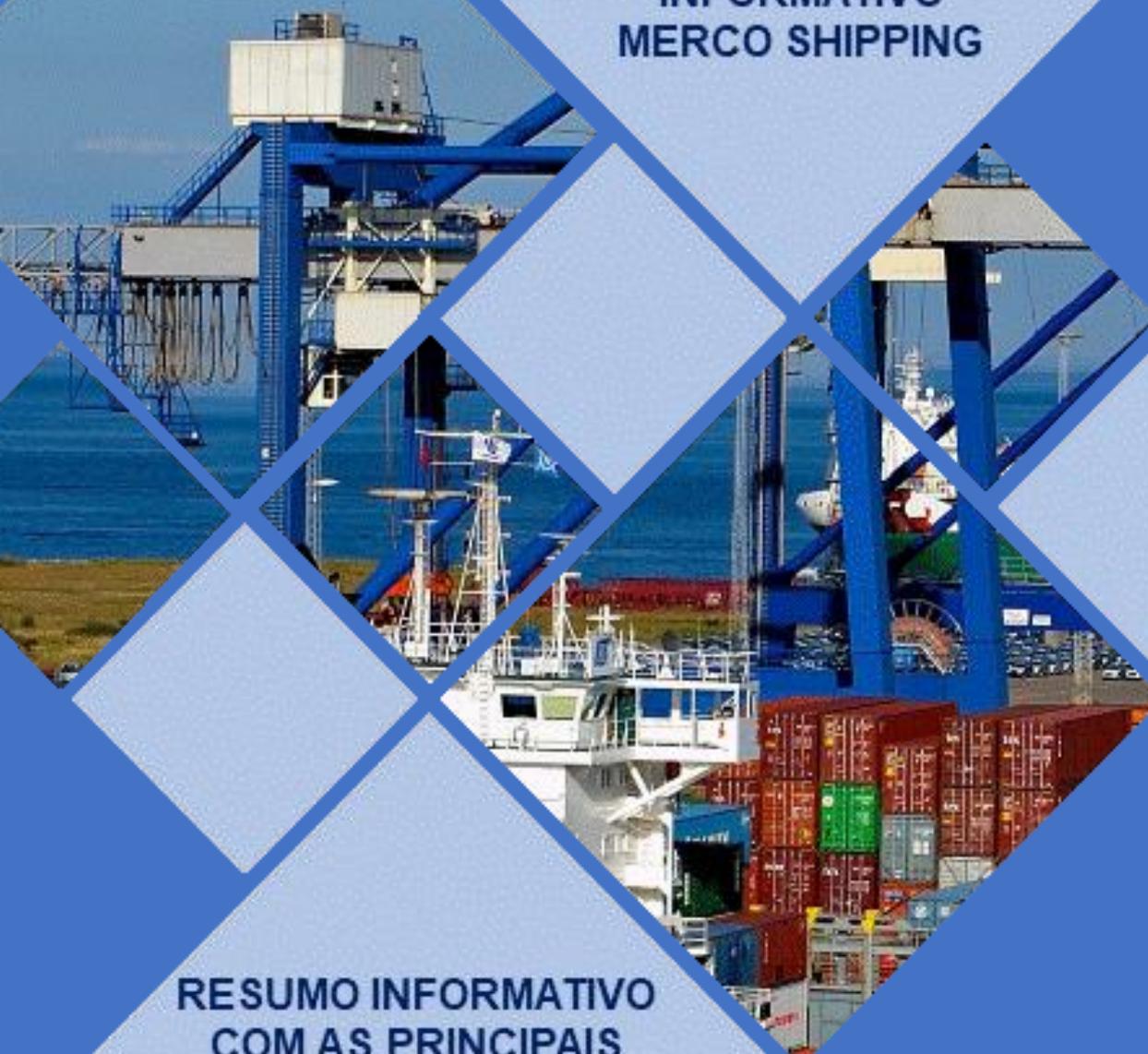


# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 064/2025  
Data: 23/05/2025



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
MINISTRO DO TST DEFENDE NOVA LEI DOS PORTOS E NEGA PREJUÍZO A TRABALHADORES PORTUÁRIOS .....	4
REALITY PORTO - O DESAFIO PRORROGA INSCRIÇÕES ATÉ A PRÓXIMA SEXTA-FEIRA .....	5
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>6</b>
MISSÃO OFICIAL VAI APRESENTAR POTENCIAL ECONÔMICO NORDESTE A PAÍSES ÁRABES .....	6
GOVERNO FEDERAL AUTORIZA CONCESSÃO DO METRÔ DO RECIFE À INICIATIVA PRIVADA .....	8
ULTRACARGO INVESTE R\$ 155 MI PARA EXPANDIR OPERAÇÕES DE COMBUSTÍVEIS EM SUAPE .....	10
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>11</b>
DIRETOR DA ANTAQ FALA SOBRE ARRENDAMENTO DEFINITIVO DO PORTO DE ITAJAÍ (SC) EM EVENTO .....	11
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>12</b>
COP 30 MARCA NOVA FASE DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BELÉM.....	12
PORTOS DA BAHIA RECEBERÃO R\$ 1,5 BILHÃO PARA MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA.....	13
MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS ANUNCIA INVESTIMENTOS PARA OS PORTOS DE ARATU E ILHÉUS, NA BAHIA.....	14
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>14</b>
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ESTREIA MODELO DE OTIMIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM VITÓRIA DA MOTIVA NA BR-163/MS	15
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>16</b>
EDITORIAL – PECÉM E O HIDROGÊNIO VERDE .....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO DOS TRANSPORTES ANTECIPA AUMENTO DO IOF; VAZAMENTO É CRITICADO POR HADDAD .....	17
<i>Vazamento 1</i> .....	17
<i>Vazamento 2</i> .....	17
<i>Gripe aviária</i> .....	17
<i>Novo escritório</i> .....	18
INTERNACIONAL - SOUTHAMPTON É O QUARTO DESTINO DA COMITIVA DA ATP .....	18
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE CRIA DUAS NOVAS DIRETORIAS PARA FORTALECER GESTÃO .....	21
LATAM ANUNCIA NOVAS ROTAS DOMÉSTICAS E INTERNACIONAL A PARTIR DO SALGADO FILHO.....	22
REGIÃO NORTE - ANTAQ INSTALA GT PARA ESTRUTURAR REGULAÇÃO DA MARGEM EQUATORIAL .....	23
REGIÃO SUDESTE - MOVA VENCE PRIMEIRO LEILÃO DE OTIMIZAÇÃO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA .....	23
REGIÃO SUDESTE - RECEITA FEDERAL INTERCEPTA 664 KG DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS.....	25
<b>JORNAL DA ORLA - SP</b> .....	<b>25</b>
CUBATÃO VAI SEDIAR SEMANA DA INDÚSTRIA 2025 .....	26
MISSÃO ATP: EXECUTIVOS VISITAM PORTO DE TILBURY .....	27
<b>BAHIA ECONÔMICA - BA</b> .....	<b>28</b>
PETROBRAS ASSINA ACORDO E REASSUMIRÁ FÁBRICA DE FERTILIZANTES NA BAHIA .....	28
SALVADOR REGISTRA ALTA DE 98% EM UNIDADES IMOBILIÁRIAS LANÇADAS NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2025 .....	30
SALVADOR AMPLIA TESTES COM ÔNIBUS ELÉTRICOS EM LINHAS DO SISTEMA CONVENCIONAL E BRT .	30
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>31</b>
TRUMP AMEAÇA TARIFA DE 50% SOBRE PRODUTOS DA UNIÃO EUROPEIA A PARTIR DE 1º DE JUNHO .....	31
HADDAD DIZ QUE RECUO SOBRE IOF FOI POR 'NECESSIDADE TÉCNICA': 'TIVEMOS QUE SER RÁPIDOS NA REVISÃO' .....	32
EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DEPENDEM DO SETOR PRIVADO; ENTENDA .....	34
'TRUMP ESTÁ SENDO COERENTE COM GUERRA COMERCIAL', DIZ PROFESSOR DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DA FGV .....	35
GALÍPOLO DIZ QUE SEMPRE FOI CONTRA USO FISCAL DO IOF, MAS NÃO INTERFERIU, E ELOGIA RECUO DE HADDAD .....	38
MANUFATURADOS BRASILEIROS BATEM RECORDE NAS EXPORTAÇÕES AOS EUA .....	39
COM IMPASSE SOBRE EXPLORAR MARGEM EQUATORIAL, LULA DEFENDE 'PARTICIPAÇÃO ATIVA' DA PETROBRAS NA PESQUISA DE COMBUSTÍVEL FÓSSIL .....	40
TAXAÇÃO AMERICANA NÃO FOI SENTIDA NO BRASIL .....	41
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>43</b>
ANÁLISE - AUMENTO DE IOF É A SEGUNDA ESTOCADA DO GOVERNO LULA NA CLASSE MÉDIA EM MENOS DE UMA SEMANA .	43
HADDAD VOLTOU ATRÁS SOBRE MEDIDA DE IOF APÓS ALERTA DO SETOR PRIVADO; LEIA BASTIDOR.....	44



TANURE FAZ OFERTA PARA COMPRAR FATIA DE CONTROLE DA NOVONOR NA BRASKEM .....	45
LULA DIZ SER IMPORTANTE PETROBRAS VOLTAR A SER ATIVA NA PROSPECÇÃO E PESQUISA DE PETRÓLEO E GÁS .....	46
MINISTROS DE ALEMANHA E SUÉCIA CRITICAM AMEAÇA DE TRUMP DE ELEVAR TARIFAS SOBRE A UE PARA 50% .....	47
OPINIÃO - CHEGOU A HORA DE O BRASIL LIDERAR COM SOLUÇÕES .....	48
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>50</b>
DIVERSIFICAÇÃO MARCA EXPORTAÇÕES AOS ESTADOS UNIDOS.....	50
PARA CEOs, É HORA DE REAJUSTAR ESTRATÉGIAS .....	52
BRASIL PODE SER VENCEDOR DA BRIGA ENTRE CHINA E EUA .....	53
ROTA BIOCÊNICA TRARÁ DESAFIOS POLICIAIS, AFIRMA LEWANDOWSKI.....	55
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>56</b>
GT DA ANTAQ PARA ESTRUTURAR LOGÍSTICA E REGULAÇÃO NA MARGEM EQUATORIAL .....	56
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM SANTOS ATINGE NOVO RECORDE EM ABRIL .....	57
ANTAQ ATUALIZA NORMA SOBRE TRANSFERÊNCIAS SOCIETÁRIAS NO SETOR PORTUÁRIO.....	57
DUIIMP IMPÕE NOVAS EXIGÊNCIAS E REFORÇA NECESSIDADE DE ADEQUAÇÕES NO SETOR PORTUÁRIO E LOGÍSTICO .....	58
ULTRACARGO ANUNCIA EXPANSÃO EM SUAPE COM INVESTIMENTO DE R\$ 155 MILHÕES .....	59
WÄRTSILÄ FORNECERÁ MOTOR PRINCIPAL E SISTEMA SCR PARA NOVA EMBARCAÇÃO DE PESCA DE LAGOSTA DA CLEARWATER SEAFOODS .....	60
FPSO 'ALEXANDRE DE GUSMÃO' É AUTORIZADA A OPERAR NO CAMPO DE MERO .....	60
ARTIGO - COMO FINANCIAR O FUTURO DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA? O PAPEL ESTRATÉGICO DO FMM .....	61
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>62</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	62



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### MINISTRO DO TST DEFENDE NOVA LEI DOS PORTOS E NEGA PREJUÍZO A TRABALHADORES PORTUÁRIOS

Douglas Alencar afirma que proposta moderniza a legislação sem precarizar direitos; mudanças incluem qualificação obrigatória e fortalecimento da negociação coletiva

**Por Maurício Martins 23 de maio de 2025**



**Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) participou do Summit Portos 2025, realizado em Brasília (Samuel Andrade/Especial para A Tribuna)**

Uma proposta que pretende modernizar a legislação portuária, mas sem prejudicar os trabalhadores. Com essa afirmação, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Douglas Alencar sintetizou a necessidade de mudança no marco legal do setor e defendeu as propostas do Projeto de Lei (PL) 733/2025, que revisa a chamada Lei dos Portos (12.815/2013).

A declaração foi feita na última quarta-feira, durante o Summit Portos 2025, realizado em Brasília pelo Grupo Tribuna. Alencar presidiu a Comissão de Juristas para a Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Cepertos), cujo relatório deu origem ao projeto de lei em tramitação no Congresso Nacional.

A proposta para os trabalhadores portuários é um dos aspectos mais polêmicos da iniciativa, criticada por sindicatos, que enxergam o enfraquecimento das entidades e a concentração de poder no setor patronal.

Douglas Alencar foi enfático ao negar que o trabalho da Cepertos tenha ido contra os interesses dos trabalhadores. “Não tivemos, em nenhum momento, o propósito de precarização (do trabalho), de aviltamento. Em absoluto, não foi disso que se cuidou durante as reflexões, os debates travados no âmbito da Cepertos”, assegurou.

Ainda assim, ele reconheceu que as mudanças propostas causam impacto na estrutura tradicional do setor portuário. “Nós sabemos que essa proposta representou um abalo sísmico, sobretudo em relação à estrutura de 1993, com os órgãos de gestão de mão de obra, que seguirão, evidentemente, produzindo as suas atividades”, ponderou. Segundo ele, essas entidades “poderão subsistir a depender dos interesses dos operadores portuários sediados no âmbito do terminal do porto público”.

#### **Exclusividade e qualificação**

Entre os pontos mais sensíveis do projeto está a redefinição da exclusividade no trabalho portuário. A proposta, segundo Alencar, busca “conferir à exclusividade uma dimensão mais ampla, porque a exclusividade será daqueles qualificados, preparados, treinados para a atividade portuária”. A ideia é garantir que apenas profissionais capacitados possam exercer as funções.

Nesse sentido, o ministro ressaltou que um capítulo importante diz respeito ao treinamento da mão de obra no setor. “Há uma compreensão unânime de que os recursos existentes no fundo específico não são repassados para a qualificação necessária”.

### **Sest-Senat seria responsável pela capacitação**

Para a capacitação dos trabalhadores portuários, o ministro Douglas Alencar explica que a proposta determina que o sistema Sest-Senat (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) seja o certificador preferencial, com um período de transição de cinco anos para que os atuais trabalhadores portuários avulsos (TPAs) obtenham essa certificação.

“A Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviário) manterá um registro nacional dos trabalhadores, que terão ampla liberdade de circulação em todos os portos nacionais”, explicou.

Outro aspecto de destaque na fala do ministro foi a ênfase no fortalecimento da negociação coletiva, embora a proposta também preveja a restrição do conceito de trabalhador portuário avulso, o que é alvo de críticas dos sindicatos. O ministro reconheceu que há “muita insegurança, muita disputa sobre essa extensão de poder”, mas defendeu a valorização das entidades sindicais.

“Nós somos daqueles que reconhecem os sindicatos como os principais interlocutores sociais representativos da classe laboral e, claro, também da classe empresarial”.

Alencar destacou ainda a importância de sindicatos legítimos e bem estruturados para a negociação coletiva eficaz. “Penso que o Congresso Nacional ainda deve ao Brasil uma legislação sindical mais expressiva, que traga o empoderamento que é necessário para que o modelo pensado em 2017 possa produzir os melhores resultados”, complementa.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 23/05/2025*

### **REALITY PORTO - O DESAFIO PRORROGA INSCRIÇÕES ATÉ A PRÓXIMA SEXTA-FEIRA**

Interessados precisam ter mais de 21 anos, além de Ensino Superior reconhecido pelo MEC e concluído até 2024

*Por A Tribuna.com.br 23 de maio de 2025*



**Setor portuário é cheio de desafios e participantes do programa precisarão encontrar soluções reais (Vanessa Rodrigues/AT)**

As inscrições para a nova edição do reality show Porto – O Desafio 2025, que terminariam nesta sexta-feira (23), foram prorrogadas até a próxima sexta. Os interessados no reality feito pelo Grupo Tribuna devem acessar o site.

Para participar, é necessário ter mais de 21 anos, Ensino Superior completo (bacharelado) reconhecido pelo Ministério da Educação (MEC) e

conclusão até 2024, além de morar em Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos ou São Vicente.

### **Nível elevado**

A expectativa é que a competição deste ano seja ainda mais concorrida, elevando o nível dos participantes e, conseqüentemente, do projeto. Porto – O Desafio é o primeiro reality show do setor portuário do Brasil e que reúne desafios reais, oportunidade de visibilidade no mercado e uma chance concreta de transformação profissional para todos os participantes.

### **Etapas**



Na primeira fase, 25 candidatos serão pré-selecionados e convidados a enviar um vídeo mostrando os motivos que os credenciam a serem escolhidos para o programa. Desses, nove serão selecionados para participar da experiência.

Os participantes serão divididos em três equipes e orientados por mentores indicados pela Universidade Católica de Santos (UniSantos).

Ao final, a equipe vencedora será premiada com um curso de MBA na UniSantos. Além disso, empresas parceiras do projeto poderão contratar um ou mais participantes que se destacarem ao longo do reality.

O anúncio oficial dos selecionados será feito no dia 2 de junho. Com apresentação do consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, Porto – O Desafio 2025 contará com seis episódios e será exibido na TV Tribuna. A estreia está marcada para 20 de setembro e a grande final acontece em 25 de outubro.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 23/05/2025**



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### MISSÃO OFICIAL VAI APRESENTAR POTENCIAL ECONÔMICO NORDESTINO A PAÍSES ÁRABES

Governadores do Nordeste viajam ao Oriente Médio para fortalecer relações econômicas e ampliar exportações aos países árabes, que movimentaram R\$ 30 bilhões com o Brasil em 2023

**Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)**



**Entre os setores comerciais de maior interesse para os países árabes estão proteínas animais, grãos, calçados, petróleo, gás e fertilizantes. Arte: ME**

O Nordeste quer ampliar sua participação no comércio com os 22 países árabes, que movimentou, em 2023, cerca de R\$ 30 bilhões, segundo dados da Câmara de Comércio Árabe-Brasileira (CCAB). Um avanço neste sentido é a missão internacional que começa nesta sexta-feira (23) rumo ao Oriente Médio, reunindo governadores, vice-governadores, secretários e diretores de autarquias e agências de economia dos nove estados da região.

A iniciativa é organizada pelo Consórcio Nordeste, com apoio da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil). Até o dia 30 de maio, o objetivo

é apresentar os produtos made in Nordeste e atrair investidores para parcerias comerciais e obras de infraestrutura.

Segundo o presidente do Consórcio Nordeste e governador do Piauí, Rafael Fonteles, “é um momento importante em que poderemos apresentar nossas oportunidades para investidores. Vamos mostrar o potencial competitivo da nossa região. Será uma importante articulação para atrair capital estrangeiro e fortalecer políticas públicas”.

A comitiva realizará uma série de agendas oficiais nos Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita e Catar, com encontros com autoridades locais, empresários e visitas técnicas para apresentar projetos estruturantes em áreas como energia renovável, infraestrutura, turismo e agronegócio. A

programação inclui os dias 24 e 25 de maio em Doha, Catar; 26 e 27 de maio em Riade, Arábia Saudita; e 28 de maio em Abu Dhabi, Emirados Árabes Unidos.

Participarão da viagem os governadores do Piauí, Rafael Fonteles; de Alagoas, Paulo Dantas; e da Bahia, Jerônimo Rodrigues. Também integram a delegação os vice-governadores de Sergipe, Zezinho Sobral; do Ceará, Jade Romero; do Rio Grande do Norte, Walter Alves; e da Paraíba, Lucas Ribeiro. Pernambuco será representado por uma equipe técnica, enquanto o Maranhão é o único estado nordestino que não enviará representantes.

