **O relatório**

“Embora ambos os candidatos pareçam bem qualificados para o cargo, recomenda-se um voto a favor do item 1.2 (Rachel), visto que a indicada provavelmente traria maior independência, diversidade de gênero e experiência em conselhos de empresas de capital aberto”, diz a ISS.

Sobre o concorrente Pedro Batista, o documento destaca que a recomendação de abstenção “não deve ser interpretada como uma avaliação negativa da experiência ou das qualificações do candidato”.

Para os ordinaristas, as sugestões de abstenções são novamente justificadas pela “limitação de assentos”. Em compensação, o motivo apontado para recomendar voto em Gasparino e Abdalla é que eles “aumentariam a representatividade dos acionistas no conselho”. Uma pessoa próxima a essas indicações diz que parte dos nomes na lista da administração é de “candidatos sem voto”, ou seja, com pouca representatividade entre os acionistas relevantes.

Sobre as candidatas Ana Silvia Corso Matte e Marisete Pereira, indicadas pela administração, a ISS recomenda o voto porque não há preocupações relacionadas aos nomes e, além disso, “adicionam diversidade de gênero ao conselho”.

O aval aos outros dois candidatos, o atual presidente do conselho, Vicente Falconi, e Felipe Villela Dias, igualmente indicados pela administração, também é justificado pela “ausência de preocupações com os conselheiros que ocupam cargos de liderança no colegiado”.

### HADDAD DIZ QUE É IMPOSSÍVEL CONGRESSO APROVAR ISENÇÃO DO IR SEM COMPENSAÇÃO PORQUE HOUVE ACORDO

Ministro disse que foi firmado acordo com o Parlamento para aprovar compensação à perda de receita com a ampliação da isenção do IR; governo propôs tributação da alta renda  
Por Fernanda Trisotto (Broadcast) e Cícero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta sexta-feira que é "impossível" que o Congresso aprove a proposta que isenta de Imposto de Renda (IR) quem ganha até R\$ 5 mil sem estabelecer as compensações da perda de receita com a medida. Segundo Haddad, os acordos firmados dão conta da necessidade de compensação.

"Aqui não tem risco, tem um acordo; e eu penso que até pela tradição - e aqui eu faço um elogio -, todos os acordos que eu fiz na Câmara e no Senado foram honrados", disse Haddad, em uma entrevista à BandNews FM e BandNews TV.



**'Tem 141 mil brasileiros que não pagam nem 10% de Imposto de Renda', diz Haddad. Foto: Diogo Zacarias/MF**

Como compensação, o governo propôs a criação de um imposto mínimo para a alta renda. Haddad afirmou que a medida tem grande apoio popular, com mais de 80% de aprovação, segundo ele. E acrescentou que a ideia é cobrar impostos de quem hoje não paga - os chamados "super-ricos."

"Tem 141 mil brasileiros que não pagam nem 10% de Imposto de Renda, e nós estamos criando um imposto mínimo para esses 141 mil brasileiros", disse Haddad. "Com isso, esses 'super-ricos' que ganham mais de R\$ 1 milhão por ano, vão pagar a mesma contribuição que você paga, que eu pago, que uma professora paga, que um policial militar paga, que uma enfermeira paga."

Ele acrescentou, ainda, que isenções foram mantidas - como, por exemplo, para a poupança - e classificou como "assustadora" a possível judicialização contra a reforma por parte de quem ganha mais de R\$ 1 milhão por ano e não paga o IR.

O ministro disse que o governo vem fazendo ajustes constantes nas contas públicas, mas de forma a manter a economia crescendo e os programas sociais funcionando.

"Sempre que se fala em ajuste fiscal, quem paga é o trabalhador, e nós resolvemos mudar um pouco essa história: hoje, quem está pagando um pouco do ajuste fiscal é o andar de cima, é a cobertura, que nunca era tocada", disse Haddad.

"Essa turma tem poder de mídia, tem poder econômico e grita, mas é uma opção política que nós estamos fazendo." O ministro repetiu críticas ao ex-presidente Jair Bolsonaro, dizendo que ele não aumentou o salário mínimo acima da inflação e manteve a tabela do IR congelada. Agora, segundo Haddad, o ajuste será feito com a contribuição desse "andar de cima", que não pagava pelos ajustes.

#### **Medidas como o consignado não vão atrapalhar combate à inflação, diz Haddad**

Haddad disse que medidas anunciadas pelo governo, como o novo crédito consignado privado, não vão atrapalhar o combate à inflação. O Banco Central tem repetido que uma desaceleração da economia é necessária para fazer o IPCA convergir ao centro da meta, de 3%.

"Tanto do ponto de vista fiscal quanto do ponto de vista monetário, se tomaram medidas no sentido de conter a inflação, já prevendo esse repique", disse. "Então, preventivamente, já antes de acontecer, nós já tomamos medidas para, se acontecesse, a inflação ser controlada num horizonte razoável."