### **Foco no Nordeste e em investidores dos países árabes**

A diretora de Negócios da ApexBrasil, Ana Repezza, destaca que “a ApexBrasil tem um papel estratégico na articulação para atrair investimentos estrangeiros para o país, identificar as melhores oportunidades de negócios e apoiar investidores estrangeiros interessados em alocar recursos no Brasil. O Nordeste tem sido um dos nossos principais focos. São estados que, juntos, têm um Produto Interno Bruto de cerca de R\$ 898,1 bilhões, equivalente a 14% do PIB brasileiro. É um enorme potencial para receber investimentos externos”.

De acordo com a Câmara de Comércio Árabe-Brasileira, entre os setores de maior interesse estão proteínas animais, grãos, calçados, petróleo, gás e fertilizantes. Além desses, há tendências crescentes envolvendo produtos como o açaí, o setor de games e a economia criativa, segmentos em expansão no Nordeste.

O mercado árabe apresenta características culturais e regulatórias específicas que exigem adaptações das empresas exportadoras. Um dos principais requisitos para o setor alimentício é a certificação Halal, que garante que os produtos seguem os preceitos religiosos islâmicos. Esse processo envolve não apenas o abate ritual dos animais, mas também toda a cadeia logística, desde fornecedores até o transporte.

Os 22 países árabes estão distribuídos em três regiões, sendo 12 no Oriente Médio (Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Catar, Kuwait, Bahrein, Omã, Iraque, Síria, Jordânia, Líbano, Palestina e Iêmen), 6 no Norte da África (Egito, Líbia, Tunísia, Argélia, Marrocos e Sudão) e 4 da África Subsaariana (Mauritânia, Somália, Djibuti e Comores).

Esses países compartilham não apenas a língua árabe, mas também muitos aspectos culturais, históricos e religiosos, embora cada um tenha suas particularidades nacionais. A Liga Árabe, fundada em 1945, é a organização que reúne a maioria desses países para cooperação política, econômica e cultural.



***Fórum Econômico Brasil & Países Árabes é realizado a cada dois anos pela Câmara de Comércio Árabe-Brasileira para aproximar os dois mercados. Foto: [ccab.org.br/Reprodução](http://ccab.org.br/Reprodução)***

### **Oportunidades para produtos made in Nordeste**

Para o Nordeste, região que se destaca na produção de frutas, pescados, carne bovina e calçados, essa missão representa a possibilidade de ampliar sua presença internacional e diversificar mercados. Segundo dados do IBGE e da Conab, estados como Bahia, Pernambuco e Rio Grande

do Norte concentram expressiva produção de frutas e proteína animal, setores com alto potencial de exportação para o Oriente Médio.

Além do agronegócio, a missão pretende apresentar projetos na área de energias renováveis, especialmente solar e eólica, setores nos quais o Nordeste desponta como líder nacional, e que despertam crescente interesse de fundos soberanos e investidores árabes.

Segundo a Conab, o Nordeste é responsável por aproximadamente 40% da produção nacional de frutas, com destaque para manga, melão e mamão. Na pecuária, a região tem investido na ampliação da produção de carne bovina e de pescado, setores que, adaptados às exigências Halal, podem conquistar fatias significativas do mercado árabe.

Além disso, o setor calçadista, com polos importantes na Paraíba e no Ceará, também encontra boas perspectivas de exportação, dada a demanda crescente por calçados brasileiros nos países árabes. No campo das energias renováveis, a região concentra cerca de 80% da capacidade instalada de energia eólica do país, além de avançar rapidamente na geração solar, o que reforça o potencial de parcerias com investidores árabes interessados na transição energética.

### **Fortaleza e Recife terão eventos sobre certificação Halal**

Como parte das ações de fortalecimento das relações comerciais, Fortaleza e Recife sediarão, em junho, eventos destinados a aprofundar o intercâmbio entre o Nordeste e os países árabes. Ambas as iniciativas são organizadas pela Câmara de Comércio Árabe-Brasileira (CCAB) e pelo projeto Halal do Brasil, em parceria com entidades estaduais, como as Federações das Indústrias do Ceará (Fiec) e de Pernambuco (Fiepe).

Na capital cearense, o “Seminário Brasil – Países Árabes: Conectando o Ceará às Oportunidades Internacionais” ocorrerá no dia 3 de junho, na sede da Fiec, no bairro da Aldeota, com foco na inserção comercial do estado no mundo árabe, abordando exigências técnicas e oportunidades para os setores produtivos locais.

No Recife, o “Seminário Brasil – Países Árabes: Conectando Pernambuco às Oportunidades Internacionais” será no dia 5 de junho, na sede da Fiepe, no bairro de Santo Amaro. A programação inclui painéis sobre economia, cultura de negócios, certificação Halal e casos de sucesso, além de promover networking com especialistas e representantes do setor.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**  
**Data: 23/05/2025**

### **GOVERNO FEDERAL AUTORIZA CONCESSÃO DO METRÔ DO RECIFE À INICIATIVA PRIVADA**

Decisão indica que processo de transferência será feito por meio de licitação conduzida pelo BNDES. Antes, sistema do Metrô do Recife será repassado ao governo estadual

**Por Fabio Nóbrega, da Folha de Pernambuco**



**Linha Sul do Metrô do Recife, por onde circulam atualmente cerca de 55 mil passageiros por dia.**  
**Foto: Arthur Mota/Folha de Pernambuco/Arquivo**

O governo federal autorizou a concessão do Metrô do Recife à iniciativa privada, por meio de resolução publicada no Diário Oficial da União (DOU) da quinta-feira (22). Segundo o texto da decisão, assinada pelo ministro das Cidades e presidente do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), Rui Costa, antes da concessão, os bens imóveis e ativos necessários para o funcionamento do metrô serão transferidos para o Governo de Pernambuco.



O processo de transferência de gestão, operação e manutenção da rede metroferroviária da Região Metropolitana do Recife (RMR), acrescenta a resolução, será feito através de licitação conduzida pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Atualmente, o Metrô do Recife, em operação desde 1985, é administrado pela Superintendência de Trens Urbanos do Recife (Metrorec), entidade vinculada à Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), uma empresa estatal federal ligada ao Ministério das Cidades.

Cerca de 138 mil passageiros usam o Metrô do Recife por dia, sendo 80 mil na Linha Centro, 55 mil na Linha Sul e 2,6 mil na Linha Diesel, de acordo com dados da CBTU Recife.

### **Etapas do processo**

A resolução nº 324 do CPPI também considera fundamentais três etapas para o processo, que devem ser feitas “por meio de operações conjuntas e indissociáveis”. As etapas são:

- Transferência de bens, direitos e instalações de titularidade, direta ou indireta, da União, vinculados à gestão, operação e manutenção da rede metroferroviária;
- Outorga, por parte do Governo do Estado, de concessão à iniciativa privada para gestão, operação e manutenção da rede metroferroviária;
- Transferência, em favor do Estado de Pernambuco, da propriedade dos bens imóveis de titularidade direta ou indireta da União.

Ainda está prevista a celebração de um acordo de cooperação técnica entre a União, o BNDES e o Estado de Pernambuco para tratar de temas sensíveis à concessão, como a responsabilidade dos partícipes; o compromisso dos governos federal e estadual para adotar medidas necessárias para concluir e formalizar as transferências de bens, direitos e instalações; e outras obrigações necessárias à concretização das medidas.

O procedimento para a avaliação dos ativos deverá ser feito de forma simplificada, mediante, cita a decisão, “uma única avaliação econômico-financeira relativa ao fluxo de caixa operacional da concessão do serviço público de gestão, manutenção e operação da rede metroferroviária”.

Em outubro do ano passado, a Casa Civil confirmou a intenção de privatizar o sistema. Dias antes, o Sindicato dos Metroviários de Pernambuco (Sindmetro-PE) aprovou o Acordo Coletivo Especial (ACE) proposto pela CBTU para manutenção dos empregos dos servidores em caso de privatização.

O projeto de concessão encontra-se em fase de estudos. Depois estão previstas as seguintes etapas: consulta pública, acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU); publicação de edital; leilão de projeto; e assinatura de contrato.

### **Metrô do Recife: processo de concessão**

Alvo constante de queixas dos usuários e notícia recorrente por conta de paralisações causadas por problemas na operação, o Metrô do Recife atende à capital pernambucana e às cidades de Jaboatão dos Guararapes, Camaragibe e Cabo de Santo Agostinho, na Região Metropolitana do Recife.

Há três linhas e 37 estações em operação, perfazendo um total de 71,5 quilômetros de linha ferroviária de extensão, dos quais 37,8 quilômetros são eletrificados.

Segundo o CPPI, as intervenções previstas na concessão à iniciativa privada envolvem investimentos para melhorias e maior eficiência operacional, por meio de reforma de estações, compra de trens novos e diversas atualizações tecnológicas, resultando em melhoria da qualidade do serviço prestado à população, mais conforto, acessibilidade, segurança e maior regularidade nas viagens. O contrato de parceria terá duração de 30 anos.

### ULTRACARGO INVESTE R\$ 155 MI PARA EXPANDIR OPERAÇÕES DE COMBUSTÍVEIS EM SUAPE

Plano de expansão da Ultracargo no terminal pernambucano inclui a construção de quatro novos tanques para armazenagem de combustíveis com entrada em operação em 2028

**Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)**



**Terminal de combustíveis da Ultracargo em Suape possui atualmente uma capacidade total de armazenagem de 157 mil metros cúbicos em 39 tanques. Foto: Ultracargo/Divulgação**

A Ultracargo vai investir R\$ 155 milhões na expansão de suas operações no Complexo Industrial Portuário de Suape. O projeto prevê a construção de mais quatro tanques para armazenagem de gasolina, etanol anidro e etanol hidratado. Cada tanque terá capacidade de 10 mil m<sup>3</sup>, com 25 metros de diâmetro e

21,6 metros de altura, ampliando a capacidade de armazenagem da unidade. O plano prevê o início das obras ainda em 2025, com previsão de conclusão e entrada em operação em 2028.

O anúncio ocorre na mesma semana em que o Terminal de Armazenagem de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) da OTGN, também localizado em Suape, avançou mais uma etapa operacional, consolidando ainda mais o terminal pernambucano como um hub logístico estratégico para combustíveis no Nordeste.

Atualmente, a unidade da Ultracargo em Suape possui capacidade total de armazenagem de 157.910 m<sup>3</sup>, sendo 152.910 m<sup>3</sup> destinados a grânéis líquidos, distribuídos em 39 tanques, além de uma esfera de 5.000 m<sup>3</sup> para armazenagem de butadieno — produto químico industrial utilizado na produção de borracha sintética.

#### **Expansão reforça liderança de Suape no setor**

A expansão da Ultracargo foi apresentada na quarta-feira (21) pelo presidente da empresa, Décio Amaral, durante reunião liderada pelo diretor-presidente do Complexo de Suape, Armando Monteiro Bisneto, na sede da Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (Sdec), no Recife.

Para Armando Monteiro Bisneto, o investimento reforça a posição estratégica do terminal. “O projeto de ampliação da Ultracargo reforça a importância estratégica do nosso porto para armazenagem e distribuição de combustível para toda a região e outras partes do Brasil, além do exterior. É mais um movimento para consolidar Suape como líder na operação de grânéis líquidos no país”, afirmou.

Além da ampliação da capacidade de armazenagem, a Ultracargo também fortaleceu, em parceria com a Dislub, as operações de abastecimento de navios (bunker) no Porto de Suape. As operações de bunker, iniciadas em 2024, permitem o fornecimento de combustível marítimo diretamente no terminal, ampliando a competitividade logística e consolidando Suape como ponto estratégico para abastecimento no Atlântico Sul.

#### **Presença estratégica do Grupo Ultra no Nordeste**

O Grupo Ultra, controlador da Ultracargo, foi fundado há 87 anos e atua nos setores de mobilidade, energia e infraestrutura logística, por meio das marcas Ipiranga, Ultragaz, Ultracargo e Hidrovias do Brasil.

De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o porto de Suape movimentou mais de 10 milhões de toneladas de granéis líquidos em 2024, sendo o maior volume registrado no Nordeste.

No contexto regional, além de Suape, os portos de Maceió (AL) e Aratu-Candeias (BA) desempenham papel relevante no abastecimento e distribuição de combustíveis, integrando a malha logística que atende o mercado nordestino e parte do Centro-Oeste brasileiro.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 23/05/2025**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### DIRETOR DA ANTAQ FALA SOBRE ARRENDAMENTO DEFINITIVO DO PORTO DE ITAJAÍ (SC) EM EVENTO

A licitação permitirá a retomada das operações portuárias em na região de forma estruturada



Brasília, 23/05/2025 - O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Wilson Lima Filho, fez apresentação sobre o processo de concessão do arrendamento definitivo do terminal de contêineres do Porto de Itajaí (SC).

Ele destacou ainda a relevância e o papel estratégico da instalação para a região Sul do país, na última quinta-feira (22), durante o painel “SC PORTOS - Desafios e Oportunidades dos Portos Catarinenses”, no

evento Global Trade Summit, realizado em Balneário Camboriú (SC) entre os dias 21 e 23 de maio.

Como relator, o diretor esclareceu que o processo de licitação foi desmembrado. Ou seja, primeiro ocorrerá a concessão do canal de acesso, e, posteriormente, o leilão para o arrendamento do terminal de contêineres e carga geral.

Com os investimentos previstos, será possível expandir o pátio do porto de forma compatível com a expansão da poligonal, realizar ações voltadas para a redução de emissões de gases de efeito estufa, entre outros pontos. O leilão também vai aumentar a capacidade do porto, reduzir custos e criar empregos e renda para o município e o entorno.

Com a concessão será possível retomar as operações portuárias em Itajaí de forma estruturada e com segurança jurídica para a região, além de garantir o estímulo à eficiência logística na região Sul do país e a competitividade portuária.

O evento contou com a participação do secretário Nacional de Portos, do Ministério de Portos e Aeroportos, Alex Ávila, e do diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

**Data: 23/05/2025**

## GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

### COP 30 MARCA NOVA FASE DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BELÉM

Com investimento de R\$ 470 milhões, obras de requalificação vão ampliar a capacidade, conforto e segurança do principal aeroporto da região Norte



#### ***Aeroporto Internacional de Belém passa por modernização - Foto: NOA/Divulgação***

Belém, capital do Pará, está em contagem regressiva para sediar a COP 30, a Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima. A cidade é uma das principais portas de entrada da Amazônia Legal brasileira e passa por uma série de intervenções de infraestrutura para receber pelo menos 50 mil participantes de todo o mundo. São bilhões de reais em investimentos, incluindo a modernização e ampliação do Aeroporto Internacional de Belém.

As obras no aeródromo estão a todo vapor para serem entregues em agosto. São R\$ 470 milhões para garantir a estrutura adequada para receber um fluxo diário de passageiros quase quatro vezes maior do que o usual, durante o evento da ONU. “Os investimentos vão garantir a melhor recepção aos participantes da COP e representam um legado que atravessará gerações”, destaca o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O Aeroporto de Belém já é o mais movimentado da região Norte. Com a visibilidade proporcionada pela COP, e os investimentos do Governo Federal para fomentar o turismo, Belém deve ser um destino cada vez mais procurado por turistas, tanto brasileiros como estrangeiros. No primeiro trimestre do ano, cerca de 946 mil passageiros embarcaram e desembarcaram na capital paraense – 14 mil a mais do que no primeiro trimestre de 2024.

#### **Mais espaço e conforto**

O Aeroporto de Belém está sob responsabilidade da concessionária Norte da Amazônia Airports (NOA). As obras de requalificação devem elevar o aeroporto a níveis internacionais de qualidade no atendimento, conforto e segurança.

As áreas de embarque passarão de 1,5 mil m<sup>2</sup> para 4,3 mil m<sup>2</sup> – quase o triplo do tamanho. O saguão principal ganhará dois novos mezaninos e o primeiro pavimento passará a ter 3,3 mil m<sup>2</sup>, com uma nova praça de alimentação e modernização dos sistemas de climatização, iluminação e abastecimento elétrico com fontes 100% renováveis.

Um novo pátio está em construção para aumentar o número de posições de estacionamento de aeronaves. Já as cabeceiras 20 e 24 contarão com o PAPI (do inglês, Precision Approach Path Indicator), sistema de luzes que auxilia pilotos na aproximação da aeronave da pista de pouso.

A obra também envolve a restauração dos pavimentos do pátio, de taxiways, da sinalização horizontal e da pista de pouso e decolagem, a modernização e a automação do balizamento noturno.

Tudo para garantir que o aeroporto de Belém, a única cidade brasileira entre os dez melhores destinos gastronômicos do mundo, segundo a revista internacional Lonely Planet, referência global em guias de viagem, tenha mais capacidade para receber visitantes do Brasil e do exterior.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF  
Data: 23/05/2025

## PORTOS DA BAHIA RECEBERÃO R\$ 1,5 BILHÃO PARA MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

Com investimentos do Novo PAC, iniciativa fortalece os complexos portuários e impulsiona a economia da região



**As melhorias visam consolidar o terminal como um polo estratégico do comércio marítimo da Bahia - Foto: Jonilton Lima**

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou nesta sexta-feira (23) um pacote de R\$ 1,5 bilhão em investimentos para os portos públicos da Bahia — Aratu-Candeias, Salvador e Ilhéus. Com recursos do Novo PAC, a iniciativa visa ampliar a infraestrutura logística, aumentar a competitividade e impulsionar o desenvolvimento econômico do estado.

Durante a cerimônia, o ministro Silvio Costa Filho destacou a importância estratégica dos investimentos: “Os mais de R\$ 1,5 bilhão em investimentos que estamos anunciando hoje representam um avanço estratégico para a infraestrutura portuária da Bahia, com impacto direto na logística nacional, na geração de emprego e no crescimento sustentável do estado e do Nordeste”, afirmou.

O pacote de investimentos inclui ainda obras no Porto de Salvador, com foco na ampliação da infraestrutura, modernização e incorporação de inovações tecnológicas. As melhorias visam aumentar a eficiência operacional e consolidar o terminal como um polo estratégico do comércio marítimo da Bahia e do Brasil. Também participaram da cerimônia o ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa; o diretor-presidente da Autoridade Portuária da Bahia (Codeba), Antonio Gobbo; e o governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues.

### Expansão e eficiência portuária

O complexo portuário de Aratu-Candeias vai receber investimentos de quase R\$ 400 milhões da ATU 12 Arrendatária Portuária SPE S.A, para ampliação e modernização do terminal de granéis sólidos minerais. Já a ATU 18 executa um contrato de R\$ 120 milhões e apresentou proposta adicional de R\$ 535 milhões para a movimentação de granéis vegetais.

A Ultracargo Logística S.A. também instalada no complexo, destinará R\$ 305,7 milhões para a construção de um novo píer de líquidos e ampliação da capacidade de armazenamento em 50 mil m<sup>3</sup>, permitindo o atendimento a navios de até 215 metros. Com esses investimentos, o Porto de Aratu passa a contar com dois novos terminais dedicados ao escoamento da produção agropecuária da Bahia. A estrutura viabiliza o crescimento do agronegócio no oeste baiano, que enfrentava limitações logísticas.

A movimentação de cargas do complexo poderá aumentar em até seis vezes — de 2 milhões para mais de 12,5 milhões de toneladas anuais — atendendo à crescente demanda por rotas mais eficientes. “Agora, os produtores da região poderão exportar com mais eficiência, o que destrava a capacidade produtiva e impulsiona o setor”, ressaltou Costa Filho.

### Reativação e dragagem estratégica

No sul do estado, o Porto de Ilhéus contará com R\$ 129,6 milhões para a reativação do Moinho de Trigo, inativo há 17 anos. A retomada marca um novo ciclo econômico para a região, com impactos



positivos nos setores alimentício e agrícola. A expectativa é que o equipamento gere até R\$ 229 milhões em receitas nos próximos cinco anos.

Além disso, foi realizada a dragagem de manutenção que devolveu ao porto a profundidade operacional de 10 metros. Já está prevista a próxima etapa da obra, que ampliará a profundidade para 14 metros, permitindo a atracação de navios maiores e aumentando a competitividade do terminal no cenário logístico nacional.

“A reativação do Moinho de Trigo em Ilhéus, após 17 anos, vai além da retomada de uma estrutura: é um marco para a economia local, com geração de emprego, renda e desenvolvimento. Um trabalho da Codeba, com apoio do Governo Federal, que reforça o papel estratégico do Porto de Ilhéus na logística nacional”, afirmou o secretário nacional de Portos, Alex Ávila.

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

*Data: 23/05/2025*

### **MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS ANUNCIA INVESTIMENTOS PARA OS PORTOS DE ARATU E ILHÉUS, NA BAHIA**

Com investimentos de R\$ 1,5 bilhão, serão ampliadas a capacidade de armazenagem e movimentação do Porto de Aratu e reativado o Moinho de Trigo, no Porto de Ilhéus

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho e o ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, anunciam, nesta sexta-feira (23), investimentos de R\$ 1,5 bilhão nos portos de Aratu e de Ilhéus, no estado da Bahia. Os recursos são provenientes do Novo PAC, o Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal.

O porto de Aratu terá investimento de R\$ 1,3 bilhão para ampliação e modernização de terminais para granéis sólidos e granéis vegetais e também para construção de um novo píer para movimentação de líquidos por embarcações com mais de 215 metros de comprimento.

Em Ilhéus, serão investidos R\$ 130 milhões para a reativação do Moinho de Trigo da unidade portuária. Com o retorno das operações, a previsão é que a receita operacional seja de R\$ 229 milhões em até cinco anos.

#### **Credenciamento de imprensa**

Ao final da cerimônia, o ministro Silvio Costa Filho atenderá os profissionais da imprensa presentes. Os interessados em acompanhar o evento deverão solicitar o credenciamento pelo endereço do e-mail [ascom@mpor.gov.br](mailto:ascom@mpor.gov.br). No corpo da mensagem, é necessário informar nome, número do RG e CPF.

#### **Serviço**

O que: Anúncio de investimentos nos Portos da Bahia

Quando: Sexta-feira, 23 de maio

Onde: Terminal dos Cruzeiros – CONTERMAS

Avenida da França, 393, Comércio, Salvador – BA

Horário: 8h30

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

*Data: 23/05/2025*

### MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ESTREIA MODELO DE OTIMIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM VITÓRIA DA MOTIVA NA BR-163/MS

Na B3, ministro Renan Filho destacou que os certames programados pelo Governo Federal, somados às novas otimizações, devem gerar R\$ 475 bi em investimentos



***Leilão MSVIA - Renan Filho, destacou que a soma dos leilões e das otimizações programadas pela pasta pode gerar um investimento privado de R\$475 bilhões para a economia do Brasil - Foto: Michel Corvello/MT***

Apartir desta quinta-feira (22), a BR-163, em Mato Grosso do Sul, viverá um novo momento. A MSVIA, da Motiva, segue na administração da rodovia, mas agora com novas obrigações. A empresa foi a vencedora do primeiro leilão de otimização rodoviária, realizado pelo Ministério dos Transportes na B3, em São Paulo.

Com desconto de 0,0752% sobre a tarifa básica de pedágio no trecho, a concessionária investirá R\$ 17 bilhões em serviços de melhorias ao longo dos 847 quilômetros da rodovia. A iniciativa prevê um dos menores preços nas cancelas do país: R\$ 7,52 a cada 100 quilômetros de pista simples, com incremento de 30% nos trechos duplicados.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, destacou que a soma dos leilões e das otimizações programadas pela pasta pode gerar um investimento privado de R\$ 475 bilhões para a economia do Brasil.

“Talvez nem soubéssemos que poderíamos ter uma carteira de investimentos desse tamanho, mas é essa carteira que é capaz de dialogar com as necessidades da infraestrutura nacional”, afirmou.

O certame é resultado de uma parceria entre o Ministério dos Transportes, a Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos do Tribunal de Contas da União (TCU) e as concessionárias. A medida busca modernizar contratos que não contemplam mecanismos mais atuais de incentivo à execução de obras e à fiscalização. No modelo de otimização, é possível, por exemplo, antecipar novas obras em quatro anos, se comparado ao prazo previsto em um novo leilão tradicional.

Eduardo Camargo, vice-presidente de Rodovias da Motiva, detalhou que, segundo o cronograma da empresa, a expectativa é iniciar as melhorias no trecho antes do prazo estipulado pelo acordo de repactuação.

“A previsão é assinar este aditivo, conforme as regras do edital, no início de agosto, mas nosso compromisso interno é iniciar a mobilização das obras a partir do mês de junho. A Motiva está pronta para começar todas as intervenções previstas neste contrato”, disse.

#### **Otimização**

Renan Filho ressaltou que ainda estão previstos outros 11 leilões de otimização de contratos. A expectativa é que a nova medida atraia R\$ 107,7 bilhões em investimentos em infraestrutura nos próximos anos.

“Esse processo de otimização representa uma virada de chave para aqueles ativos que não apresentaram o desempenho esperado por todos, especialmente pelos cidadãos, mas também pelos investidores, pelo governo e pela própria empresa”, declarou o ministro.

#### **Desenvolvimento**

A BR-163 é um corredor fundamental para a exportação em Mato Grosso do Sul, além de desempenhar papel crucial no comércio, no turismo e na logística da agroindústria. A estrada facilita principalmente o escoamento de soja e milho, tanto em direção aos portos do Arco Norte quanto ao Sudeste do país.

O vice-governador de Mato Grosso do Sul, José Carlos Barbosa, pontuou que o governo estadual vai monitorar o desempenho da nova fase de otimização com a empresa para garantir o desenvolvimento econômico regional.

“Levar desenvolvimento a essa via, que é a principal artéria do nosso estado, cortando-o de norte a sul, é extremamente importante como rota de crescimento e caminho do turismo. Isso é, efetivamente, muito importante para o nosso estado”, ressaltou.

### Mais obra em menos tempo



Com o objetivo de melhorar as condições da infraestrutura local o quanto antes, o novo acordo prevê, já no primeiro mês após a homologação do resultado do leilão, melhorias importantes, como a duplicação de 200 quilômetros da rodovia, a implantação de 147 quilômetros de faixas adicionais, a construção de 23 quilômetros de vias marginais e a execução de 28 quilômetros de contornos.

### Infográfico BR 163 MS

Desde o início do atual governo, em 2023, os investimentos privados em rodovias federais em Mato Grosso do Sul cresceram significativamente, passando de R\$ 388 milhões para R\$ 1,451 bilhão em 2024, com previsão de se manterem em um patamar elevado, próximo a R\$ 1,3 bilhão, em 2025.

Esse é o décimo terceiro leilão promovido pelo Ministério dos Transportes nos últimos três anos. Somando ao certame recente realizado no estado (Rota da Celulose + BR-163), serão mobilizados cerca de R\$ 30 bilhões em novos investimentos para a infraestrutura do país.

A BR-163 ainda integra a Rota Bioceânica, um corredor logístico de mais de 3.300 quilômetros, que liga o Brasil ao Oceano Pacífico via Paraguai, Argentina e Chile, reduzindo o tempo de transporte das exportações brasileiras para a Ásia-Pacífico.

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

Data: 23/05/2025

A assinatura de um pré-contrato entre o Porto do Pecém (CE) e a multinacional EDF, para a instalação de um projeto de produção de hidrogênio verde no Ceará, é mais um importante passo na consolidação do Nordeste brasileiro como um polo de destaque na fabricação desse combustível do futuro. A iniciativa, formalizada durante a World Hydrogen 2025, em Roterdã, nesta semana, demonstra o crescente reconhecimento do potencial da região para a geração de energias limpas.



Com a adesão da EDF, o Hub de Hidrogênio Verde do Complexo do Pecém agora congrega sete pré-contratos com empresas de renome internacional e nacional. O volume de investimentos previsto, estimado em cerca de US\$ 24 bilhões, sinaliza uma transformação econômica e social de grande magnitude para o Ceará, com o potencial de dobrar o número de empregos na região. A perspectiva de início da produção para 2030 reforça o caráter estratégico e de longo prazo desses empreendimentos.

O Porto do Pecém, com sua localização privilegiada e infraestrutura robusta, demonstra ser um catalisador eficaz para a atração de investimentos na área de hidrogênio verde. A reserva de áreas para as empresas e o início do pagamento de aluguel dos terrenos indicam um comprometimento concreto com a materialização desses projetos. A parceria estratégica com o Porto de Roterdã também fortalece o papel do Pecém como um corredor logístico para a exportação de hidrogênio verde, atendendo à crescente demanda global por fontes de energia sustentável.

O sucesso do Porto do Pecém em atrair múltiplos empreendimentos voltados à produção de hidrogênio verde serve como um farol para outros portos e regiões do Nordeste. A abundância de recursos naturais, como a energia solar e eólica, confere ao Nordeste uma vantagem comparativa significativa na produção desse combustível limpo. O avanço desses projetos não apenas impulsionará o desenvolvimento econômico da região, mas também posicionará o Brasil como um dos principais players no mercado global de hidrogênio verde. O poder público e o setor privado devem continuar a apoiar e a investir nessas iniciativas, a fim de consolidar o Nordeste como um polo produtor de hidrogênio verde de classe mundial.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 23/05/2025*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO DOS TRANSPORTES ANTECIPA AUMENTO DO IOF; VAZAMENTO É CRITICADO POR HADDAD**

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

### **VAZAMENTO 1**

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, anunciou, no final da tarde dessa quinta-feira, o congelamento de R\$ 31 bilhões do orçamento e, ainda, o aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF). Na sequência, lamentou que essas informações tenham vazado antes do comunicado oficial, sendo publicadas por jornais e até comentadas por um colega ministro no início da tarde. “O IOF eu garanto para você que não vazou da Fazenda. Aqui não vaza nada. Pode ter certeza de que quando a gente trata de assunto da Fazenda e Planejamento tem uma questão de protocolo interno. As pessoas que trabalham aqui e no Planejamento sabem que elas têm um dever funcional de guardar sigilo”, declarou Fernando Haddad.

### **VAZAMENTO 2**

A crítica do ministro, nesse caso, foi endereçada ao titular da pasta dos Transportes, Renan Filho. Na tarde de ontem, horas antes da coletiva de Haddad sobre o congelamento do orçamento e o aumento do IOF, Renan dava uma entrevista na B3, em São Paulo, sobre o leilão da rodovia BR-163. Foi quando confirmou que seria ampliado o valor da alíquota do imposto. E ainda disse: “(A nova alíquota do IOF) vai aumentar um pouco a receita e garantir as regras do arcabouço fiscal”.

### **GRIPE AVIÁRIA**

Os exportadores de carne de frango receberam uma boa notícia na última quarta-feira. Após a confirmação do primeiro caso de gripe aviária no Brasil – em uma granja no município de Montenegro (RS), na última sexta-feira, dia 16 – a Rússia anunciou que irá flexibilizar a suspensão da importação dessas carnes. Em comunicado ao Serviço Federal de Vigilância Veterinária e Fitossanitária, as autoridades de Moscou relataram que vão manter o embarque apenas para os produtos vindos do Rio Grande do Sul.

### NOVO ESCRITÓRIO

A DP World Logistics – empresa do grupo multinacional Dubai Ports World – comemorou, nessa quinta-feira, a abertura de seu quinto escritório no Brasil. Ele fica em Curitiba, Paraná, e sua equipe estará voltada para atender as empresas da Região Sul. Segundo a diretora sênior da empresa, Daniela Zicari di Monte, ainda este ano, serão abertas mais duas unidades da empresa, no Rio de Janeiro e em Porto Alegre (RS).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/05/2025

### INTERNACIONAL - SOUTHAMPTON É O QUARTO DESTINO DA COMITIVA DA ATP

Porto é o segundo em movimentação de contêineres do Reino Unido

Por **GUSTAVO ZANAROLI** [gustavo.zanaroli@redebenews.com.br](mailto:gustavo.zanaroli@redebenews.com.br)



**O terminal de contêineres, operado pela DP World, movimenta quase 2 milhões de TEUs por ano. É o segundo com maior movimentação do Reino Unido**

A comitiva da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP) chegou em um dos portos mais antigos do Reino Unido. A primeira doca de Southampton foi inaugurada em 1843. O Porto fica na costa sul da Inglaterra, e tem fácil acesso a três aeroportos.

Os números chamam a atenção. O terminal de contêineres, operado pela DP World, movimenta quase 2 milhões de TEUs por ano. É o segundo com maior movimentação do Reino Unido. “É um porto que estrutura os negócios com viabilidade, portanto, embora operações absolutamente distintas, elas se conectam quando se trata da infraestrutura, sobretudo as infraestruturas de acesso”, disse o diretor-superintendente da Portonave, Osmari Castilho.

**O PORTO DE SOUTHAMPTON É O QUE MAIS RECEBE MERCADORIAS IMPORTADAS DA CHINA. QUASE METADE DE TODOS OS CONTÊINERES QUE CHEGAM NO TERMINAL VÊM DO GIGANTE ASIÁTICO. O TERMINAL TAMBÉM É IMPORTANTE NA RECEPÇÃO DE CARGAS DO LESTE EUROPEU, ÁSIA CENTRAL, AMÉRICA DO NORTE E AMÉRICA DO SUL**

O Porto de Southampton é o que mais recebe mercadorias importadas da China. Quase metade de todos os contêineres que chegam no terminal vêm do gigante asiático. O terminal também é importante na recepção de cargas do Leste Europeu, Ásia Central, América do Norte e América do Sul.

O coordenador da Vale, Roberto Almeida, ficou impressionado com a tecnologia do porto. “Fiquei contente de ver a operação dos RTGs, equipamento que nós não temos no Brasil. E que traz para os contêineres as pilhas, até a beira do cais.

Southampton tem 45 berços. A profundidade chega a 17 metros, o que permite receber qualquer navio em operação. O Porto tem conexões ferroviárias, com movimentação rápida de cargas. O terminal de cruzeiros é o mais movimentado do país. Mas por causa das rotas diretas de ferrovias e rodovias, os passageiros ficam pouco tempo no terminal, com embarques rápidos e eficientes.

O Porto também é o que mais movimenta automóveis no Reino Unido. A movimentação é feita principalmente por meio do sistema Roll-on Roll-off, onde os automóveis são conduzidos para fora do navio e levados para áreas de armazenamento e inspeção.

“Nós vemos que tem uma gama de terminais retroportuários. Aqui eles ficam dentro da zona portuária, mas não na linha do cais, então são armazéns automatizados. A gente vê uma operação da Coca-Cola aqui que realmente é impressionante. Eles automatizaram esse terminal há 20 anos. E pra gente é como se fosse uma novidade”, disse o CEO do Porto de Itapoá, Ricardo Arten.



O assessor da presidência da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Ilques Barbosa, acredita que a experiência em Southampton pode ser levada para os portos brasileiros. “Estamos trilhando um caminho de constante aprimoramento. Podemos fazer mais, com maior dinâmica. Podemos e devemos, porque a dinâmica exterior está mais rápida que a nossa. Eles estão avançados em questões de dragagem, em integração de sistemas modais, logística melhor conectada. Ainda temos um bom caminho, uma boa navegação pela proa”, concluiu Ilques.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 23/05/2025

Nacional - Debate no Senado destaca futuro da infraestrutura de transportes no Brasil

Concessões com tarifas mais acessíveis, implantação de free flow, contratação local e retomada de obras foram destaques

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



**Renan Filho, apresentou um panorama das ações estruturantes em curso, para os próximos dois anos, acompanhado do diretor-geral da ANTT, Guilherme Theo Sampaio**

O ministro dos Transportes, Renan Filho, apresentou na terça-feira (20), na Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, um panorama das ações estruturantes em curso, para os próximos dois anos, para destravar gargalos logísticos, acelerar obras paradas e promover investimentos sustentáveis e de longo prazo. Representando a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o diretor-geral Guilherme Theo Sampaio participou e acompanhou o ministro na audiência pública.

Na pauta, temas que impactam diretamente a vida de quem está nas estradas, nos trilhos e nos centros de produção do país: concessões com tarifas mais acessíveis, implantação de pedágios eletrônicos (free flow), estímulo à contratação local e a retomada de obras que estavam paradas há anos. O encontro também destacou o protagonismo do agronegócio e a necessidade urgente de integração logística para garantir o escoamento da produção com mais eficiência e menos custos.

“A produção brasileira cresce a passos largos, mas ainda enfrentamos entraves históricos da porteira para fora”, afirmou Renan Filho. Ainda segundo ele, os investimentos em transportes quase dobraram entre 2023 e 2024 em relação ao biênio anterior, com R\$ 30 bilhões executados e mais de mil contratos de obras reativados.

**Ferrovias**

No setor ferroviário, destaque para as obras nas Ferrovias de Integração Centro-Oeste (FICO) e Oeste-Leste (FIOL), ambas conectando-se à Ferrovia Norte-Sul, eixo vertebral da malha ferroviária nacional. Também foi lembrado o projeto da Ferrogrão, que ligará o coração do agronegócio no Centro-Oeste ao Porto de Miritituba, no Pará.

No âmbito das concessões rodoviárias, o governo aposta em um modelo mais moderno: são 13 leilões realizados desde 2023 e uma meta de chegar a 48 até o fim de 2025. Com o uso de tecnologia, como os pedágios eletrônicos, e diretrizes que favorecem a economia local, a nova política busca ampliar os investimentos privados, gerar desenvolvimento regional e mais conforto para quem usa as rodovias todos os dias.

Durante a audiência, os senadores reforçaram a importância da continuidade e do planejamento a longo prazo.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/05/2025**

Região Nordeste - Porto do Pecém firma pré-contrato para produção de hidrogênio verde

Acordo internacional foi assinado com a EDF durante a maior feira mundial do setor, em Roterdã; investimento integra polo que já soma US\$ 24 bilhões em projetos no Estado

**Por Júnior Batista [junio.batista@redebnews.com.br](mailto:junio.batista@redebnews.com.br)**



**Com a assinatura no evento, o Complexo do Pecém passa a contar com sete pré-contratos firmados no Hub de Hidrogênio Verde**

O Porto do Pecém assinou um pré-contrato com a multinacional EDF para implantação de um projeto industrial voltado à produção de hidrogênio verde no Ceará. O acordo foi firmado na cidade de Roterdã, na Holanda, durante a World Hydrogen 2025 — maior feira global dedicada ao setor, na terça-feira (20).

A parceria consolida mais um passo no posicionamento do Ceará como hub estratégico de energias renováveis no cenário internacional. “A assinatura desse pré-contrato com a EDF reafirma o posicionamento estratégico do Complexo do Pecém como polo de atração de investimentos sustentáveis e de alta tecnologia”, destacou o presidente do complexo, Max Quintino.

A comitiva cearense, liderada por Quintino e pelo secretário do Desenvolvimento Econômico, Domingos Filho, participou do evento em Roterdã, concluído nesta quinta-feira (22).