Haddad afirmou que a supersafra brasileira e a queda dos preços de commodities devem colaborar para diminuir a inflação. A turbulência externa, que tornou o cenário mais incerto, começou antes da eleição do presidente americano, Donald Trump, que anunciou uma série de tarifas sobre a importação de produtos.

“Nós estamos vivendo isso, mas nós estamos tomando as medidas necessárias para reverter essa situação”, afirmou Haddad.

O ministro acrescentou, ainda, que o novo consignado privado não poderia esperar, já que visa a reduzir os juros do crédito pessoal, saindo de mais de 5% ao mês para menos de 3% ao mês.

“Você está trocando uma dívida muito cara por uma dívida bem menos cara”, disse. “O ideal é a gente atingir patamares de taxa de juros do mundo civilizado, mas para isso muitas reformas precisam ser feitas, como essa do crédito consignado, como foi o caso do marco de garantias.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/04/2025*

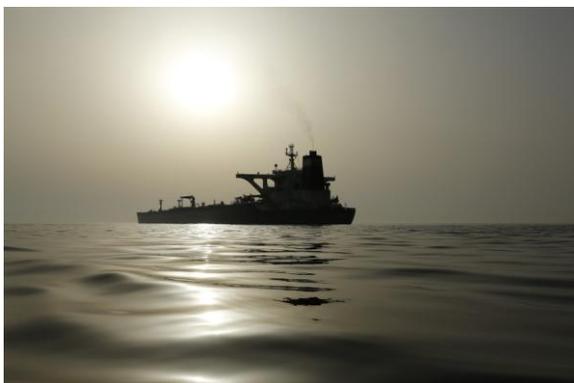


### VALOR ECONÔMICO (SP)

## COMO FOI A VOTAÇÃO DO ACORDO DE DESCARBONIZAÇÃO EM NAVEGAÇÃO

Votação ocorreu já próxima ao prazo final da reunião

*Por Daniela Chiaretti, Valor — De Londres*



### **Navio próximo à costa de Gibraltar — Foto: Marcelo del Pozo/Bloomberg**

Eram 11h15 desta sexta-feira (11) em Londres, quando o delegado da Arábia Saudita pediu a palavra, disse que falava em nome de mais de uma dezena de países produtores de petróleo (incluindo a Rússia), que já que não havia consenso sobre o texto em discussão na plenária, e pedia que fosse aberto o processo de votação.

Isso aconteceu na sede da IMO, em Londres, a Organização Marítima Internacional que regulamenta a navegação, garante a segurança dos navios, busca medidas para enfrentar a poluição – e, nos últimos 15 dias, decide sobre um marco regulatório inédito e global, com medidas técnicas e econômicas que façam com que os navios tenham emissões de gases-estufa líquidas zero em 2050.

São 176 os países-membros da IMO. Na manhã de sexta, 104 governos, com seus delegados, decidiram o texto que irá mudar o perfil da navegação mundial. A delegação americana havia abandonado as negociações durante a semana, a mando de Washington. A base da retirada são as políticas anticlimáticas do presidente Donald Trump e a aversão a qualquer decisão multilateral.

Os navios respondem por mais de 90% do comércio global e por 3% das emissões mundiais de gases-estufa. Junto com a aviação comercial, ficou fora do Acordo de Paris, pela dificuldade de atribuição das emissões – são do dono do navio ou da companhia aérea, dos passageiros, do dono da carga, do porto de saída, do aeroporto de chegada?

Nos últimos anos ambos os setores vêm avançando. O setor de aviação, regulado pela agência da ONU conhecida pela sigla ICAO, já há alguns anos criou um mercado de créditos de carbono, o



Corsia. Nada, contudo, tão ambicioso e abrangente quanto o acordo que vem sendo discutido há dois anos por governos, indústria da navegação, acadêmicos e ambientalistas.

A IMO busca evitar votações. A adoção de suas regulamentações é legalmente vinculante. A solução por consenso é sempre preferível. No caso, o grande tema das últimas duas semanas em Londres era a regulação climática, mais precisamente, o acordo em torno a um anexo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição dos Navios, a Marpol.

**Mas não havia consenso sobre o texto, o prazo da reunião se esgotava e o delegado saudita pediu a votação.**

O Brasil, a China, a Índia, a União Europeia, o Japão, a Noruega, o Reino Unido – somando 63 países da América do Sul, Caribe e alguns africanos – votaram sim pelo acordo que faz com que os navios paguem pela emissão e sejam forçados a usar combustíveis menos poluentes, invistam em novas tecnologias e cheguem ao nível de net-zero em 2050.