### SETE PRÉ-CONTRATOS

Com a entrada da EDF, o Complexo do Pecém passa a contar com sete pré-contratos firmados no Hub de Hidrogênio Verde, ao lado de Auren Energia (antiga AES Brasil), Casa dos Ventos, Fortescue, FRV, Voltalia e Fuella AS. Somados, esses projetos representam cerca de US\$ 24 bilhões em investimentos e têm potencial para dobrar o número atual de empregos diretos e indiretos na região, hoje estimado em 80 mil.

Os pré-contratos garantem a reserva de áreas para instalação dos empreendimentos. As empresas já iniciaram o pagamento de aluguel dos terrenos enquanto finalizam a etapa de desenvolvimento dos projetos. As decisões finais de investimento e a assinatura dos contratos definitivos estão previstas para ocorrer ainda este ano, com início da produção estimado para 2030.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/05/2025**

## REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE CRIA DUAS NOVAS DIRETORIAS PARA FORTALECER GESTÃO

Conselho de Administração aprovou as mudanças, que já se encontram em vigor  
Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

A administração do Porto de Suape (PE) anunciou a criação de duas novas pastas que, segundo a estatal, tem objetivo de fortalecer a gestão e a governança.

A proposta de reestruturação foi apresentada e aprovada pelo Conselho de Administração, em reunião extraordinária realizada no último dia 15 de maio. Foram criadas a Diretoria Jurídica e a Diretoria de Relações Institucionais e Governamentais, além de autorizada a mudança da nomenclatura da Diretoria de Sustentabilidade para Diretoria de Sustentabilidade e Gestão Fundiária.

Para ocupar o posto de diretor de Relações Institucionais e Governamentais, foi nomeado o administrador Armando Reis Peixoto Filho. O cargo de diretor Jurídico passou a ser ocupado pelo atual assessor especial jurídico da presidência de Suape, João Vítor Paiva.

Dessa forma, a estrutura organizacional passa a ser composta por uma Diretoria da Presidência e outras 8 diretorias, conforme permitido pelo Decreto Estadual Nº 47.170, de 8 de março de 2019 – Estatuto da Empresa Suape: Administração e Finanças; Infraestrutura; Inovação e Transformação Digital; Desenvolvimento e Gestão Industrial; Desenvolvimento e Gestão Portuária; Sustentabilidade e Gestão Fundiária; Relações Institucionais e Governamentais; e Jurídica.

“Essa reestruturação marca um avanço significativo na modernização da gestão de Suape. A criação das diretorias reforça nosso compromisso com a governança, a transparência e o diálogo institucional, ensejando ações austeras em outras áreas para não refletir em aumento de despesa. Essa mudança estratégica, aprovada pelo Consad, amplia nossa capacidade de atuação e articulação. Estamos fortalecendo a base para um futuro mais eficiente e sustentável. É um passo essencial para os novos desafios da empresa”, explicou Armando Monteiro Bisneto, diretor-presidente de Suape.



### Novos diretores

#### **Armando Reis Peixoto Filho** **Diretor de Relações Institucionais e Governamentais**

Profissional com formação em Administração pela Fundação Armando Álvares Penteado de São Paulo – FAAP (2008) e pós-graduação em Finanças pelo INSPER (2013), com cursos complementares nas áreas de análise econômico-financeira e mercado financeiro (Business School São Paulo e Profins Business School). Tem vivência internacional com estudos nos Estados Unidos e no Reino Unido (American Heritage School e no St. Clare's School). Atuou em empresas como Amap Empreendimentos (mercado imobiliário), Grupo Cornélio Brennand (energia eólica), Rio Bravo Investimentos (fundos de investimento) e Banco Espírito Santo (equity research). Iniciou a carreira com estágios no Deutsche Bank nas áreas de equity research e gestão de risco de crédito.



#### **João Vítor Paiva** **Diretor Jurídico**

Advogado com ampla experiência em Direito Público, com atuação destacada em projetos e operações de infraestrutura nos setores regulados. Desde 2023, exerce a função de chefe da Assessoria Jurídica do Complexo Industrial Portuário de Suape, liderando a equipe de advogados da estatal. Graduado em Direito pela Universidade Católica de

Pernambuco (Unicap), é especialista em Direito Marítimo e Portuário pela Universidade Católica de Santos e atualmente cursa o mestrado em Direito no Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP/DF). Integrante da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB, é autor de artigos publicados em obras coletivas e periódicos especializados, com produção acadêmica consistente voltada às temáticas do Direito Público.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/05/2025**

## LATAM ANUNCIA NOVAS ROTAS DOMÉSTICAS E INTERNACIONAL A PARTIR DO SALGADO FILHO

Segundo a companhia, aumento de frequências de voos terá início no 2º semestre

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



**As novas rotas serão realizadas com aeronaves Airbus A320 e A321, com capacidade entre 174 e 216 assentos**

A Latam Airlines anunciou nesta semana que vai aumentar a operação de rotas domésticas e internacionais a partir do aeroporto internacional Salgado Filho, em Porto Alegre (RS), a partir do segundo semestre de 2025. A companhia aérea informou que a venda de passagens para as novas rotas estará disponível nos próximos dias. em seu site oficial.

Conforme divulgado pela Latam, os aumentos de frequência ocorrem nas rotas para Curitiba, com aumento de sete para 12 frequências semanais, em setembro; Rio de Janeiro/Galeão, com aumento de 17 para 28 frequências semanais, em setembro; e Brasília, com aumento de 14 para 21 frequências semanais, no mês de agosto.

Já as novas rotas domésticas são para Belo Horizonte/Confins, com 14 frequências semanais, e Florianópolis, com sete frequências semanais, ambas com início em setembro.

Já em nível internacional, a novidade é a rota internacional entre Porto Alegre e Buenos Aires, que contará com três voos por semana a partir do mês de setembro. A Latam informou que todas as novas rotas serão realizadas com aeronaves Airbus A320 e A321, com capacidade entre 174 e 216 assentos.

“Este investimento em novas rotas e frequências em Porto Alegre reforça o compromisso da Latam com a conectividade do Rio Grande do Sul, oferecendo mais opções e flexibilidade aos nossos passageiros, além de impulsionar o turismo e o desenvolvimento econômico da região”, comentou Eduardo Macedo, head de assuntos públicos da Latam Brasil.

A CEO da Fraport Brasil, concessionária que administra o aeroporto Salgado Filho, Andreea Pal, afirmou que a expansão de novos voos pela Latam reforça o compromisso com ampliação da malha aérea do estado, um ano após as enchentes de 2024.

“Trabalhamos para oferecer uma infraestrutura eficiente e segura, contribuindo para a mobilidade e para o fortalecimento da economia gaúcha”, disse.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/05/2025**

### REGIÃO NORTE - ANTAQ INSTALA GT PARA ESTRUTURAR REGULAÇÃO DA MARGEM EQUATORIAL

Diretora Flávia Takafashi assume coordenação do Comitê estratégico voltado à nova fronteira energética do país

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



**Localizada entre os estados do Amapá e do Rio Grande do Norte, a Margem Equatorial desponta como uma das mais promissoras áreas de exploração de petróleo e gás do Brasil**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anunciou a instalação oficial do Grupo de Trabalho (GT) da Margem Equatorial. A diretora Flávia Takafashi foi designada para coordenar os trabalhos do comitê, que tem como objetivo acompanhar e articular, de forma integrada, as ações necessárias à estruturação logística e regulatória da nova fronteira

energética do país, na Região Norte.

A primeira reunião do GT será realizada no próximo dia 29 de maio e deverá marcar o início das discussões técnicas com atores estratégicos, como a Petrobras e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). A expectativa é alinhar o estágio atual dos projetos na região e avaliar a implementação de ações conjuntas que garantam eficiência, segurança e sustentabilidade à operação na Margem Equatorial.

“A criação desse comitê é estratégica para que possamos avançar com responsabilidade na Margem Equatorial. Queremos assegurar que o desenvolvimento das atividades na região ocorra de forma integrada, transparente e sustentável, respeitando os desafios ambientais associados à exploração energética em áreas sensíveis e promovendo uma governança regulatória sólida e eficiente”, destacou a diretora Flávia Takafashi.

#### **Nova área de exploração**

Localizada entre os estados do Amapá e do Rio Grande do Norte, a Margem Equatorial desponta como uma das mais promissoras áreas de exploração de petróleo e gás do Brasil. O grupo atuará de forma transversal no acompanhamento de processos de outorga, autorizando serviços de navegação — como apoio marítimo e portuário, cabotagem, longo curso e afretamento —, além de tratar da infraestrutura aquaviária necessária para viabilizar a logística da região.

A instalação do GT, segundo a agência, reflete a importância estratégica da Margem Equatorial para o futuro energético e econômico do país. Com grandes reservas ainda a serem exploradas, a região exige um planejamento logístico robusto e uma atuação regulatória coordenada.

Nesse contexto, a Antaq pretende desempenhar um papel técnico na construção de um ambiente que favoreça o desenvolvimento das operações com previsibilidade, segurança jurídica e apoio à expansão da infraestrutura nacional — especialmente considerando que as empresas brasileiras de navegação de apoio marítimo que atuarão na região são todas outorgadas pela Agência.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/05/2025

### REGIÃO SUDESTE - MOVA VENCE PRIMEIRO LEILÃO DE OTIMIZAÇÃO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA

Concessionária, ex-CCR, seguirá na administração e na operação da BR-163 no Mato Grosso do Sul

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



Como previsto, a concessionária, que já operava a atual concessão da rodovia, não teve concorrência durante a sessão

O Ministério dos Transportes concluiu, nesta quinta-feira (22), o primeiro leilão de otimização da concessão da BR-163/MS. A disputa de hoje não atraiu novas propostas, e a Mova Infraestrutura, antiga CCRMSVia, venceu o certame com uma oferta de R\$ 0,07521 de desconto sob a tarifa básica de pedágio.

A tarifa atual está fixada em R\$ 7,52 a cada 100 km. A concessionária vai continuar a gerir o trecho rodoviário pelos próximos 29 anos. O contrato teve o prazo estendido por mais dez anos, e agora, vai até 2054.

O leilão simplificado foi um modelo inédito para o setor. O formato de 'teste de mercado' envolve a apresentação de uma oferta de contrato de concessão previamente a certada com a atual concessionária. A partir dessa proposta, outros interessados podem apresentar novas ofertas.

A concessão faz parte de um acordo estabelecido com o Tribunal de Contas da União (TCU), com o objetivo de trazer competitividade e transparência aos contratos renegociados.

“Um modelo muito inovador, que foge da judicialização para encontrar na base do consenso, uma solução para contratos que estavam com obras paradas há mais de dez anos. Além disso, garante a contratação com preços iniciais abaixo dos preços praticados nos novos leilões. Uma solução muito inovadora que certamente o Brasil vai exportar para o mundo”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

O trecho rodoviário conta com 847,2 km de rodovia, passando por todo o estado do Mato Grosso do Sul, e é um dos corredores logísticos mais estratégicos para o agronegócio brasileiro. O contrato de otimização prevê investimentos de mais de R\$ 16,5 bilhões, destinados a intervenções para melhorar o tráfego na estrada.

Entre as obras previstas estão 203,02 km de duplicações, 147,77 km de faixas adicionais, 28,82 km de contornos urbanos, 22,99 km de vias marginais, seis interseções tipo diamante (implantação e melhorias), sete interseções tipo trombeta, seis correções de traçados, um trevo completo, 67 rotatórias alongadas (implantação e melhorias) e 22 retornos em X. Também haverá 22 passarelas, 40 retornos em U, 49 trechos com iluminação em curvas, 379 acessos, 56 passagens de fauna, 144 pontos de ônibus, 55 obras de arte especiais (implantação e melhorias), três pontos de parada e descanso e 17 bases de serviços operacionais e de atendimento ao usuário (BSOs e SAUs).

“A gente espera que com esse novo contrato a gente possa ter a retomada das obras, iniciando uma nova modelagem com a expectativa de que a gente possa recuperar, junto à população, a credibilidade que o contrato anterior efetivamente não nos ofereceu”, destacou o vice-governador José Carlos Barbosa, o Barbosinha.

### **Leilão simplificado**

O Ministério dos Transportes já firmou seis acordos em contratos para fazer novas otimizações de concessão rodoviária até o final do ano. Alguns desses acordos ainda dependem de aprovação do TCU, mas a próxima otimização já deve acontecer em junho. É o contrato da BR-101, no Espírito Santo, rodovia administrada pela EcoRodovias.

“Lá [Espírito Santo] temos obras paradas há muitos anos e a retomada dessas obras vai significar um grande avanço a tarifas menores. Se ver competição que barateie mais pro cidadão, muito bom, mas independente disso, o contrato larga com tarifa menor do que se vesse leilão agora”, ressaltou o ministro Renan Filho.

A expectativa da pasta é trazer mais equilíbrio aos contratos com as novas otimizações, considerando variações no mercado que podem impactar o custo das operações previsto anteriormente, além de garantir os investimentos necessários.

“A concessionária que está já tem projeto, já tem licença ambiental pra muitas obras. Essas otimizações de contrato podem garantir investimentos de R\$ 108 bilhões nos contratos existentes que estavam com obras paradas”, salientou o ministro.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/05/2025**

## REGIÃO SUDESTE - RECEITA FEDERAL INTERCEPTA 664 KG DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS

De acordo com as autoridades, droga seria exportada para o Porto de Antuérpia, na Bélgica

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



**Houve cinco apreensões de entorpecentes no Porto de Santos em 2025, representando mais de 2,8 toneladas de drogas**

Equipes da Receita Federal interceptaram um carregamento de 664 quilos de cocaína que seriam enviadas para o exterior pelo Porto de Santos, nesta quinta-feira (22). O destino da mercadoria seria o Porto de Antuérpia, na Bélgica.

A droga, escondida em um carregamento de 100 toneladas de resina de hidrocarboneto, foi interceptada durante operação realizada por equipes da Alfândega do Porto de Santos e das Alfândegas dos Aeroportos de Guarulhos e Viracopos, ambas em São Paulo.

A carga, que é utilizada em diversas aplicações industriais, estava acondicionada em quatro mil sacas e, em algumas delas, o conteúdo foi substituído por tabletes de cocaína. A mercadoria foi selecionada a partir de critérios objetivos de gerenciamento e análise de risco, além da inspeção por imagens de escâner.

Segundo informou a Receita, durante a fiscalização, três cães de faro da Alfândega de Santos, dois de Guarulhos e um de Viracopos estavam presentes e sinalizaram positivamente para a presença de drogas no carregamento.

Após a confirmação da contaminação de cocaína, a Polícia Federal foi acionada para os procedimentos da polícia judiciária e para realizar trabalhos de perícia no local, a fim de subsidiar a investigação que será conduzida em inquérito policial. Ninguém foi preso.

### Balanço

Segundo divulgado pela Receita Federal, houve cinco apreensões de entorpecentes no Porto de Santos em 2025. Até o momento, mais de 2,8 toneladas de droga foram apreendidas e impedidas de serem exportadas para o exterior.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/05/2025**

### CUBATÃO VAI SEDIAR SEMANA DA INDÚSTRIA 2025

Da Redação



**Divulgação/PMC - Participam autoridades locais, representantes das indústrias e profissionais com expertise nos temas desenvolvimento e avanço econômico**

O Dia da Indústria é comemorado em 25 de maio, domingo. E pra discutir e debater o que a Cidade e a Baixada Santista esperam desse segmento tão importante para a economia brasileira, Cubatão recebe dos dias 26 e 30 de maio a 'Semana da Indústria 2025', evento cujo objetivo é envolver a população em debates, reflexões e experiências que mostram a força, os desafios e o futuro da indústria local e regional. Participam autoridades locais, representantes das indústrias e profissionais com expertise nos temas desenvolvimento e avanço econômico.

No Bloco Cultural (Praça dos Emancipadores, s/nº Centro), a ação tem início nesta segunda-feira (26), a partir das 8h com o 'Fórum de Desenvolvimento Econômico'. Na ocasião, serão apresentados painéis tratando desde desenvolvimento regional até economia criativa.

A partir de terça-feira (27), os eventos seguem realizados pela Prefeitura de Cubatão em parceria com o CIDE-CIESP, todo no Bloco Cultural. Na terça acontece o seminário 'A Indústria do Futuro', a partir de 13h, com debates sobre a inovação no polo industrial e o seu papel na economia brasileira. O ex-ministro Aldo Rebelo participará deste dia de discussões. Aldo é ex- ministro de Relações Institucionais, de Defesa, dos Esportes, ex-presidente da Câmara dos Deputados e foi relator do Código Florestal, com presença política importante no País.

A 'Feira de Profissões do Polo de Cubatão' acontece quarta-feira (28) e conta com participação de empresas e roda de conversa a partir das 9h. Já na quinta-feira (29), tem a reunião especial do conselho comunitário consultivo às 17h, com palestra que debate a importância do terceiro setor na construção de um mundo melhor.

O encerramento será na sexta (30), na Sala de Reuniões do Gabinete do Prefeito, com a cerimônia de assinatura da carta compromisso com representantes do poder público, setor produtivo e sociedade civil com um apanhado de tudo o que foi discutido nos últimos dias, prospectando uma cidade e uma indústria mais sustentável.

Cubatão é um dos mais importantes polos industriais da América Latina com conexão direta com o Porto de Santos. A Semana da Indústria é uma oportunidade para a comunidade conhecer mais de perto essa realidade e participar ativamente da construção de um futuro mais próspero e inclusivo.

O evento é realizado pela Prefeitura de Cubatão via Secretaria de Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo, em parceria com o Centro de Integração e Desenvolvimento (CIDE), o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP) e diversas empresas do polo industrial.

#### **Confira a programação completa da semana da indústria:**

26/05 – Fórum de Desenvolvimento Econômico – Início às 8h

#### **Local: Bloco Cultural**

08:00h – Recepção dos convidados

08:30h – Abertura Oficial

09:00h – Painel: "Os Caminhos da Indústria Regional"

10:00h – Painel: "O Papel do Poder Público no Desenvolvimento Regional"

11:00h – Painel: "Iniciativas de Empreendedorismo para Alavancagem da Economia Criativa"

14:00h – Painel: “O Papel da Iniciativa Privada no Desenvolvimento Regional”  
15:30h – Painel: “A Economia Criativa no Desenvolvimento Econômico da Região”  
17:00h – Encerramento

### **27/05 – Seminário “A Indústria do Futuro” – Início às 13h**

#### **Local: Bloco Cultural**

13:00h – Abertura Oficial  
13:30h – Painel 1: “Inovação e Sustentabilidade no Polo Industrial de Cubatão”  
15:00h – Painel 2: “O Caminho da Indústria ao Porto: Fortalecimento da Economia e Superação de Desafios”  
16:30h – Painel 3: “O Papel do Polo Industrial de Cubatão na Economia Brasileira e na Sustentabilidade Global”

### **28/05 – Feira de Profissões do Polo de Cubatão – Início às 9h**

#### **Local: Bloco Cultural**

09:00h – Abertura  
09:30h – Apresentação das empresas participantes  
10:30h – Roda de Conversa com profissionais das indústrias

### **29/05 – Reunião Especial do Conselho Comunitário Consultivo – Início às 17h30 Local: Bloco Cultural**

17:30h – Abertura  
18:00h – Palestra: “A Importância do Terceiro Setor na Construção de um Mundo Melhor”  
19:30h – Encerramento  
30/05 – Encerramento da Semana da Indústria Local: Sala de Reuniões do Gabinete do Prefeito  
14:00h – Cerimônia de Assinatura da Carta Compromisso com representantes do poder público, setor produtivo e sociedade civil.