Delegados da Arábia Saudita, Venezuela, Rússia, Emirados Árabes Unidos e outros países produtores de petróleo votaram pela não adoção do texto. Alegaram, em uma declaração, razões de segurança alimentar global, fim da pobreza e da fome no mundo. “Há muitas incertezas em se penalizar a navegação e colocar pressão em povos sem reduzir as emissões de gases-estufa”, alegou o grupo.

Em parte, têm razão. A descarbonização da navegação será custosa, mas o arcabouço em discussão buscava tornar a transição gradual e contornar impactos negativos. Tratava-se, de concluir a decisão já tomada globalmente em 2023, de o setor descarbonizar até 2050. Agora discutia-se como e com qual trajetória. Mas como não existe petróleo verde, os países produtores do combustível fóssil, evidentemente, serão afetados.

Durante a votação nominal, país a país, e causando surpresa, as pequenas ilhas do Pacífico, que defendiam uma taxa universal e haviam manifestado não concordar com o texto sobre a mesa, se abstiveram de votar. Foram 25 países a optarem pela abstenção, incluindo a Argentina.

A atitude das pequenas ilhas, de abstenção do voto, segundo uma fonte, teria sido para não adotar a mesma posição que o grupo de países produtores de petróleo, liderados pela Arábia Saudita. Nas negociações de clima os dois blocos estão invariavelmente em lados opostos.

O delegado de Tuvalu expressou, no plenário, preocupações com o resultado em nome das ilhas do Pacífico. Citou necessidade de incentivos energéticos mais fortes e a promoção de uma transição justa e equitativa.

O embaixador Albon Ishoda, enviado especial das Ilhas Marshall para a descarbonização marítima, avisou: “Ainda não terminamos. Nós voltaremos. Junto com nossos amigos do Caribe, do Pacífico, da África, da América Central e do Reino Unido. Ainda estamos de pé. Ainda na luta.”

As pequenas ilhas, muito afetadas pela crise do clima, pediam uma taxa universal para as emissões dos navios, por toneladas, e que formasse um fundo robusto para garantir a adaptação climática de seus territórios e populações. A proposta foi rejeitada no início da semana.

Emma Fenton, diretora sênior de diplomacia climática da ong Opportunity Green, disse: “A IMO tomou uma decisão histórica, mas, em última análise, uma decisão que deixa de lado os países vulneráveis ao clima e fica aquém da ambição que a crise climática exige.”

*A jornalista viajou à IMO a convite da Global Strategic Communications Council (GSCC) e o Instituto ClimaInfo*

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 11/04/2025**

### EMPRESAS DOS EUA E DO SUDESTE ASIÁTICO CORREM CONTRA PRAZO DE INTERRUÇÃO DE TARIFAS

Países do Sudeste Asiático esperam aumento da demanda, enquanto companhias americanas têm pressa para receber as mercadorias o quanto antes

*Por Valor — São Paulo*



**Contêineres empilhados em navio, no porto de Savannah, na Geórgia (EUA) — Foto: Stephen B. Morton/AP E**

Empresas dos Estados Unidos e dos países do Sudeste Asiático têm corrido contra o tempo para enviar suas remessas comerciais dentro do prazo de interrupção das tarifas recíprocas, atualmente em 90 dias.

O presidente dos EUA, Donald Trump, anunciou a interrupção na última quarta-feira (09), uma semana após o anúncio das tarifas recíprocas. Após a suspensão, as tarifas, que variavam de país para país, foram fixadas em 10%, exceto para a China.

Por conta da “pressa”, algumas indústrias de países da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) esperam por um aumento de demanda. Por outro lado, transportadoras preveem aumento dos preços de frete de contêineres.

Executivos e analistas afirmam que esse pico de atividade será de curta duração, com o comércio desacelerando após o encerramento da janela de 90 dias ou com o retorno da incerteza sobre a política dos EUA.

Os países do Sudeste Asiático enfrentam algumas das mais altas taxas recíprocas de Trump, por isso o incentivo para acelerar as exportações durante a interrupção das tarifas.

**Do lado americano, as empresas estão ansiosas para receber as mercadorias o quanto antes.**

As importações dos EUA já estavam elevadas desde o verão do ano passado, quando as cargas foram antecipadas por causa de greves em portos da Costa Leste e do Golfo. A expectativa pela política tarifária após as eleições presidenciais de novembro também provocou um aumento nos volumes de carga, mas as transportadoras dizem que os pedidos transpacíficos diminuíram recentemente devido à imprevisibilidade do cenário.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 11/04/2025*

### JUSTIÇA DERRUBA LIMINARES QUE AFASTAVAM A COBRANÇA DE TAXA SOBRE GRÃOS EXPORTADOS

Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANFT) entrou no Supremo Tribunal Federal para pedir inconstitucionalidade da cobrança

*Por Marcela Villar — De São Paulo*

As liminares que afastavam a cobrança da nova taxa sobre grãos criada pelo Estado do Maranhão tiveram efeito por pouco tempo. Uma decisão suspendeu todas elas até o trânsito em julgado dos processos (quando não cabe mais recurso). A medida ainda foi estendida a todas as ações sobre o tema, que já foi parar no Supremo Tribunal Federal (STF).

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) entrou com uma ação no Supremo para que a Lei Estadual nº 12.428/2024, que criou a Contribuição Especial de Grãos (CEG), seja

invalidada (ADI 7802). Desde o mês de fevereiro, é cobrado o percentual de 1,8% sobre cada tonelada de soja, milho, milheto e sorgo que entram e circulam no Estado voltados à exportação.



### **Henrique de F. Munia e Erbolato: decisão dificulta o sucesso nas ações individuais — Foto: Divulgação**

O novo imposto é exigido de produtores e companhias do Estado no dia 20 de cada mês. Mas também é cobrado de empresas que não residem no Maranhão, na entrada dos caminhões e dos vagões ferroviários, que têm responsabilidade solidária no pagamento do tributo. Há um receio de bitributação, pois taxas semelhantes são recolhidas em outros Estados e não há previsão legal para o valor pago em outra unidade federativa ser abatido.

A estimativa é de um prejuízo que varia entre R\$ 300 milhões e R\$ 600 milhões por ano para as empresas, considerando o total exportado de soja do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram). Segundo a Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado do Maranhão (Aprosoja-MA), o prejuízo é de 12% a 15% aos produtores e um custo anual de R\$ 269 milhões.

Advogados e entidades do agronegócio dizem que o setor já começa a estudar uma rota alternativa para escoar os grãos e evitar o Tegram. Os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR) são opções consideradas. Na petição ao STF, a ANFT diz que a exigência do novo tributo reduzirá a demanda do Porto de Itaqui (MA) em torno de 20% a 30%, além de comprometer a atratividade do Estado para novos investimentos.

Existem ao menos 15 ações sobre o assunto, segundo levantamento do Santo Neto Advogados. Em três delas, os contribuintes afastaram a cobrança - foi o caso da NovaAgri, Terrus S/A e Aprosoja-MA em ação coletiva (processo nº 0826962-97.2025.8.10.0001). Eles devem recorrer da recente decisão obtida pela Procuradoria Geral do Estado do Maranhão (PGE-MA).

Ela foi dada pelo presidente do TJMA, o desembargador José de Ribamar Froz Sobrinho, em uma ação de suspensão de liminar e de sentença. Sobrinho considerou que as liminares “inibem o Estado de exercer sua plena competência tributária, comprometendo com isso a arrecadação pública”. Para o magistrado, “representam grave risco de lesão à ordem e ao interesse público” (processo nº 0808422-04.2025.8.10.0000).

A lei maranhense se ancora em um “jabuti” da reforma tributária (Emenda Constitucional nº 132, de 2023), o artigo 136 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT). Ele prevê que Estados institua contribuições sobre produtos primários ou semielaborados, desde que já houvesse imposto similar antes de 30 de abril de 2023.

As companhias defendem que o Maranhão não respeitou os requisitos do ADCT. “O Estado não se enquadra nessas condicionantes e não tem permissão constitucional para instituir essa taxa”, afirma o diretor jurídico e regulatório da ANTF, Yuri Pontual. Ele alerta para possível bitributação, pois há tributos semelhantes à CEG em outros Estados.

“Isso onera demasiadamente a carga e reduz a competitividade nacional”, diz. Além disso, como a lei prevê a responsabilidade solidária dos transportadores, a tendência, segundo Pontual, é que a CEG seja cobrada diretamente deles. “O Estado do Maranhão não tem poder fiscalizador sobre a carga advinda de outro Estado, então a tendência é que o fiscal cobre diretamente da ferrovia [transportador] para a ferrovia fazer a verificação de conformidade fiscal.”

Segundo a PGE-MA, houve prejuízo de R\$ 484,6 milhões, entre 2018 e 2025, com a manutenção das rodovias estaduais que escoam soja, e a CEG ajudaria a manter essa infraestrutura. Em paralelo, afirma que o setor do agro obteve “lucros extraordinários” com exportação, “sem qualquer

contribuição à sociedade no recolhimento de impostos, ante sua imunidade tributária constitucionalmente garantida de ICMS”.

O órgão também defende que a lei estadual cumpre os requisitos da EC nº 132. Diz ainda que a base de cálculo do ICMS é mais ampla que a da CEG, por isso, são distintas. Esta tem uma “base de cálculo única”, que é a tonelada do grão e o tributo estadual incide sobre a tonelada do grão, custos operacionais, frete, o próprio ICMS e outros encargos.