*Fonte: Jornal da Orla - SP*  
*Data: 23/05/2025*

## **MISSÃO ATP: EXECUTIVOS VISITAM PORTO DE TILBURY**

### **Da Redação**



***A missão internacional da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP) no Reino Unido chegou ao terceiro dia. Autoridades conheceram as operações do Porto de Tilbury.***

O terminal movimenta mais de 16 milhões de toneladas de cargas por ano e é administrado pela iniciativa privada, que também assume as funções de autoridade portuária. O porto fica às margens do Rio Tâmisa, nas proximidades de Londres, e tem 36% de participação na movimentação de cargas do Reino Unido. São 31 terminais e a multifuncionalidade chamou a atenção das autoridades que participam da missão da ATP.

“É um porto que trabalha com vários tipos de cargas e tem pátios com carros. A Nissan, por exemplo, tem uma operação muito grande. Então são muitos navios ro-ro operando no porto. Mais a parte de granel de grãos. Inclusive a soja brasileira chega aqui na Inglaterra pelo Porto de Tilbury”, disse o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, que integra a comitiva da ATP.

Além da diversidade de cargas, o complexo marítimo se destaca pelo modelo de negócios adotado pelos terminais, com os operadores não se limitando às operações de embarque e desembarque de mercadorias nos navios. As próprias instalações também oferecem serviços logísticos



complementares, como o de transporte rodoviário e o ferroviário, destacou o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo, Celso Peel, que também integra a missão. “Existem grandes centros de distribuição de várias empresas já instaladas dentro da área do porto (de Tilbury). E os terminais fazem todo o trabalho de logística também, a logística rodoviária e a ferroviária interligando a operação portuária. Então, é algo que me chamou a atenção porque, normalmente, a visão no Brasil de um terminal de uso privado é só na operação portuária”, afirmou.

### CONTROLE REMOTO

O porto foi construído no início do século passado no subúrbio de Londres. A integração com a comunidade chamou a atenção da diretora de Operações Portuárias da Cargill, Ana Elisa Victor, que participa da viagem. “É um porto privado, com vários incentivos fiscais. Ele foi construído numa área pobre, mas que transformou positivamente aquela região. A maioria dos empregados é da região. Então, de fato, a iniciativa tem essa capacidade de transformar a realidade econômica de um local e do país”.

O complexo de Tilbury é automatizado e a movimentação de grãos é controlada remotamente por funcionários que ficam numa sala. Hoje, dezoito dos 51 moinhos de farinha do Reino Unido são abastecidos por Tilbury. O porto também é importante na movimentação de celulose.

### DESCARBONIZAÇÃO

Um dos temas que recebeu maior atenção, na visita ao porto, é a descarbonização. “Um problema que a gente compartilha. Este é um tema que a gente vem tratando nesses dois últimos dias de visitas e a gente vê que tem muitos problemas parecidos e com isso, muitas soluções também a serem compartilhadas”, disse a diretora-executiva da ATP, Gabriela Costa.

O gerente de Operações Portuárias do Porto do Açu (RJ), Caio Cunha, afirmou que vai agendar reuniões com representantes de Tilbury, para tentar levar experiências locais para o complexo fluminense. “A receita deles não vem só das operações portuárias, mas de um portfólio de serviços que eles prestam pras operações e para toda a cadeia de valor. Esse é um direcionamento que o Porto do Açu está fazendo nos últimos anos com portfólio de serviços diferenciados. E a gente vai ter muito a trocar nos próximos dias nesse sentido”, concluiu Caio.

### SEMELHANÇAS

A diretora do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Casa Civil, Patrícia Gravina, enxergou situações parecidas com os portos brasileiros: “Nos portos daqui da Inglaterra, a gente encontra pontos de convergência e isso está sendo importante para a gente. Até para que, como PPI, seja possível identificar alguns aspectos em que a gente possa trabalhar um pouco melhor nessa parte de financiamento, buscando um apoio para os terminais”.

Nesta quinta-feira, a comitiva vai visitar o Porto de Southampton, no centro do Reino Unido.

*Fonte: Jornal da Orla - SP*

*Data: 23/05/2025*



## BAHIA ECONÔMICA - BA

### PETROBRAS ASSINA ACORDO E REASSUMIRÁ FÁBRICA DE FERTILIZANTES NA BAHIA

*Por Victoria Isabel - 23/05/2025 17:01*

A Petrobras assinou acordo para reassumir a posse e a produção de duas fábricas de fertilizantes, em Camaçari, na Bahia, e em Laranjeiras, em Sergipe, que estão paradas desde 2023. As duas unidades estão arrendadas à iniciativa privada desde 2020.



A confirmação da estatal foi feita por meio de comunicado ao mercado. O acordo envolve a Proquigel, subsidiária da Unigel, uma das maiores empresas químicas do país, que tem fábrica também no México.

O acordo estabelece o “encerramento das controvérsias contratuais e litígios existentes entre as partes”.

Para entrar em vigor, o documento precisa ser homologado pelo Tribunal Arbitral

(forma alternativa de resolução de conflitos, que resolve disputas por meio de arbitragem, utilizando árbitros em vez de juízes), o que já foi solicitado pela Petrobras e pela Proquigel.

Em comunicados anteriores, a Petrobras afirmou que o acordo tem como meta alcançar uma solução definitiva, rentável e viável para o suprimento de fertilizantes ao mercado brasileiro.

Após a homologação, a estatal fará uma licitação para contratar serviços de operação e manutenção das duas fábricas.

### Retomada

As duas plantas de fertilizantes foram arrendadas pela estatal à Proquigel em 2019, mas estão paradas desde 2023 por causa de dificuldades financeiras. A retomada da operação segue o plano de negócios da Petrobras, que prevê “capturar valor com a produção e a comercialização de produtos nitrogenados, conciliando com a cadeia de produção de óleo e gás natural e a transição energética”.

Os fertilizantes nitrogenados, como ureia, são bastante usados por produtores agrícolas. Para a produção dos fertilizantes, é preciso matéria-prima resultante do gás natural, produzido pela Petrobras.

O Brasil é um dos principais consumidores de fertilizantes do mundo e importa cerca de 80% do volume que utiliza. Na primeira entrevista após assumir o cargo, em maio de 2024, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, manifestou o interesse da estatal em investir na produção doméstica do insumo agrícola.

Em agosto do ano passado, a Petrobras reativou a fábrica de fertilizantes Araucária Nitrogenados S.A. (Ansa), no Paraná, em cerimônia que contou com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. A unidade estava fechada desde 2020.

### Empregos

A Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados de Sergipe (Fafen-Se) tem capacidade instalada de produção de 1,8 mil toneladas de ureia por dia e pode comercializar amônia, gás carbônico e sulfato de amônio. A Fafen-BA possui capacidade instalada de produção de ureia de 1,3 mil toneladas por dia, e pode comercializar amônia, gás carbônico e agente redutor líquido automotivo (Arla 32).

Enquanto o acordo era negociado, a Federação Única dos Trabalhadores (FUP), que representa sindicatos ligados à Petrobras, emitiu posicionamento em que comemorava a retomada.

De acordo com a FUP, serão criados cerca de 2,4 mil empregos diretos e indiretos nas duas fábricas. A FUP acredita que as operações podem ser retomadas a partir de outubro.

**Fonte: Bahia Econômica**

**Data: 23/05/2025**

### SALVADOR REGISTRA ALTA DE 98% EM UNIDADES IMOBILIÁRIAS LANÇADAS NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2025

Por João Paulo - 23/05/2025 17:00



A última pesquisa do mercado imobiliário baiano, apresentada nesta quinta-feira (22) pela Ademi-BA em uma reunião exclusiva para associados, revelou um crescimento robusto do setor no primeiro trimestre de 2025. Dados analisados pela Brain Inteligência Estratégica mostram que o número de unidades imobiliárias lançadas neste período teve um impressionante aumento de 98% em comparação ao mesmo intervalo de 2024. Este é o maior crescimento registrado nos últimos quatro anos.

No acumulado dos últimos doze meses, Salvador contabilizou 11.568 unidades lançadas e 9.396 unidades vendidas. Em contraste, a Região Metropolitana (RM) enfrentou uma queda de 54% no número de lançamentos no primeiro trimestre em relação ao ano anterior. O VGV de Salvador também mostrou um crescimento notável, fechando o acumulado dos últimos doze meses em R\$ 5,661 bilhões, o maior desde 2022. Comparando março de 2024 a março de 2025, o crescimento do VGV foi de impressionantes 105,7%.

Os imóveis compactos se destacaram no período, representando 34,4% dos lançamentos e 25,9% do Valor Geral de Vendas (VGV) total da capital baiana. As tipologias luxo e super luxo também apresentaram um aumento significativo, passando de 0,9% dos lançamentos no primeiro trimestre de 2024 para 4,6% em 2025, com um VGV correspondente de 28,7%.

Os bairros mais vendidos no trimestre incluem Armação, Costa Azul, Mussurunga, Piatã, Rio Vermelho, Barra, Pituba, Brotas e São Cristóvão. Fábio Tadeu Araújo, analista e CEO da Brain Inteligência Estratégica, prevê um ano promissor para o mercado imobiliário baiano: “Enquanto o cenário nacional fechou o trimestre com alta de 20% nos lançamentos e 15% em VGV, a Bahia se destaca com números muito acima. Acredito que teremos um ano bastante positivo”.

Para Cláudio Cunha, presidente da ADEMI-BA, vê com otimismo as perspectivas do mercado imobiliário baiano, especialmente na capital. “Esse crescimento expressivo reflete a confiança dos investidores e compradores na qualidade dos empreendimentos que estamos oferecendo. Vamos continuar impulsionando esse setor vital para nossa economia”.

Fonte: *Bahia Econômica*  
Data: 23/05/2025

### SALVADOR AMPLIA TESTES COM ÔNIBUS ELÉTRICOS EM LINHAS DO SISTEMA CONVENCIONAL E BRT

Por LUIZA SANTOS - 23/05/2025 16:58



Foto: *Ascom Semob*

Dois novos ônibus 100% elétricos começam a circular em Salvador a partir da próxima segunda-feira (26). Os veículos irão operar de forma experimental nas linhas 0137 – Lapa x Barra Avenida e 1347 – Estação Pirajá x Pituba, do sistema de transporte coletivo por ônibus e na B1 – Rodoviária x Pituba, do BRT Salvador.

A iniciativa busca avaliar o desempenho dos coletivos elétricos tanto no transporte convencional quanto no BRT. Além disso, os dados coletados na avaliação serão utilizados para embasar os estudos que vem

sendo conduzidos sobre a operação de crédito da Prefeitura de Salvador com o Banco Mundial para aquisição de frota elétrica. A transação vai permitir a compra de aproximadamente 100 ônibus movidos à eletricidade.

Atualmente, Salvador já conta com oito ônibus movidos à eletricidade. Os dois novos modelos foram cedidos pelas montadoras Ankai e Tevx Higer e vão operar durante 30 dias. Segundo a Secretaria de Mobilidade (Semob), a proposta é fortalecer a política de sustentabilidade e modernização da frota.

“Esse é mais um passo no compromisso da cidade com a mobilidade sustentável. Os testes nos permitem entender o comportamento desses veículos em serviço, avaliar consumo, desempenho e custos operacionais”, explicou o secretário de Mobilidade, Pablo Souza.

Os veículos oferecem uma série de diferenciais. O articulado da Tevx Higer tem 18,7 metros de comprimento, capacidade para até 130 passageiros, piso baixo e acessibilidade total, além de ar-condicionado e portas USB para recarga de dispositivos. Já o modelo da Ankai, tem 12 metros e comporta até 83 passageiros, mantendo os mesmos padrões de conforto e acessibilidade.

Fonte: *Bahia Econômica*  
Data: 23/05/2025



## JORNAL O GLOBO – RJ

### TRUMP AMEAÇA TARIFA DE 50% SOBRE PRODUTOS DA UNIÃO EUROPEIA A PARTIR DE 1º DE JUNHO

UE prepara retaliação sobre US\$ 107 bilhões em exportações americanas. Presidente americano também ameaça Apple com tarifas de 25% caso iPhones não sejam produzidos nos EUA

Por *Bloomberg*



**O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump — Foto: Jim WATSON / AFP**

O presidente dos Estados Unidos Donald Trump ameaçou impor uma tarifa de 50% sobre produtos da União Europeia a partir do dia primeiro de junho, afirmando que “negociações com eles não estão indo a lugar nenhum.”

“A União Europeia, que foi formada com o principal propósito de tirar vantagem dos Estados Unidos no comércio, tem sido muito difícil de lidar”, disse Trump

em uma publicação na sua rede social Truth Social nesta sexta-feira.

Ele criticou o que chamou de “barreiras comerciais poderosas, impostos sobre valor agregado, penalidades corporativas ridículas, barreiras comerciais não monetárias, manipulações monetárias e processos injustos e injustificados contra empresas americanas.”

Os futuros do índice S&P 500 caíram 1,1%, enquanto os futuros do Nasdaq 100 recuaram 1,3% na manhã desta sexta após a ameaça de Trump, que também declarou, minutos antes, na mesma rede social, que aplicaria tarifas de pelo menos 25% sobre os produtos da gigante de tecnologia americana Apple, caso a empresa não fabricasse seus populares iPhones nos EUA.

A mais recente postura agressiva de Trump nas negociações comerciais ocorre depois que a UE apresentou, no início da semana, uma nova proposta comercial aos EUA numa tentativa de reativar as conversas entre eles.

Esse novo quadro incluía propostas que consideram os interesses dos EUA, como direitos trabalhistas internacionais, padrões ambientais, segurança econômica e a redução gradual das tarifas de ambos os lados a zero para produtos agrícolas não sensíveis e bens industriais, segundo fontes familiarizadas com o assunto.

A proposta também delineava áreas em que EUA e UE poderiam cooperar, como investimentos mútuos e aquisições estratégicas nas áreas de energia, inteligência artificial e conectividade digital.

No entanto, havia sinais de que os EUA não estavam satisfeitos com a proposta. O secretário de Comércio, Howard Lutnick, disse na quarta-feira, em um evento da Axios, que algumas negociações comerciais haviam se mostrado "impossíveis".

"Com a União Europeia é simplesmente muito difícil porque, você sabe, a Alemanha gostaria de fazer um acordo, mas não tem permissão", disse Lutnick.

A UE também está avançando com a preparação de contramedidas caso as negociações não resultem em um desfecho satisfatório. O bloco comercial elaborou planos para impor tarifas adicionais sobre €95 bilhões (US\$107 bilhões) em exportações dos EUA em resposta às tarifas "recíprocas" de Trump e aos 25% sobre carros e algumas peças.

A União Europeia concordou no início deste mês em adiar por 90 dias a implementação de um outro conjunto de tarifas retaliatórias contra os EUA, relacionadas às tarifas de 25% impostas por Trump sobre as exportações de aço e alumínio do bloco. Essa decisão veio depois que Trump reduziu sua chamada tarifa recíproca sobre a maioria das exportações da UE de 20% para 10% pelo mesmo período.

Países e blocos comerciais vêm correndo para fechar acordos com Trump para evitar tarifas mais altas.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 23/05/2025*

## **HADDAD DIZ QUE RECUO SOBRE IOF FOI POR 'NECESSIDADE TÉCNICA': 'TIVEMOS QUE SER RÁPIDOS NA REVISÃO'**

Após repercussão negativa, governo revogou parte do decreto que aumentou o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF)

**Por Bernardo Lima e Ana Flávia Pilar — Brasília e São Paulo**



**O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em entrevista sobre o bloqueio de gastos no Orçamento de 2025 — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo**

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta sexta que o governo revogou parte do decreto que aumentou o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), por uma "necessidade técnica".

— É o que está acontecendo hoje, dada a repercussão tivemos que ser rápidos na revisão, porque ao contrário



das outras decisões, que nós tivemos tempo maior para rever, nesse caso foi identificado essa questão técnica, a equipe técnica viu e julgou pertinentes as alterações — disse em entrevista coletiva em São Paulo.

Segundo Haddad, o Ministério da Fazenda começou a receber série de alertas de operadores do mercado financeiro de que pontos do decreto poderiam acarretar em problemas para o setor. Após dialogar com a equipe técnica e governo, a medida foi parcialmente revogada.

— Nós recebemos, depois do anúncio de ontem às 17 horas, uma série de subsídios de pessoas que operam nos mercados, salientando que aquilo poderia acarretar algum tipo de problema e passar uma mensagem que não era a desejada pelo Ministério da Fazenda — disse Haddad, que considera a medida um ajuste “pontual” — Valia a pena fazer uma revisão desse item para evitar especulações sobre objetivos que não são próprios da Fazenda nem do governo, de inibir investimento fora. O nosso diálogo com o mercado tem sido constante, não temos nenhum problema em corrigir rota desde que o rumo traçado pelo governo seja mantido.

O governo publicou nesta sexta-feira o decreto que mantém em zero a alíquota do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) sobre aplicação de investimentos de fundos nacionais no exterior. O texto original da medida previa uma subida de 3,5%.

O decreto consta na edição do Diário Oficial da União (DOU) desta sexta. O governo ainda mantém em 1,1% a alíquota sobre remessas para o exterior destinadas a investimentos.

O governo voltou atrás após as medidas anunciadas na noite desta quinta repercutirem mal no mercado.

A medida foi mal-recebida pelo mercado porque diversos fundos diversificaram suas aplicações ao enviar recursos para o exterior. É um dinheiro de pessoas residentes no Brasil. É estratégia de vários fundos de investimento multimercado aplicar fora do país. Um aumento de imposto seria de zero para 3,5% em cada remessa seria um desincentivo para qualquer aplicação.

O recuo reduz em pouco menos de R\$ 2 bilhões a estimativa de arrecadação para 2025, que inicialmente previa um incremento de R\$ 20,5 bilhões. Para 2026, o impacto negativo será de cerca de R\$ 4 bilhões, diminuindo a projeção de R\$ 41 bilhões de receita adicional anunciada ontem. A Fazenda ainda anunciou, ontem, o congelamento de R\$ 31,3 bilhões em despesas programadas para 2025.

— Podemos ampliar o contingenciamento, alguma coisa desse tipo. Podemos ter que fazer ao longo da semana um ajuste nessa faixa. As medidas somadas são da ordem de R\$ 54 bilhões. Nós estamos falando de menos de R\$ 2 bilhões em relação ao que foi revisto hoje.

Para Haddad, a reação dos mercados, que não considerou exagerada, mas adequada por compreender os potenciais impactos da medida — ao contrário do que ocorreu em dezembro, quando foi anunciada a isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil.

— Eu não considerei (a reação) exagerada, bastante diferente do que aconteceu em dezembro. Em dezembro, teve aquela reação exagerada que depois acomodou. Depois que foram explicadas as medidas de novembro, havia um grande preconceito contra o PL do Imposto de Renda, que isenta as pessoas que ganham até R\$ 5 mil. Teve uma grande balbúrdia em torno da coisa. Quando foi explicado, atenuou. Então, ali havia desinformação. Nesse caso, não. Houve uma reação informando corretamente as implicações por que ensejou a revisão. Havia uma questão técnica a ser discutida

De acordo com um técnico do governo, o decreto foi reavaliado "item a item". Para isso, o Palácio do Planalto chamou uma reunião às pressas na noite desta quinta com os ministros da Casa Civil, Rui Costa; das Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann; da Secretaria de Comunicação, Sidônio Palmeira; e técnicos jurídicos e da equipe econômica. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, já



estava fora de Brasília quando o encontro foi marcado. Ele costuma passar as sextas-feiras em São Paulo

Em publicação na rede social X, o Ministério da Fazenda escreveu que “após diálogo e avaliação técnica”, as medidas de aumento do IOF anunciadas na quinta seriam parcialmente revogadas.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 23/05/2025**

## EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DEPENDEM DO SETOR PRIVADO; ENTENDA

BNDES aposta na aprovação de projeto no Congresso e reabre crédito às vendas externas de serviços para recuperar relevância

**Por Denise Chrispim, Valor Econômico, Especial para o Valor — São Paulo**

As exportações aos EUA impõem às empresas brasileiras o desafio de extrair financiamento de instituições privadas, de lá ou de cá, em condições que garantam a competitividade de seus bens. Tal é a realidade, sobretudo, para os embarques do setor industrial. O impulso às alternativas públicas, como as linhas do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do Programa de Financiamento às Exportações (Proex), está no horizonte do governo federal. Mas ainda não há perspectiva de recuperação do espaço perdido por elas em curto prazo.