A ANFT argumenta, contudo, que a CEG tem natureza jurídica de adicional de ICMS e não se pode tributar a exportação, que tem imunidade, conforme prevê a Constituição Federal. Cita precedente do Tocantins que criou tributo similar sobre grãos, a Contribuição ao Fundo Estadual do Transporte (FET), declarada inconstitucional pelo Supremo (ADI 6365). A decisão foi antes da reforma tributária.

Além do STF, os contribuintes buscam fazer uma pressão política para que o Estado recue da medida ou, ao menos, abaixe a alíquota. Movimento semelhante ocorreu no Pará, que criou uma contribuição similar em dezembro do ano passado, mas após pressão do agronegócio, o governador Helder Barbalho (MDB) revogou a cobrança.

Para o tributarista Leandro Lopes Genaro, sócio do Santos Neto Advogados, a liminar do TJMA é uma interferência direta do Executivo no Judiciário. “É uma decisão política, não tem análise jurídica. São conceitos genéricos sobre possível lesão à ordem pública”, diz.

Henrique de Freitas Munia e Erbolato, do Santos Neto, afirma que a decisão dificulta o sucesso nas ações individuais. “A liminar acaba sendo uma trava, para fins econômicos, do efeito das decisões para os contribuintes, porque o Estado acaba ganhando tempo na discussão.”

Há preocupação com eventual modulação dos efeitos na ação do STF. Isso porque se os ministros restringirem a aplicação do julgamento para o futuro, os valores pagos de CEG ao longo dos anos não poderão ser devolvido. “Daqui a seis ou oito anos já não será o mesmo governador e o pagamento vai se estender em precatório. O importante para o Estado é o dinheiro agora”, diz Genaro.

Procurada pelo Valor, a PGE-MA não deu retorno até o fechamento da edição.

**Fonte:** Valor Econômico - SP

**Data:** 11/04/2025

## ÁSIA AVISTA PRÓXIMA INVESTIDA DE TRUMP: TAXAS DE ENTRADA PORTUÁRIAS MILIONÁRIAS

Por Nikkei Asia, Valor — Washington



**Decreto de Trump prevê cobrar taxas portuárias salgadas para financiar renascimento da indústria naval americana — Foto: Leo Pinheiro/Valor**

Embaixadas asiáticas em Washington se esforçaram para coletar informações na quinta-feira, um dia após o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, assinar um decreto prometendo reconstruir a capacidade de construção naval americana com a ajuda de novas receitas tarifárias, multas e taxas.

O decreto, intitulado "Restaurando o Domínio Marítimo da América", busca reverter o declínio da indústria de construção naval dos Estados Unidos, que encolheu para uma fração da rival China. Apenas 0,2% dos navios do mundo são construídos pelos Estados Unidos, em comparação com 74% construídos pela China, de acordo com um informativo da Casa Branca que acompanha o documento.



O presidente atribuiu a culpa a "décadas de negligência do governo" e instruiu o conselheiro de segurança nacional e os secretários de Estado, Defesa, Comércio e outros a apresentarem, em 210 dias, um plano de ação marítima para reconstruir a base industrial da construção naval.

Um elemento que tem preocupado as embaixadas asiáticas é a referência a uma proposta do Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR) de cobrar taxas de entrada portuárias milionárias — não apenas sobre navios construídos na China que adentram um porto americano, mas também sobre navios pertencentes a empresas que possuem navios construídos na China em sua frota — usando essa receita para investir na construção naval americana.

"As pessoas estão focadas nas tarifas recíprocas do presidente, mas isso pode ser igualmente prejudicial", disse uma autoridade asiática ao "Nikkei Asia" sob condição de anonimato.

Outra autoridade de outra embaixada asiática observou: "Trump está usando a China para lucrar com empresas de outros países".

Após uma investigação de oito meses, o USTR emitiu um relatório em janeiro afirmando que os atos, políticas e práticas agressivas da China para construir domínio nos setores marítimo, logístico e de construção naval são irracionais e justificam ações corretivas sob a Seção 301 da Lei de Comércio de 1974 para resolver o problema.

As propostas incluem a cobrança de uma taxa portuária de US\$ 1,5 milhão por entrada para embarcações construídas na China, bem como uma taxa de US\$ 1 milhão por entrada para operadores que tenham 50% ou mais de embarcações construídas na China em sua frota. Um operador com 25% a 50% de sua frota construída na China, o que pode incluir muitas companhias de navegação asiáticas, pagará US\$ 750 mil por cada vez.

As propostas foram submetidas a duas rodadas de audiências públicas, nas quais diversos participantes do setor alertaram para as consequências terríveis da imposição de taxas portuárias exorbitantes.

Embora o decreto de Trump não chegue a endossar as taxas, ele instruiu as agências a coletar informações adicionais "em apoio à administração de tais ações".

Se o USTR decidir prosseguir com as medidas, diz o decreto, o procurador-geral e o chefe de segurança interna serão instruídos a "tomar as medidas apropriadas para fazer cumprir qualquer restrição, taxa, penalidade ou imposto a que for instituído".

Em uma audiência do Comitê de Finanças do Senado na terça-feira, o chefe do USTR, Jamieson Greer, disse que nem todas as propostas serão implementadas.

"As ações propostas pelo USTR são apenas isso, são ações propostas", disse ele.

"Nem todas serão implementadas, nem todas serão acumuladas."

Outras políticas no decreto executivo de Trump incluem a possibilidade de cobrar tarifas sobre guindastes de transporte de carga fabricados, montados ou fabricados com componentes de origem chinesa, ou fabricados em qualquer lugar do mundo por uma empresa de propriedade, controlada ou substancialmente influenciada por um cidadão chinês.

Também estabeleceu medidas para impedir que navios aportem no Canadá ou no México para evitar taxas e enviem a carga através das fronteiras terrestres para os Estados Unidos. Qualquer carga desse tipo não só será cobrada com taxas alfandegárias, impostos e encargos, como também será aplicada uma taxa de serviço de 10%, afirmou.

O decreto instrui a criação de um fundo fiduciário que possa servir como uma fonte confiável de financiamento para fornecer suporte consistente aos programas do plano de ação.

"Esta proposta considerará como receitas tarifárias, multas, taxas ou impostos, novos ou existentes, poderiam promover o objetivo de estabelecer uma fonte de financiamento mais confiável e dedicada para os programas", afirmou.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 11/04/2025**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES TOTALIZOU 12,4 MILHÕES DE TONELADAS EM FEVEREIRO

*Da Redação Portos e logística 11/04/2025 - 18:48*



Os portos brasileiros registraram, em fevereiro de 2025, a maior movimentação de contêineres da série histórica para o mês, com 12,4 milhões de toneladas, crescimento de 9,26% em relação a fevereiro de 2024. Desse total, 8,6 milhões de toneladas foram de longo curso (70%) e 3,7 milhões por cabotagem (30%). A carga geral somou 5,1 milhões de toneladas, alta de 6,54%. Já os granéis sólidos caíram 5,72%, com 55,5 milhões de toneladas, e os granéis líquidos recuaram 10,91%, totalizando 24 milhões de toneladas. Entre os produtos com maior crescimento no período estão o milho, com 1,2 milhão de toneladas e

aumento de 41,5%, seguido por bauxita (2,7 milhões de toneladas, +13,09%) e fertilizantes (3,2 milhões de toneladas, +13,05%).

Nos portos públicos, a movimentação foi de 35,5 milhões de toneladas, com leve queda de 0,48% em relação ao ano anterior. O Porto de Fortaleza (CE) se destacou entre os complexos públicos com crescimento de 55,8% e 0,4 milhão de toneladas movimentadas. Já nos terminais privados, o volume foi de 61,6 milhões de toneladas, queda de 7,18%. O Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (SC) teve o maior avanço no segmento, com alta de 37,44% e 0,9 milhão de toneladas operadas. O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, destacou que o governo prevê o leilão de 44 terminais até 2027, com investimentos estimados em R\$ 15,4 bilhões para atender à demanda crescente e impulsionar o desenvolvimento econômico.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 11/04/2025**

#### GREVES E TEMPESTADES IMPACTAM ESCALA DA CMA CGM EM VILA DO CONDE

*Da Redação Portos e logística 11/04/2025 - 18:16*



*Companhia informou clientes que espera normalização das escalas a partir de 20 de abril*

A CMA CGM informou seus clientes que um conjunto de fatores fez com que a empresa omitisse escala em Vila do Conde, no Pará, e em outros portos de suas rotas internacionais. A expectativa da companhia de navegação é que, salvo novos eventos inesperados, a normalização das operações ocorra a partir do próximo dia 20 de abril.

Em comunicado nesta sexta-feira (11), a empresa citou

uma combinação de greves repetidas de estivadores na França e em Trinidad e Tobago, somada a tempestades inesperadas no norte da Europa e no oceano Atlântico. De acordo com a empresa de navegação, uma das consequências foi a congestão nos portos do norte da Europa, o que têm causado severas interrupções nos cronogramas dos navios.