Dados específicos sobre o comércio com os EUA são raros, mas não há dúvidas de que refletem esse contexto geral. Segundo a Federação Brasileira de Bancos (Febraban), o estoque de financiamento da banca nacional ao conjunto das exportações do país alcançou R\$ 138,8 bilhões até março de 2025. As concessões registradas em 12 meses totalizaram R\$ 69 bilhões.

O BNDES estima que essas instituições privadas atualmente respondam por 99,7% do financiamento ao total de embarques brasileiros ao exterior, mesmo com a melhoria dos desembolsos para o pré-embarque (capital de giro) e pós-embarque do BNDES EXIM. No biênio 2023-2024, somaram R\$ 16,4 bilhões, valor superior à soma dos seis anos anteriores, de R\$ 12,3 bilhões.

Segundo José Luis Gordon, diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior do BNDES, o banco liberou US\$ 21 bilhões (R\$ 119 bilhões) para o financiamento pós-embarque com destino aos EUA entre 1991 e 2024. A cifra correspondeu a quase metade dos US\$ 43 bilhões (R\$ 243,5 bilhões) desembolsados e também a 20% do apoio total da instituição às exportações do país.

### Sistemas robustos

No ano passado, os desembolsos de ambas as linhas de financiamento do BNDES EXIM para os EUA alcançaram US\$ 767 milhões (R\$ 4,34 bilhões). Neste ano, a conta está em aberto. Depende da demanda das empresas que, segundo Gordon, tem aumentado.

— Nossos industriais chegaram a se esquecer do BNDES EXIM — afirmou Gordon. — É um fato que estamos trabalhando para reverter. A falta de maior apoio público a essas exportações significa perda de capacidade competitiva da empresa brasileira diante de seus concorrentes.

Gordon assinala que mais de 90 países têm sistemas equivalentes ao do BNDES, muitos dos quais mais robustos para permitir a suas empresas apresentarem-se em condições de financiamento e de garantias mais favoráveis do que as brasileiras. Os EUA dispõem do Ex-Im Bank, com US\$ 11,7 bilhões (R\$ 66,2 bilhões) para alavancar as exportações americanas de bens e serviços para todo o mundo em 2025.

Outro braço do financiamento público ao setor exportador, especialmente aos EUA, é o Proex, gerido pelo Banco do Brasil. A instituição informou que, entre 2019 e março deste ano, o Proex Financiamento desembolsou R\$ 566 milhões para o apoio a 737 operações de embarques aos EUA. Em 2025, essa linha disporá de R\$ 1,750 bilhão aos exportadores. No ano passado, a cifra atingiu R\$ 2 bilhões.

### Reviravolta

Crucial para o comércio, a modalidade de equalização de taxas de juros do Proex tem apenas R\$ 820 milhões disponíveis para este ano. Subsídio oficial para cobrir a diferença entre os juros no Brasil e os aplicados no mercado internacional, essa linha traz efeito substancial na competitividade de exportadores brasileiros. Sobretudo, para as vendas de manufaturas de maior valor agregado — aeronaves, bens de capital, materiais elétricos e tratores. Entre 2019 e março passado, o Proex Equalização tornou viáveis 15.851 operações de exportação aos EUA com seu desembolso de R\$ 1,7 bilhão. Os recursos, entretanto, mostram-se escassos diante das necessidades.

Welber Barral, ex-secretário de Comércio Exterior e sócio da Barral Parente Pinheiros Associados, explica que, nos últimos 20 anos, o financiamento aos embarques de produtos básicos tem sido viabilizado pelas próprias tradings. Os negócios brasileiros com os EUA, entretanto, mantiveram-se mais concentrados na venda de manufaturas.

A reviravolta desse quadro depende da aprovação, pelo Congresso Nacional, do projeto de lei 5729/23, que restabelece o sistema público de financiamento às vendas externas. O texto prevê a criação de um Eximbank brasileiro, sob o comando do BNDES e a reabertura do financiamento às exportações de serviços, extinto desde 2016 na esteira dos escândalos da Lava Jato. Terá, se aprovado, impacto especial no comércio com os EUA.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/05/2025*

### 'TRUMP ESTÁ SENDO COERENTE COM GUERRA COMERCIAL', DIZ PROFESSOR DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DA FGV

Para Oliver Stuenkel, tarifaço reflete mudança estrutural na sociedade; era da liberalização comercial já vinha apresentando fissuras e globalização foi contestada nas últimas eleições

**Por Marcos Strecker, Valor Econômico, Especial para o Valor — São Paulo**



***Oliver Stuenkel acredita que momento atual é o mais propício para avançar no acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia — Foto: Gabriel de Paiva / Agência O Globo***

A guerra comercial não é apenas uma política de Donald Trump, mas reflete uma mudança estrutural na sociedade americana, defende Oliver Stuenkel, professor de Relações Internacionais da Fundação Getúlio Vargas (FGV) em São Paulo. Para ele, a era da liberalização comercial já vinha apresentando fissuras e a globalização foi contestada nas últimas eleições.

— Trump está sendo coerente, ele defende as tarifas há décadas — diz o especialista, para quem a disputa com a China continuará a definir políticas comerciais americanas daqui para a frente, mesmo se o novo presidente for um democrata.

A consequência disso é que o Brasil tenderá a procurar novos parceiros e alianças, assim como outros países. Stuenkel, que é pesquisador sênior no Carnegie Endowment for International Peace, em Washington (EUA), e pesquisador visitante em Harvard, diz que o Brasil está agindo corretamente ao “voar abaixo do radar”.

— O governo brasileiro vem fazendo um bom trabalho no sentido de não polemizar, não confrontar e aguardar para ver o que acontece — diz, acrescentando que se o acordo Mercosul-União Europeia não acontecer agora, “não vai mais se efetivar”.

Donald Trump deve insistir na guerra comercial, mesmo com os sinais negativos na economia?



A guerra comercial é um elemento-chave da transformação da economia americana que ele gostaria de deixar como grande legado. Então, ele está pessoalmente investido nisso. Não utiliza as tarifas apenas como ferramenta de negociação.

### **Trump recuou mais de uma vez. A política interna pode levar a novas mudanças?**

Um aspecto fundamental é que ele demonstrou ser suscetível a vozes do mercado no caso da desvalorização dos títulos do Tesouro. Também deve sofrer pressão dos deputados do Partido Republicano, que enfrentarão os eleitores das eleições de meio de mandato, no próximo ano. Eles até agora ficaram com medo de enfrentar o presidente, mas se houver sinais claros de recessão e de inflação elevada, que é uma combinação terrível, podem se rebelar. A partir daí pode ser que o próprio Congresso busque reduzir o poder do presidente de conduzir a política tarifária.

### **Essa política tarifária já estava nos planos dele?**

É importante destacar que ele falou das tarifas na campanha. Ele fala sobre essa questão há décadas, literalmente. Nesse sentido, é totalmente coerente. Ele pode dizer, com razão, que foi eleito e tem mandato popular para implementar essa política. Claro, os republicanos podem alegar depois aos eleitores que não sabiam que seria assim.

### **O que está acontecendo nos EUA pode levar o Brasil a se aproximar mais da China e do Sul Global?**

No nível diplomático, pegando o caso do Brasil, o presidente Lula não fez uma viagem para Washington, mas fez ao Vietnã, Japão, Rússia e depois China. Ou seja, isso é evidente. Hoje, entre militares brasileiros, é comum ouvir falarem sobre a vulnerabilidade estratégica do Brasil, de uma dependência tanto de inteligência quanto de equipamentos militares americanos. Outro dia, conversei com um militar brasileiro, que me disse: “Olha, a gente precisa confiar nessa relação com os EUA, senão um equipamento militar muito sofisticado, que não recebe mais atualização de software cada 15 dias de Washington, vira um pedaço de metal”. O Brasil mantém relações produtivas com todos os polos de poder, mas há limites no aspecto comercial, por exemplo. O Brasil já é fortemente dependente da China.

### **Outros países podem se afastar dos EUA?**

Nenhum aliado busca se afastar dos EUA, mas dizem: quanto mais parceiros, melhor. Isso ocorre no âmbito diplomático, comercial, de investimentos, tecnológico e militar. Aumenta a chance de vermos uma maior aproximação com a Índia, Indonésia e Europa. Mas, ao mesmo tempo, também não existem assim tantos candidatos que se ofereçam como grandes parceiros. Esse movimento existe no mundo inteiro. É uma péssima notícia para a diplomacia americana e para as empresas de defesa dos EUA, um setor que está muito preocupado. Veja, os EUA estão ameaçando a integridade territorial de um país latino-americano [Panamá]. Muitas nações estão fazendo de tudo para ampliar o número de parcerias, ter a maior resiliência geopolítica possível.

### **O Brics pode se fortalecer?**

Pode se fortalecer, mas há limites claros. Na reunião do final de abril, no Rio de Janeiro, os chanceleres do grupo não conseguiram chegar a uma declaração final, porque o a Etiópia e o Egito não queriam aceitar a frase de que o Brasil, a África do Sul e a Índia têm a ambição de se tornarem membros permanentes do Conselho de Segurança da ONU. Ou seja, eles não concordam sobre qual seria o país africano com assento permanente. Não se pode romantizar o Brics. Há uma clara divisão entre uma ala que busca o multi-alinhamento — o Brasil faz parte desse grupo — e um grupo mais antiocidental, com países como Rússia, Irã e China. A China quis trazer o Irã, a Etiópia e o Egito para dentro do grupo, algo que realmente não foi positivo para o Brasil, como se viu agora.

### **O acordo Mercosul-União Europeia pode ser acelerado?**

Se não acontecer agora, não vai acontecer mais. Os próprios diplomatas dizem isso. Os europeus precisam de parceiros, e a China não é um aliado confiável. Os europeus têm uma necessidade enorme de articular acordos. Seria uma estupidez tremenda não avançar finalmente com o processo de ratificação. Mas políticos cometem estupidezes com frequência... Se, com tudo o que está acontecendo agora, a Europa não conseguir avançar nessa direção, é um sinal de que o bloco terá grandes dificuldades em se tornar um ator geopolítico sério. Mas nunca se sabe. O movimento



populista antiglobalização também acontece na Europa. Depende muito dos processos políticos internos. Continuo cautelosamente otimista.

### **O Brasil até agora foi relativamente pouco atingido pelas tarifas. O país vai continuar sendo poupado?**

O Brasil tem déficit comercial com os EUA. Então, a princípio, não está na mira do Trump. Minha preocupação principal nem é tanto na relação com os EUA, mas em relação à China. Porque o Brasil terá que se proteger, presumindo que a guerra comercial continue. Chegará um tsunami de produtos manufaturados da China, não só no Brasil, mas no mundo inteiro.

### **O governo brasileiro está agindo corretamente?**

O Brasil está certíssimo em voar abaixo do radar. Nos EUA, onde moro atualmente, o Brasil está muito longe dos debates. Trump fala pouco da América do Sul, toda a região existe mais no contexto migratório. Por enquanto, não vejo um grande risco, mas isso pode mudar de forma repentina. Diria que, quanto maior a tensão geopolítica no mundo, menor a chance de o Brasil virar assunto em Washington. Isso me deixa otimista, porque há tantos problemas que vão encher a agenda de Trump... O governo brasileiro até agora tem feito um bom trabalho nesse sentido de não rebater, não polemizar, não confrontar e aguardar para ver o que acontece. Mas o país precisa estar preparado para um eventual aumento de tarifas.

### **As políticas de protecionismo comercial e isolacionismo são próprias de Trump ou já estavam em alta?**

Entre a Primeira e a Segunda Mundial já havia um pensamento isolacionista. No fim do século XIX, já se defendiam políticas de tarifas elevadas, que sempre fracassaram. Aqueles que rejeitam o isolacionismo, apontam que ele nunca gerou resultados desejáveis para os EUA. Pelo contrário. O isolamento, geralmente, levou o partido que estava no poder a ser punido.

### **O soft power e a influência global dos EUA podem ser atingidos?**

A maior fonte de poder dos EUA é sua capacidade ímpar de atrair talentos ao redor do mundo, como nenhum outro país consegue. Sua habilidade de integrar essas pessoas. E ter um grande mercado de capitais, para que essas pessoas possam criar empresas, aplicar seu conhecimento da melhor forma possível. Os EUA têm sido um ímã para os maiores talentos do mundo, por décadas. Fechar as portas me parece uma receita para um país menos dinâmico, menos competitivo e muito mais fraco, sobretudo na competição com a China. Mas essas tendências sempre existiram, e Trump reflete uma mudança estrutural na sociedade americana. Não é que ele trouxe essas ideias do nada e, de repente, venceu as eleições.

### **O que mudou na sociedade americana?**

O consenso liberal pró-globalização vinha sofrendo uma erosão. Trump surgiu nesse contexto, mas não foi ele que liderou esse movimento. Já durante a campanha de 2016, quando Barack Obama negociou o Trans-Pacific Partnership (TPP), havia muito ceticismo. A própria Hillary Clinton já não podia defender acordos comerciais com a mesma facilidade. A forma como Trump age é abrupta, traumática, mas se trata de um movimento que vem ocorrendo há tempos. O maior ceticismo em relação à globalização é algo que a gente vê em numerosos países.

### **Esse protecionismo comercial vai contra os princípios do Partido Republicano. É uma transformação da legenda?**

Na verdade, esse consenso a favor da liberalização comercial incluía boa parte do Partido Democrata também. Havia, sim, um grande consenso liberal, que se manifestou de forma mais evidente durante os governos [de Ronald] Reagan e [Bill] Clinton, que são de partidos diferentes. Trump transformou por completo o Partido Republicano. Ainda existem hoje muitos republicanos nos bastidores que estão horrorizados, mas eles não têm coragem de criticar o presidente publicamente, porque temem o eleitor. Ou seja, o eleitor do Partido Republicano mudou também. Hoje, é uma legenda nacionalista, isolacionista e protecionista. O Partido Democrata tem mantido uma atitude mais pró-globalização, mas eu não acho implausível um próximo candidato democrata também criticar a forma como a liberalização foi feita no passado.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 23/05/2025

### **GALÍPOLO DIZ QUE SEMPRE FOI CONTRA USO FISCAL DO IOF, MAS NÃO INTERFERIU, E ELOGIA RECUO DE HADDAD**

Presidente do Banco Central defende autonomia da instituição e diz que, embora não goste da ideia de utilizar imposto como instrumento de política fiscal, não tem 'nenhum tipo de ingerência nisso'  
**Por Mayra Castro — Rio**



**O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo**

O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, afirmou hoje que não teve informações aprofundadas sobre o decreto publicado ontem com mudanças no Imposto sobre Operações Financeiras (IOF). Segundo ele, embora tenha conversado antes com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, os detalhes da medida não foram compartilhados e não houve interferência do BC. Galípolo elogiou a sensibilidade e a agilidade de Haddad ao revogar partes do decreto e disse que sempre foi contra usar o IOF com fins fiscais e arrecadatários.

O presidente do BC afirmou que teve conhecimento do decreto sobre o IOF na quinta-feira, "como todo mundo", quando foi anunciado. Ele se disse contra a medida, mas afirmou não ter "ingerência" sobre a decisão da Fazenda.

-Em debates passados, quando se discutia o uso do IOF como alternativa para atingir a meta fiscal, eu, pessoalmente, nunca tive muita simpatia pela proposta. Não gostava da ideia. Está claro que o objetivo é fiscal, mas não gosto da ideia de utilizar a alíquota. Mas não tenho nenhum tipo de ingerência nisso. Cabe ao Ministério da Fazenda.

O presidente do BC disse ter preocupação com efeitos potenciais da mudança do IOF sobre o dólar, pelo risco de ser vista como uma forma indireta de controle cambial.

- Minha antipatia e resistência ao uso da alíquota do IOF como expediente para perseguir a meta fiscal decorre justamente desse receio - afirmou.

Galípolo defendeu a autonomia do BC e disse que as colocações do ministro Haddad sobre as relações da Fazenda com a autoridade monetária foram "perfeitas":

— As falas que o ministro Fernando Haddad fez estão absolutamente perfeitas sobre como se dá esse processo. Quando ele fala que não há negociação com o Banco Central e que não há revisão do BC em medidas tomadas pelo Ministério da Fazenda, ele demonstra o zelo que tem pela questão institucional de cada um dos mandatos.

O presidente do BC disse que Haddad ouviu a sociedade e agiu rápido ao refogar parte do decreto do IOF.

— É normal que na busca por alternativas para tentar perseguir as metas fiscais possa surgir uma medida que provoque algum mal-estar e que demande que seja revista ou suprimida a decisão. E acho que todo mundo precisa reconhecer e louvar que o ministro, como bom democrata que é, poucas horas após o anúncio da medida, ela já estava suprimida, antes mesmo de o mercado abrir, ele já havia ouvido a sociedade e os agentes econômicos - disse.

Na última quinta-feira, depois que o ministro deixou a entrevista com jornalistas sobre as medidas, o secretário-executivo da Fazenda, Dario Durigan, disse que Haddad e Galípolo haviam tratado das medidas de IOF antes do anúncio. Pouco depois, o ministro publicou em sua conta na rede social X que não houve "negociação" com o BC sobre o tema:

“Sobre as medidas fiscais anunciadas, esclareço que nenhuma delas foi negociada com o BC”, escreveu o ministro.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/05/2025*

## MANUFATURADOS BRASILEIROS BATEM RECORDE NAS EXPORTAÇÕES AOS EUA

Setor da indústria respondeu por 78% das exportações brasileiras aos Estados Unidos em 2024

*Por Ricardo Leopoldo, Valor Econômico, Especial para o Valor — São Paulo*



**Navio-plataforma instalado no campo de Itaipu no pré-sal da Bacia de Santos — Foto: Márcia Foletto / Agência O Globo**

Os Estados Unidos são o principal destino das exportações brasileiras da indústria de transformação. As vendas do setor para o mercado americano vêm aumentando desde 2021, quando alcançaram US\$ 25,52 bilhões, e atingiram US\$ 31,590 bilhões em 2024, montante equivalente a 78,3% das exportações totais ao país no ano passado, que registraram US\$ 40,33 bilhões.

Entre os destaques dos produtos vendidos aos EUA estão óleo bruto de petróleo, ferro e aço semiacabados, sucos de frutas, aeronaves, celulose e carne bovina industrializada.

Nos últimos anos, também ocorreu um avanço gradual da participação das exportações de manufaturados do Brasil para os EUA em relação ao total para o mundo, pois passou de 16,3% em 2022 para 17,4% em 2024 e atingiu 18% no primeiro trimestre de 2025.