"Apesar de nossos esforços para reorganizar nossa frota a fim de minimizar atrasos e manter as escalas nos portos, esses desafios resultaram na omissão de Vila do Conde (BRVCO) e de outros portos na rotação, incluindo França, Reino Unido, Trinidad e Tobago, Guiana Francesa e St. Maarten", acrescentou a CMA CGM em seu informe.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 11/04/2025**

## PL BUSCA INCLUIR SETOR PORTUÁRIO E DE LOGÍSTICA NOS REGIMES ADUANEIROS ESPECIAIS

*Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 11/04/2025 - 19:44*



*Proposta elaborada por grupo de especialistas visa ampliar acesso ao Drawback e a outros benefícios fiscais, impulsionando competitividade das exportações brasileiras*

Tramita na Câmara dos Deputados o projeto de lei 1.591/2025, apresentado pelo deputado federal Sóstenes Cavalcante (PL/RJ), que propõe estender às empresas de serviços portuários e de logística o direito de usufruírem de regimes aduaneiros especiais, como o Drawback. A proposta, construída com base nos trabalhos do Grupo de Estudos em Direito Marítimo,

Portuário e Aduaneiro do Rio de Janeiro (GDEMA-RJ), foi protocolada após constatação de que a ausência de regulamentação pela Receita Federal tem impedido o acesso desses setores a benefícios já previstos em lei. A iniciativa foi oficializada em Brasília na última quarta-feira (9) e aguarda mobilização do setor para avançar no Congresso.

O principal objetivo do PL 1.591/2025, segundo a advogada e fundadora do GDEMA-RJ, Daniella Tedeschi, é garantir que os serviços portuários e de logística possam ser contemplados por regimes como o Drawback, que permite a suspensão ou eliminação de tributos sobre insumos usados na produção de bens exportados. "Atualmente, mesmo existindo previsão legal, a Receita Federal nunca regulamentou o tema, pois se trata de uma origem normativa via medida provisória. O PL vem para preencher essa lacuna com segurança jurídica", explicou Daniella, que é sócia do escritório DMAT Advogados.

A proposta contempla uma série de serviços logísticos, como seguro de cargas, despacho aduaneiro, transporte multimodal, armazenagem, manuseio de contêineres, agenciamento de transporte e até treinamentos vinculados ao uso de mercadorias exportadas. "Estamos falando de serviços essenciais à cadeia de exportação e que, hoje, estão excluídos de uma política pública importante para a competitividade brasileira", destacou.

O GDEMA-RJ se debruçou na construção da minuta do projeto. A redação original foi elaborada por Thales Paixão e revisada por Daniella, além de Priscila Alves e Kenzo Kikuchi. O grupo levou pessoalmente a proposta a Brasília, onde foi recebida por Sóstenes, que a protocolou na Câmara. A articulação foi considerada estratégica para sensibilizar o legislativo quanto à urgência do tema.

Dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) indicam que os serviços portuários representam cerca de 35,7% do valor adicionado às exportações brasileiras de bens industrializados. "O impacto do PL é direto: redução de custos operacionais e aumento da competitividade do Brasil no comércio exterior", avaliou Daniella.

O PL 1.591/2025 ainda será distribuído às comissões pertinentes na Câmara antes de ser levado à votação. Para que o projeto avance, a advogada ressaltou que será fundamental o engajamento de associações representativas do setor. “Agora é a hora dos operadores logísticos, terminais portuários, empresas de transporte e agentes de carga se mobilizarem para pressionar pela aprovação. Este é um pleito que atende diretamente ao setor produtivo e pode gerar impactos positivos em toda a cadeia exportadora”, afirmou Daniella.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/04/2025*

## APS E CAPITANIA DE SP TÊM REUNIÃO PARA REPARO DE PÍER DANIFICADO PELO NAVIO 'OLAVO BILAC'

*Da Redação Portos e logística 11/04/2025 - 17:37*



A Autoridade Portuária de Santos (APS) reuniu-se, nesta sexta-feira (11), com a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) e representantes do setor privado para discutir os próximos passos na recuperação do píer danificado pela colisão do navio Olavo Bilac, ocorrida em 12 de março. A vistoria técnica foi concluída na quinta-feira (10) e, em até 30 dias, a empresa responsável deve apresentar o laudo das avarias e o projeto básico de recuperação. A Exe Engenharia, que projetou o cais atingido, foi contratada para realizar o diagnóstico, fato considerado positivo pelos participantes da reunião.

A Marinha acompanha o caso e se comprometeu com uma resolução ágil. A APS mantém diálogo com os terminais que operam celulose na área afetada para evitar impactos na programação das operações, apesar da interdição parcial. Estiveram presentes representantes da APS, como os diretores Beto Mendes e Orlando Razões, além de membros da diretoria de infraestrutura e operações portuárias.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/04/2025*

## SAAM TOWAGE BRASIL CONQUISTA CERTIFICAÇÕES ISO 14001 E ISO 9001 EM OPERAÇÕES DE REBOCADORES

*Da Redação Portos e logística 11/04/2025 - 18:40*



A Saam Towage Brasil obteve a certificação ISO 14001:2015 para sua operação de rebocadores, norma que estabelece padrões internacionais de gestão ambiental com foco na conformidade legal e na redução de impactos ao meio ambiente. Simultaneamente, a empresa também recertificou seu sistema de gestão da qualidade conforme a ISO 9001:2015, voltada à melhoria contínua dos serviços e à satisfação dos clientes. O escopo das certificações cobre os serviços de atracação e desatracação de navios, reboque e assistência a emergências em todos os portos onde a Saam atua no país.