— Os EUA são o principal comprador de bens industrializados brasileiros e, como consequência, o maior mercado para produtos brasileiros de alta tecnologia. São 10 mil empresas brasileiras exportando para esse destino, o maior número em 200 anos de relação entre os dois países, o que demonstra o fortalecimento da base exportadora e a crescente diversificação regional e setorial dessa relação — comenta Tatiana Lacerda Prazeres, secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

### Diferentes cenários

Para ela, diante de incertezas causadas por mudanças de política comercial e seu impacto sobre a economia global, seria especulativa qualquer projeção para os próximos anos sobre a dinâmica das exportações do Brasil para os EUA:

— O governo tem desenhado diferentes cenários e prepara estratégias eficazes para cada um deles com vistas a preservar e expandir a inserção da indústria brasileira nos fluxos globais de comércio.

Apesar de a Casa Branca ter adotado tarifas gerais de 10% sobre importados do Brasil no início de abril, há uma percepção no meio empresarial do país de que as negociações comerciais entre os governos dos presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump devem prevalecer e gerar resultados adequados às vendas de produtos nacionais para a maior economia do planeta.

— Eu acredito que a racionalidade vai vencer e vamos conseguir negociar bem — diz Fabrizio Panzini, diretor de Políticas Públicas e Relações Governamentais da Amcham.



Para ele, as exportações da indústria da transformação do Brasil para os EUA poderão fechar este ano com uma participação ao redor de 18% em relação ao total vendido pelo setor para todo o mundo.

Várias razões explicam a grande participação das exportações da indústria de transformação do Brasil para os EUA. Uma delas é que o mercado americano é o maior do mundo e é grande importador de bens manufaturados de diversos países.

— Historicamente os EUA têm um nível de proteção muito baixo, sendo que as tarifas de importação e outros fatores protecionistas, em geral, são bem menores do que a média mundial — diz Fernando Ribeiro, Coordenador de Estudos em Comércio Internacional do Ipea.

Também é importante o comércio interempresas de empresas com sedes nos EUA e Brasil, uma característica comum das cadeias internacionais de valor que visa, entre outros objetivos, à redução de custos de fabricação.

Mesmo com o cenário de manutenção da tarifa de 10% sobre as exportações do Brasil para os EUA ao longo deste ano, há perspectivas de que as companhias nacionais poderão ter algumas vantagens para tentar ampliar a participação das vendas de seus produtos industrializados no mercado americano.

— Empresas dos setores de calçados e têxtil estão animadas com a ideia de que as tarifas dos EUA à China são altas e podem gerar oportunidades para elas aumentarem vendas naquele mercado — diz Welber Barral, sócio da BMJ Consultores Associados e ex-secretário do Comércio Exterior.

Caso as disputas comerciais entre as duas maiores economias do mundo não sejam reduzidas de forma significativa nos próximos trimestres, elas poderão culminar em elevação de investimentos de empresas chinesas no Brasil, sobretudo para tentar aumentar os volumes de exportações indiretas aos EUA, diz Alessandra Ribeiro, sócia da Tendências Consultoria:

— Isso pode trazer riscos mais tarde. A China entrou em outros países asiáticos e no México para exportar para o mercado americano, mas depois tais nações foram atingidas por tarifas maiores.

### **Mais competitividade**

Para as empresas brasileiras tentarem ampliar receitas nos EUA, é fundamental manterem suas estratégias de investimento em tecnologia, marketing e ampliar a conquista de novos clientes naquele país, ressalta Lia Valls Pereira, pesquisadora associada da FGV-IBRE e professora da Uerj:

— É importante as companhias continuarem no processo de aumento da produtividade para serem mais competitivas, mostrar suas marcas e intensificar seus canais comerciais junto a fornecedores.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 23/05/2025*

## **COM IMPASSE SOBRE EXPLORAR MARGEM EQUATORIAL, LULA DEFENDE 'PARTICIPAÇÃO ATIVA' DA PETROBRAS NA PESQUISA DE COMBUSTÍVEL FÓSSIL**

Ibama aprovou plano da Petrobras para fazer vistorias e simulados em um bloco da Bacia da Foz do Amazonas na última segunda-feira

**Por Karolini Bandeira — Brasília**

Após o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) aprovar o plano da Petrobras para fazer vistorias e simulados em um bloco da Bacia da Foz do Amazonas, na Margem Equatorial, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva defendeu uma "participação ativa" da estatal na pesquisa de petróleo e combustível fóssil.



### ***Praia na Margem Equatorial — Foto: Reprodução / Google Maps***

— Temos que trabalhar mais para que o fluxo de comércio exterior seja do tamanho que pensamos do Brasil. É importante que a Petrobras volte a ter participação ativa na prospecção, pesquisa de combustível fóssil, petróleo e gás — afirmou o petista nesta sexta-feira ao lado do presidente angolano, João Lourenço, no Palácio do Planalto.

Na última segunda, o Ibama autorizou o conceito do Plano de Proteção e Atendimento à Fauna Oleada (PPAF), apresentado pela Petrobras como parte do Plano de Emergência Individual (PEI) para a atividade de pesquisa marítima em um bloco da Margem Equatorial. A empresa poderá fazer vistorias e simulados na região onde quer pesquisar novas reservas de petróleo.

A análise pelo Ibama do plano da Petrobras de resgate da fauna em caso de vazamento de óleo é vista, dentro do órgão, como a última etapa do processo de licenciamento do poço que a estatal quer perfurar na região.

O Ibama já negou autorização para a Petrobras perfurar o poço de pesquisa na área, mas a estatal recorreu e o órgão ainda não deu sua decisão final. A autorização de segunda é um passo dado pela Petrobras em busca da autorização final para a perfuração.

Após a decisão do Ibama, a direção nacional da Associação Nacional dos Servidores da Carreira de Especialista em Meio Ambiente (Ascema), que reúne funcionários do instituto, publicou uma "nota em protesto" contra a decisão do órgão. No comunicado, publicado na terça-feira, a entidade lembra que o corpo técnico do Ibama já deu parecer definitivo contra a liberação de atividade de exploração de petróleo na região.

A Ascema ainda considera a autorização uma decisão política que ignora o trabalho dos profissionais do órgão. "Lamentamos que a decisão da presidência do órgão se baseie em elementos que desconsideram o rigor técnico e metodológico dos pareceres emitidos pelas áreas especializadas do próprio Instituto", diz nota.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 23/05/2025**

## **TAXAÇÃO AMERICANA NÃO FOI SENTIDA NO BRASIL**

Clima ainda é de cautela para indústria, mercado e exportadores

**Por Mário Camera\*, Valor Econômico, Especial para o Valor — São Paulo**



### ***Contêineres em porto de Suzhou, na China. Tarifas americanas já provocaram um desvio na balança comercial — Foto: AFP***

O anúncio do novo pacote tarifário dos Estados Unidos contra o Brasil em abril acendeu o sinal de alerta em setores estratégicos da economia brasileira. Mas, passados dois meses, os efeitos ainda não foram suficientes para provocar mudanças concretas nas estratégias empresariais.

sido o compasso de cautela.

Na indústria, a principal consequência até agora tem



— O impacto das tarifas americanas no mercado brasileiro ainda é incipiente, mesmo porque tem formação de estoques, tem discussões de postergação e essas novas negociações criam expectativas — afirma Ricardo Alban, presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Apesar de o setor não ter sofrido retrações diretas, a CNI enviou uma missão aos Estados Unidos agora em maio. O objetivo foi negociar tratamento diferenciado por setor e sinalizar que o Brasil tem projetos de complementaridade produtiva com os americanos, incluindo cadeias de semicondutores, terras raras, SAF e data centers verdes.

O presidente da CNI alerta, no entanto, que as tarifas americanas já provocam um desvio na balança comercial com outro parceiro: a China.

— Nós temos 55% das nossas exportações de manufatura só para os EUA, é o principal destino dos nossos bens intensivos em tecnologia. Então, essa solução precisa ser encontrada o mais rápido possível, e entendemos que deveria ser feito também de forma setorial — diz Alban.

- 10%: Tarifas para todos os produtos brasileiros. Taxas fazem parte de medidas protecionistas de Trump, para favorecer a indústria americana
- 25%: Taxas adicionais sobre aço e alumínio. Embargo foi suspenso por 90 dias para a maioria dos países, exceto a China.
- 36,4%: Tarifa total sobre exportação de carne brasileira. Mesmo com a taxa, a carne do Brasil continua mais barata que a americana e outros fornecedores

### **Made in China**

O movimento também preocupa a Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados). Segundo a entidade, só em março as importações de calçados da China cresceram 51,7% em relação ao mesmo mês de 2024. Em comunicado do início de abril, o presidente da entidade, Haroldo Ferreira, alertava que “essa invasão [de calçados chineses] ocorre antes mesmo da entrada em voga da nova tarifa. A previsão é de que aumente ainda mais nos próximos meses [...] A China não ficará sem escoar essa produção”.

Já no agronegócio, o ritmo não apenas foi mantido como acelerou em alguns setores, como o da carne.

— Mesmo após o aumento de dez pontos percentuais nas tarifas impostas pelos EUA, as exportações brasileiras de carne bovina não sofreram retração — diz Roberto Perosa, presidente da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec).

Em abril, o Brasil enviou 48 mil toneladas de carne bovina para o mercado americano, seis vezes mais que no mesmo mês de 2024. Mas mesmo com tarifa total que pode chegar a 36,4%, a carne brasileira continua mais barata, explica Perosa:

— Se a carne brasileira chega ao mercado a US\$ 30 e sofre o acréscimo tarifário, ainda assim permanece muito mais competitiva que a carne americana, cotada a US\$ 100.

No mercado financeiro, o impacto foi difuso, mas não irrelevante. Para Eduardo Castro, CIO da Portofino Multi-Family Office, o vaivém das decisões americanas desestabilizou o horizonte de previsibilidade dos agentes econômicos. Segundo ele, o mercado global esperava que Trump fosse “positivo para ativos de risco”, mas a realidade surpreendeu.

— Veio algo que se imaginava que viria, mas numa intensidade e numa desorganização, numa ausência de tecnicidade tão grande que deixou mercados e economia real absolutamente perdidos — diz.

### **Emprego estável**

A guerra comercial iniciada pelos Estados Unidos também deve levar a uma mudança na diversificação de carteiras internacionais, o que não deve abalar a posição americana no mercado, segundo Castro:

— Os EUA não vão deixar de ser a principal economia do mundo, nem o principal país pra oferta de títulos e ativos financeiros, só que serão em um ponto de equilíbrio diferente.

A percepção é compartilhada por João Daronco, analista da Suno Research. Segundo ele, não existe, até o momento, “nenhum direcionamento concreto de uma empresa que está reduzindo o custo, cortando pessoal ou diminuindo investimentos propriamente dito”. Para ele, o impacto poderá ser percebido a partir “de julho e agosto, quando as empresas começarem, de fato, reportar os seus números”.

Do lado do emprego, a sobretaxação ainda não fez efeito. Não há anúncio oficial de supressão de postos de trabalho causada pelo aumento das tarifas, muito pelo contrário. Segundo os últimos dados divulgados pelo IBGE, a taxa de desemprego ficou em 7% no primeiro trimestre de 2025, a menor registrada para o período nos últimos 13 anos. Também não houve sinal de deterioração nas indústrias voltadas à exportação.

Fonte: *O Globo - RJ*  
Data: 23/05/2025

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### ANÁLISE - AUMENTO DE IOF É A SEGUNDA ESTOCADA DO GOVERNO LULA NA CLASSE MÉDIA EM MENOS DE UMA SEMANA

Depois da conta de luz mais alta para bancar o novo programa social do governo, consumidor de classe média recebeu mais uma: compras com cartão de crédito e débito no exterior pagarão mais imposto

**Por Mariana Carneiro**

Mal dormiu com a notícia de que a conta de luz vai subir para bancar o novo programa social do governo Lula, o consumidor de classe média recebeu mais uma: compras com cartão de crédito e débito no exterior pagarão mais imposto. Em outras palavras: quem vai para a Disney em julho, reserve mais dinheiro para pagar o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF).

E isso não vale só para quem vai viajar: a compra da blusinha em site estrangeiro, se considerada operação de crédito no exterior, terá mais imposto.

Em resumo, a classe média não está no seu melhor momento no governo Lula.



**Depois da conta de luz mais alta para bancar o novo programa social do governo Lula, consumidor de classe média recebeu mais uma: compras com cartão de crédito e débito no exterior pagarão mais imposto**  
Foto: Wilton Junior/Estadão

Há quem argumente que, nos dois casos, tanto na conta de luz quanto no IOF, o aumento não é assim tão grande. No primeiro caso, a alta na tarifa de energia será de 1,4%. No segundo, a taxa de IOF sairá de 3,38% para 3,5%.



A lógica por trás dessas iniciativas parece ser essa: aumentar um pouco, pegando mais gente no atacado, para não despertar reações enfiadas. “Afinal, você ficará irritada se a sua conta de luz subir R\$ 10?”, me perguntou uma autoridade em Brasília.

As contas de luz vão subir porque o governo vai ampliar a Tarifa Social, um programa social para isentar a despesa com energia de famílias de baixa renda. Decerto a proposta tem seus méritos; mas, por uma escolha política, o governo decidiu jogar o custo para a classe média e não comprar briga com importantes grupos econômicos que exercem lobby poderoso no Congresso Nacional.

O setor energético é uma miríade de subsídios para todos os tipos de empresários, que alegam ter sempre razão e contratam os melhores advogados em causas bilionárias nos tribunais. Não é difícil supor quem paga. O subsídio da vez é o que concede isenção de impostos e taxas a quem investe em telhados solares - seja os domésticos, condomínios e empresas que usam e revendem essa energia.

De 2021 a 2024, essa fonte de energia triplicou. Quem investiu em painéis solares diz que o retorno vem em menos de três anos. A energia é mais barata para eles porque os custos são pagos pelos demais consumidores, a maior parte da classe média.

Mas, em vez de enfrentar o problema, entregando o que prometeu - uma reforma do setor elétrico -, o governo optou por fugir da polêmica e apresentou um novo programa social de olho na eleição de 2026. Vieram alguns ajustes bem-vindos, como a abertura do mercado livre de energia para os consumidores residenciais, mas isso só ocorrerá em 2027. Até lá quem paga a conta? A classe média.

Ontem, durante o anúncio do aumento do IOF, os integrantes da equipe econômica se esforçaram em classificar o reajuste do imposto como de justiça tributária. Empresas pagam menos IOF do que pessoas físicas, “super-ricos” estavam usufruindo de brechas para escapar dos impostos, alegaram.

Mas eles mesmos admitiram que, na batalha maior, haviam perdido. Tentaram retirar incentivos tributários, mas não conseguiram convencer parlamentares e magistrados.

Ao contrário, no Legislativo, deputados e senadores rejeitam qualquer iniciativa que possa ser interpretada como aumento indireto de impostos. E não se acanham em aumentar gastos com os próprios salários.

Influencers como a Virgínia Fonseca, que outro dia tentou despistar a CPI negando que ganhe muito dinheiro vendendo bets, usufruíram de um benefício fiscal concedido ao setor de eventos.

O programa criado pelo Legislativo esgotou o limite de R\$ 15 bilhões fixado em lei, mas segue vivo. Ontem, os auxiliares do ministro Fernando Haddad disseram que não estão contando com a tributação sobre este setor. Ou seja, estão se esquivando da briga de encerrar o programa, ainda que flagrantemente desconfigurado. Adivinha para quem ficou com a conta?

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/05/2025*

## **HADDAD VOLTOU ATRÁS SOBRE MEDIDA DE IOF APÓS ALERTA DO SETOR PRIVADO; LEIA BASTIDOR**

Assim como no Planalto, avaliação do ministro foi a de que erro maior seria se a escolha fosse pela manutenção da tributação a aplicações de fundos no exterior

**Por Célia Froufe (Broadcast)**

BRASÍLIA - Era por volta das 19 horas de quinta-feira, 22, quando o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, avaliou que a melhor saída seria recuar da decisão de aumentar o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) que incide sobre transferências de recursos destinadas à aplicação em

fundos de investimento no exterior, como mostrou o Estadão. Além de já ter visto a reação negativa no mercado financeiro ao vazamento de algumas das medidas anunciadas oficialmente depois das 17 horas, ele e sua equipe também receberam ligações de atores do setor privado que teriam apontado problemas em algumas das medidas.

Conforme relatos feitos à reportagem, Haddad não estava completamente seguro sobre a repercussão da medida mesmo quando tomou a decisão de continuar adiante. Alguns membros da equipe econômica, inclusive, já tinham feito considerações contrárias ao aumento do IOF nesses casos. Em evento na FGV nesta sexta-feira, 23, o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, também se disse contrário à medida, mas ponderou que as áreas de atuação da autarquia e da Fazenda são institucionalmente distintas.

O ministro disse, no entanto, que precisava dos recursos para perfazer uma contenção de grande montante e que fosse crível o suficiente para manter o arcabouço fiscal de pé e decidiu correr o risco de levar o plano adiante.



***Assim como no Planalto, a avaliação de Haddad foi a de que erro maior seria se a escolha fosse pela manutenção das medidas Foto: Kelly Fersan/MF***

Menos de uma hora depois, por volta das 20h, Haddad telefonou para a Casa Civil e, conforme relatou mais cedo, em entrevista, informou o secretário especial de Análise Governamental da Casa Civil, Bruno Moretti, que mudanças estavam sendo analisadas. Era o aviso de que haveria necessidade de ter uma equipe de prontidão para preparar o novo decreto, que deveria ser publicado antes de o mercado abrir hoje cedo.

Assim como no Planalto, a avaliação do ministro foi a de que erro maior seria se a escolha fosse pela manutenção das medidas. A Haddad, teria sido até sugerido que ele não falasse com os jornalistas na manhã desta sexta-feira para não se desgastar mais, mas o chefe da Pasta teria argumentado que caberia a ele fazer o anúncio, depois que os comunicados oficiais estivessem prontos.

A avaliação da estratégia no day after foi considerada positiva porque o recuo teria acalmado os mercados. A equipe econômica alega que tem se visto numa saia justa porque, de um lado, a ala política do governo bate o pé porque não quer fazer cortes de gastos. O Congresso bate o pé porque não aceita mais aumento de impostos. E as ferramentas dos formuladores de políticas públicas vão se escazeando.

Até aqui, a versão que vinha sendo mais propagada é a de que a decisão por voltar atrás em algumas medidas de IOF teria partido da ala política do governo. E que Haddad teria cedido.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 23/05/2025**

## **TANURE FAZ OFERTA PARA COMPRAR FATIA DE CONTROLE DA NOVONOR NA BRASKEM**

Novonor (ex-Odebrecht) deve manter participação na empresa, e conversas devem acontecer também com a Petrobras, sócia na Braskem; termos da proposta devem apresentados na segunda-feira, 26

**Por Cynthia Declodt (Broadcast)**

O empresário Nelson Tanure fez uma proposta para aquisição da fatia controladora que a Novonor (ex-Odebrecht) tem na Braskem, apurou o Estadão/Broadcast com pessoas a par do assunto. Um fato relevante deve ser divulgado após o fechamento do mercado. Procurada, a Novonor não comentou.

A negociação envolveu o empresário e a companhia, que também tem buscado um comprador para sua parte na petroquímica, em esforço paralelo ao do banco de investimento Morgan Stantey e o BTG Pactual, que trabalham na venda há bastante tempo.



Segundo as pessoas que acompanham o caso, os bancos credores da Novonor, que têm as ações da Braskem em garantia a empréstimos concedidos no passado pela então Odebrecht, foram comunicados sobre tal oferta na quinta-feira, 22, à noite. A apresentação dos termos de tal proposta deve ser feito na segunda-feira, 26.