Segundo a gerente da companhia no Brasil, Renata Ervilha, as certificações formalizam os avanços realizados nos últimos anos e reforçam o compromisso com operações seguras, eficientes e sustentáveis. A certificação ambiental destaca o uso eficiente de recursos, o cumprimento da legislação, o engajamento com partes interessadas e a capacitação contínua da equipe. Com uma frota de 66 rebocadores e cerca de 700 colaboradores, a Saam Towage Brasil opera em 18 portos do

país, de norte a sul, reafirmando sua posição como referência em qualidade e sustentabilidade no setor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 11/04/2025

### CONAB ESTIMA SAFRA RECORDE DE 330,3 MILHÕES DE TONELADAS PARA 2024/25

Da Redação Portos e logística 11/04/2025 - 17:34



A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) estima uma produção recorde de grãos de 330,3 milhões de toneladas na safra 2024/25, crescimento de 32,6 milhões de toneladas em relação ao ciclo anterior. O aumento é impulsionado por uma área plantada de 81,7 milhões de hectares, 1,7 milhão a mais que em 2023/24, e pelas condições climáticas favoráveis observadas na primeira safra. A produtividade média prevista é de 4.045 quilos por hectare, alta de 8,6%.

A soja lidera com estimativa de 167,9 milhões de toneladas, 20,1 milhões a mais que na safra passada.

No Mato Grosso, a colheita já alcança 99,5% da área com produtividade de 3.897 kg/ha, e em Goiás, 97% da área já foi colhida com produtividade de 4.122 kg/ha. Para o milho, a produção total esperada é de 124,7 milhões de toneladas, sendo 97,9 milhões apenas da segunda safra, com produtividade média de 5.794 kg/ha.

A colheita de arroz atinge mais de 60% da área plantada, com previsão de 12,1 milhões de toneladas, aumento de 14,7%. O feijão deve alcançar 3,3 milhões de toneladas, alta de 2,1%. Já o algodão, com área de 2,1 milhões de hectares, deve atingir 3,9 milhões de toneladas de pluma, 5,1% acima da safra anterior. No mercado, o consumo interno de milho foi ajustado para 87 milhões de toneladas e as exportações estão estimadas em 34 milhões, com estoque final projetado em 7,4 milhões de toneladas. Para o algodão, o aumento da produção também eleva o consumo e os estoques de passagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 11/04/2025

### PL DA RECICLAGEM NÃO RECEBEU NOVAS EMENDAS NA CVT

Por Danilo Oliveira Indústria naval 10/04/2025 - 23:09



*Prazo para apresentação de propostas de alterações ao substitutivo foi encerrado na última quarta-feira (9)*

Terminou, na última quarta-feira (9), o prazo de cinco sessões para apresentação de emendas ao substitutivo do projeto de lei (1.584/2021), que trata da reciclagem de embarcações. O texto tramita na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados. Não foram apresentadas emendas ao substitutivo no período regimental, que havia sido aberto no dia 31 de março. Após tramitação na CVT, o PL seguirá para análise na Comissão de Constituição e

Justiça e de Cidadania (CCJ) da Câmara.

No último dia 28 de março, o relator do PL na CVT, deputado Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), apresentou parecer pela apresentação do substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. O parlamentar acolheu uma emenda que retira a 'obrigatoriedade' de reciclagem em estaleiros nacionais, que passaria a ter 'caráter prioritário', e suprimir dispositivos referentes a exigências para preparo da embarcação para reciclagem.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 053/2025  
Página 54 de 54  
Data: 11/04/2025  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

Lindenmeyer rejeitou um total de quatro emendas. Uma delas pretendia inserir um anexo ao PL contendo relação de materiais perigosos restritos, além de exigir o inventário de materiais perigosos apenas para embarcações estrangeiras fabricadas a partir da entrada em vigor da lei. Outra emenda pretendia suprimir um dispositivo que trata das medidas de controle de embarcações estrangeiras que não dispuserem de cópia do certificado de inventário ou do certificado de embarcação pronta para reciclagem.

O relator também rejeitou a proposta de emenda cujo propósito era inserir outro anexo ao PL, com uma lista de elementos para o inventário de “matérias perigosas”. Essa emenda também alteraria a redação de um artigo a fim de restringir a apresentação de inventário simplificado de materiais perigosos a embarcações existentes destinadas à reciclagem. Uma outra emenda rejeitada pretendia alterar a redação de um artigo que trata da vistoria final.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/04/2025*



### 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: 11/04/2025*