**Valor de mercado da Braskem é de R\$ 8,5 bilhões atualmente Foto: Daniel Teixeira/Estadão**

A Novonor deve manter uma fatia na empresa, como vinha defendendo em todas as propostas feitas anteriormente, afirmou uma dessas pessoas. Posteriormente, conversas devem acontecer também com a Petrobras, que é sócia da Novonor na Braskem.

Os bancos credores vinham em processo acelerado para conversão dessas garantias em ações e alocá-las em um fundo de investimento em participações (FIP), que seria gerido pela gestora Geribá, que não faz mais parte do plano. Os bancos já discutiam aspectos de governança com a Petrobras dentro do plano alternativo à venda da petroquímica. Um novo acordo de acionistas também era discutido.

A expectativa era que um memorando de entendimento entre os bancos e a petrolífera envolvendo o controle compartilhado da Braskem fosse divulgado no primeiro semestre e um acordo final no final do ano.

A dívida da Novonor com Bradesco, Itaú, Santander, Banco do Brasil e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) supera R\$ 15 bilhões. Dentro de seu plano de assumir os 50% da Braskem, os bancos vinham defendendo que seria necessário fazer a empresa gerar resultado para fazer frente à dívida. A companhia tem valor de mercado hoje de R\$ 8,5 bilhões.

A discussão de preço, portanto, se mostra um ponto a ser observado nas discussões com Tanure.

A venda da Braskem faz parte do plano de recuperação judicial da Novonor. A companhia sustenta que precisa manter uma fatia na empresa para honrar compromissos financeiros do plano.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 23/05/2025**

## **LULA DIZ SER IMPORTANTE PETROBRAS VOLTAR A SER ATIVA NA PROSPECÇÃO E PESQUISA DE PETRÓLEO E GÁS**

Presidente também defendeu nesta sexta-feira cooperação do Brasil para a modernização das frotas aéreas e da marinha de Angola

**Por Pepita Ortega (Broadcast) e Gabriel Hirabahasi (Broadcast)**

BRASÍLIA – O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta sexta-feira, 23, que é importante que a Petrobras “volte a ter participação ativa na prospecção, pesquisa de petróleo e gás”. A declaração foi dada após assinatura de atos ao lado do presidente de Angola, João Lourenço.

O presidente defendeu que ambas as nações trabalhem para “fazer o fluxo maior de comércio exterior ser do tamanho” dos países. “Assinaremos hoje um importante acordo que viabilizará a retomada das linhas de financiamento e ensinará novas oportunidades para as economias”, afirmou.



**Lula disse que Embraer está à disposição para restauração da frota angolana de aeronaves e fornecimento de aeronaves adicionais** Foto: Wilton Junior/Estadão

“Nós estamos modernizando os instrumentos de garantia de crédito às exportações. Angola sempre foi um bom pagador e quitou sua dívida com cinco anos de antecedência. Ninguém tem que ter medo de vender nada para Angola ou fazer empréstimo a Angola, porque os angolanos são cumpridores de seus deveres”,

ressaltou Lula.

Lula ainda apontou a cooperação do País com a modernização das frotas aéreas e da marinha angolana. Ele disse que a Embraer está à disposição para restauração da frota angolana de aeronaves e fornecimento de aeronaves adicionais.

“Vamos fazer gestão junto à Embraer e ao BNDES para ele possa financiar venda dos 3 aviões CAR-190 que vocês querem comprar. É um avião a jato, bom para o Brasil e bom para Angola e acho que precisamos fazer um esforço de ajudar a Angola a comprar tais aviões”, apontou.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 23/05/2025**

## MINISTROS DE ALEMANHA E SUÉCIA CRITICAM AMEAÇA DE TRUMP DE ELEVAR TARIFAS SOBRE A UE PARA 50%

Bloco não comentou ameaças feitas pelo presidente americano; representantes do comércio dos EUA e da União Europeia têm conversa marcada para esta sexta-feira

**Por Laís Adriana (Broadcast)**

Ministros da Alemanha e da Suécia criticaram na manhã desta sexta-feira, 23, a ameaça do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de elevar tarifas sobre a União Europeia (UE) para 50%.

Um porta-voz oficial afirmou ao Wall Street Journal que o bloco não comentará as ameaças antes da ligação entre o representante comercial americano (USTR), Jamieson Greer, e o comissário do Comércio europeu, Maros Sefcovic, marcada para as 12h30 (de Brasília) desta sexta.

Em publicação no X, a ministra das Finanças da Suécia, Elisabeth Svantesson, acusou Trump de escalar as tensões comerciais em nível “não razoável e que pode prejudicar” ambas as economias.



**Trump ameaçou União Europeia com tarifas na manhã desta sexta-feira, em publicação na Truth Social** Foto: Jacquelyn Martin/AP

“Precisamos de mais comércio livre, não menos”, escreveu. “Ao mesmo tempo, temos que acelerar esforços para tornar a Suécia mais atrativa para investimentos, mesmo em situação incerta como essa.”

Já o ministro das Relações Exteriores da Alemanha, Johann Wadepuhl, afirmou que as tarifas “não ajudam

ninguém” e levam a mais “sofrimento nos mercados”, em comentários a repórteres em Berlim, segundo veículos da mídia internacional.

Wadepuhl disse que continuará a apoiar as negociações com Washington, mas sinalizou busca por outros acordos. Conforme a Reuters, o ministro alemão afirmou que espera conseguir um acordo de livre comércio com a Índia até o fim do ano.

A ameaça de Trump aconteceu nesta manhã, por meio de publicação na Truth Social, horas antes da ligação agendada entre Greer e Sefcovic.

Um diplomata europeu disse ao WSJ que é difícil saber o que ela significa e se o presidente americano de fato pretende aplicar as tarifas, ou somente pressionar o progresso das negociações com a UE.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/05/2025*

## OPINIÃO - CHEGOU A HORA DE O BRASIL LIDERAR COM SOLUÇÕES

Potencial só será destravado com investimentos estratégicos; filantropia pode ter papel importante nesse jogo

**Por Renata Piazzon e Maria Netto\***

Não haverá transição climática justa e positiva para a natureza sem uma transformação profunda na forma como o capital é mobilizado e alocado no mundo. A urgência está expressa nos números: no Brasil, a lacuna de financiamento climático pode alcançar US\$ 200 bilhões por ano até 2030. No plano internacional, à luz do que foi pactuado na COP-29, em Baku, o objetivo é mobilizar US\$ 1,3 trilhão por ano até 2035. Para que esses recursos alcancem os territórios e populações mais estratégicos para o combate ao aquecimento global e uma transição justa, será preciso redesenhar instrumentos financeiros, remover barreiras regulatórias e fortalecer a cooperação entre países em desenvolvimento.

A seis meses da COP-30 (que acontece em novembro, em Belém do Pará) e em meio a crescentes pressões por uma reforma da arquitetura financeira global, conectar clima, biodiversidade, desenvolvimento e finanças - agendas que historicamente caminharam em paralelo - é estratégico para o Brasil. É com esse entendimento e com o objetivo de impulsionar avanços nessa área que lideranças do governo, do setor privado, da sociedade civil e da filantropia vão se reunir na próxima semana no Rio de Janeiro, na segunda edição do Fórum de Finanças Climáticas e de Natureza.

A ambição é posicionar o Brasil como protagonista na agenda climática global e catalisador de soluções que promovam desenvolvimento com inclusão, geração de renda e conservação ambiental. Para isso, é preciso alinhar os fluxos financeiros globais às prioridades de desenvolvimento do país.

O Brasil, com sua biodiversidade, matriz energética limpa, boas práticas em sistemas alimentares regenerativos e capacidade de inovação, reúne as condições para liderar esse novo paradigma — o de uma economia regenerativa, de baixo carbono, inclusiva e orientada para o futuro.



**Parque eólico no Rio Grande do Norte; com matriz energética limpa, Brasil pode liderar em um mundo de baixas emissões de carbono Foto: Jf Diorio/Estadão**

Mais do que carências, o Brasil tem respostas concretas. Entre elas, destacam-se as soluções baseadas na natureza, com potencial transformador. O País assumiu a meta de restaurar 12 milhões de hectares de florestas até 2030, uma das maiores do mundo. Essa meta pode capturar até 16 Gt de CO<sub>2</sub> e



impulsionar um modelo de prosperidade territorial baseado na regeneração. Segundo o PNUMA (Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente), as florestas podem responder por até 30% da mitigação necessária até 2030. Além disso, o mercado de carbono relacionado à restauração pode gerar entre US\$ 50 bilhões e US\$ 320 bilhões nas próximas três décadas.

O País também é referência em inovação agroambiental. Desenvolvemos um modelo de agricultura tropical regenerativa, utilizando técnicas como o plantio direto, os sistemas integrados lavoura-pecuária-floresta (ILPF), a fixação biológica de nitrogênio e o uso de bioinsumos, área em que o Brasil lidera globalmente. Produzimos alimentos enquanto regeneramos solo e sequestramos carbono. Isso já acontece e precisa ser reconhecido como parte da solução climática global.

O País assumiu ainda a meta de recuperar 40 milhões de hectares de pastagens degradadas com práticas de agricultura regenerativa, plano que será financiado por meio de políticas públicas consolidadas, como o Plano Safra, e inovadoras, como as iniciativas federais Caminho Verde e o Eco Invest. Possuímos uma condição única de ampliar nossa produção agropecuária sem desmatamento, por meio da recuperação, restauração e conversão de áreas degradadas em sistemas regenerativos.

Na energia, o protagonismo também é inegável. Com 88% da matriz elétrica renovável, o Brasil tem a produção elétrica mais verde de todo o G-20 e segue avançando rapidamente em energia solar e eólica, além de manter liderança global em biocombustíveis. O setor de bioenergia, incluindo etanol, biodiesel e SAF (combustível sustentável de aviação), já emprega mais de 2 milhões de pessoas. E, com investimentos em hidrogênio verde e biorrefinarias inclusive para exportação, o País se posiciona para liderar a transição energética do Sul Global.

### **Filantropia em ação**

Todo esse potencial, no entanto, somente será destravado com investimentos estratégicos. E a filantropia pode cumprir um papel muito importante nesse jogo. Em 2023, a filantropia global destinou US\$ 9,3 bilhões à mitigação climática. Desse total, menos de US\$ 100 milhões chegaram ao Brasil, apesar de o País abrigar a maior floresta tropical do mundo e ser decisivo para o combate às mudanças climáticas. Se não há clima estável sem o Sul Global, por que os recursos ainda não chegam com força a países como o Brasil?

Parte da resposta passa por algumas mudanças para as quais a filantropia pode e deve contribuir: (I) mudança de narrativa: a comunicação dominante ainda é baseada em medo, escassez e sacrifício. Precisamos de uma nova linguagem, que inspire ação e conecte a transição ecológica à prosperidade, à dignidade e às aspirações de quem vive nos territórios. Clima também é sobre oportunidades, empregos, inovação e qualidade de vida; (II) mudança de olhar: o Brasil não é apenas um país com “potencial”. Já entregamos soluções concretas, escaláveis e replicáveis. A valorização dessas soluções exige outro tipo de lente, uma que reconheça e amplifique o que já está dando certo; e (III) mudança do papel da filantropia: que não pode se limitar ao financiamento de projetos, mas precisa também atuar como catalisadora de sistemas, assumindo riscos, incubando soluções, articulando coalizões e destravando políticas públicas e fluxos maiores de capital.

No Brasil, isso já vem acontecendo. A ousadia da filantropia está justamente em entrar onde outros não entram, antecipando tendências e ativando inovações e iniciativas como a Coalizão Brasil Clima, Florestas e Agricultura, a Concertação pela Amazônia, o Nature Investment Lab ou a Coalizão Financeira para Restauração e Bioeconomia do Brasil, que mostram a capacidade de moldar o ecossistema de soluções. São sementes de uma transformação sistêmica em curso.

Por fim, debater finanças, natureza e meio ambiente não é mais uma escolha. A crise climática e a perda de biodiversidade impõem uma reorganização profunda da forma como alocamos recursos, concebemos políticas públicas e projetamos nosso desenvolvimento. Integrar essas agendas é essencial para que o Brasil ocupe o lugar de líder global de uma transição verde, justa e inclusiva. Sem isso, qualquer transição será incompleta.

\*Maria Netto é diretora executiva do Instituto Clima e Sociedade

Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 23/05/2025



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### DIVERSIFICAÇÃO MARCA EXPORTAÇÕES AOS ESTADOS UNIDOS

Apesar de saldo ser vantajoso aos americanos, maior economia do mundo absorve itens tecnológicos fabricados no Brasil

**Por Marcos Strecker — Para o Valor, de São Paulo**



**Carla Beni, da FGV, vê pouca possibilidade de retaliação por parte dos EUA — Foto: Divulgação**

Ainda que o Brasil registre déficit comercial com os Estados Unidos há 15 anos, as transações entre os dois países permanecem vitais. E o fato de os EUA terem perdido o posto de maior parceiro comercial para a China, em 2009, não muda uma verdade essencial. Enquanto o gigante asiático compra basicamente commodities, a maior economia do mundo absorve itens tecnológicos e produtos da indústria de transformação, sendo imprescindível para a indústria nacional.

Segundo a Câmara Americana de Comércio para o Brasil (Amcham), trata-se de uma pauta bastante diversificada, que não se reproduz nas vendas a outros mercados. São 51 itens industriais que integram 70% das exportações aos EUA, de aviões a máquinas, passando por produtos químicos. No caso da União Europeia, são 22 produtos nessa proporção. Para a China, três, e todos commodities (soja, petróleo e minério de ferro).

“A balança comercial Brasil-EUA já foi muito mais composta por produtos manufaturados”, diz José Augusto de Castro, presidente executivo da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB). Enquanto nos anos 1990 as exportações eram basicamente de itens industriais, como autopeças, hoje há um peso maior de commodities. O petróleo lidera, representando 14% das vendas brasileiras para os Estados Unidos.

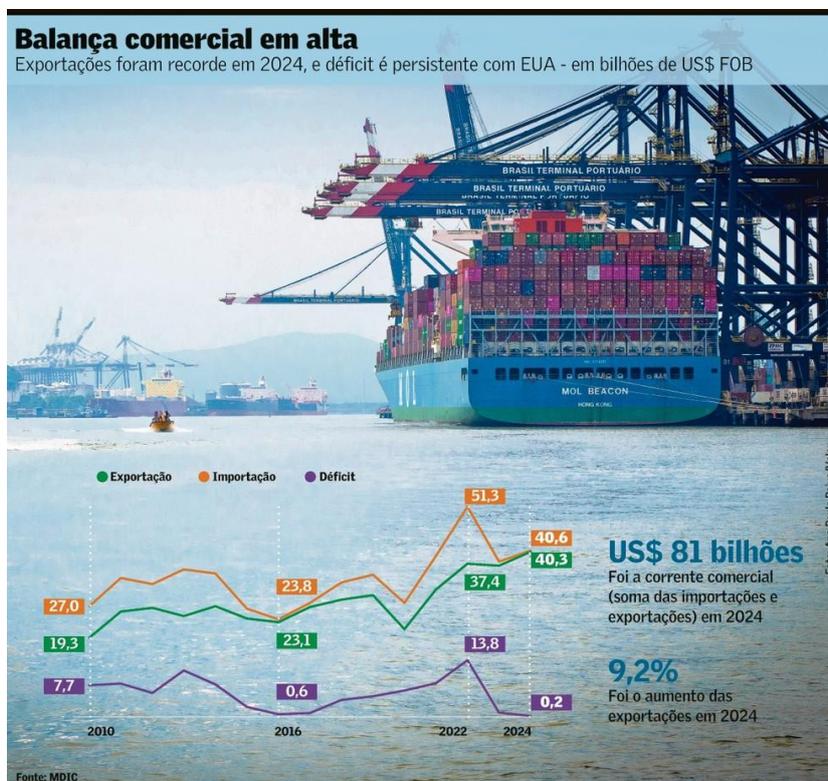
E a relação comercial está em alta. As exportações bateram recorde em 2024: US\$ 40,3 bilhões. “A corrente [soma de importações e exportações] foi de US\$ 81 bilhões, uma expansão de 8,2% com relação ao ano anterior. Os EUA representam 15,5% das nossas importações e 12% das nossas exportações”, reforça a economista Carla Beni, professora da Fundação Getulio Vargas (FGV).

Ela avalia que os produtos exportados pelo Brasil, como o aço, podem ser atingidos pelas novas tarifas do governo de Donald Trump. Mas, nesse caso específico, é um item que o país exporta para cem países. Apesar do peso da economia americana, há alternativas. Em qualquer item, ela afirma, trata-se de avaliar como importadores vão se comportar.

Se os compradores conseguirem repassar integralmente os custos aos consumidores internos, diminuindo sua margem de lucro, o efeito será pequeno. Se diminuirmos os pedidos, os exportadores brasileiros precisarão encontrar novos mercados ou vender mais internamente. Seria um problema no caso do mel, por exemplo, em que as vendas para os EUA são muito importantes, argumenta.

Nesse quebra-cabeça, ainda é cedo para avaliações definitivas, inclusive porque os EUA estão negociando nos bastidores com vários países, o que pode mudar substancialmente o cenário

drástico anunciado em 2 de abril. Além disso, mudanças podem ocorrer lentamente, pois há contratos já firmados, e a busca de novos parceiros, fornecedores ou compradores é um processo moroso.



Os números deste ano são atípicos e não podem ser tomados como tendência. Ainda assim, são positivos. As exportações para os EUA atingiram US\$ 3,57 bilhões em abril, alta de 21,9% na comparação com o mesmo mês do ano passado, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic). Importações somaram US\$ 3,79 bilhões, expansão de 14% sobre o mesmo mês de 2024.

Já as exportações de aço (produtos semiacabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço), tarifadas em 25% a partir de março, caíram 23,2% em abril, assim como as de alumínio (73%), contra o mesmo mês de 2024. Nos quatro primeiros meses do ano, o Brasil aumentou suas exportações aos EUA em 3,7% e cresceu as importações em 14,6%.

São cifras ainda provisórias. “A China antecipou compras de soja do Brasil, para garantir alguns meses de abastecimento. Foram cargas e mais cargas antes dos prazos”, exemplifica Beni. Como os próprios EUA se anteciparam às tarifas, os dados de importação de produtos brasileiros também são deturpados, pondera.

E como ficam os preços? “Quando se trata de produto manufaturado, o preço é definido pelo exportador. Quando se trata de commodities, é definido pelo mercado ou pelo importador”, afirma Castro. Por isso, argumenta, os produtos manufaturados enviados pelo Brasil podem ser os mais atingidos.

Para o executivo da AEB, é preciso levar em conta que haverá exceções. Muitos produtos manufaturados no Brasil exportados para os EUA representam operações entre matriz e filiais. “Haverá um tratamento preferencial entre elas. Possivelmente o preço vai ser menor do que se estivesse vendendo para outra empresa”, avalia.

Outros itens do Brasil podem se beneficiar, acrescenta a professora da FGV. No caso de café torrado, por exemplo, que representou 4,7% das exportações em 2024, o país tem mais facilidade

em encontrar outros compradores. E dificilmente os consumidores americanos absorverão um grande aumento de preços. É um caso de desvantagem para eles.

“É de se imaginar que o fluxo China-EUA seja menor. Isso traz oportunidades para o Brasil. No agro, por exemplo, o prêmio da soja nos portos brasileiros nunca esteve tão alto em relação a Chicago”, diz Nelson Ferreira, sócio sênior da consultoria McKinsey. É possível substituir importações americanas da China, e substituir importações chinesas dos Estados Unidos. Nos EUA, há abertura para os setores de mobiliário, vestuário, calçados e alguns eletrônicos, aposta. O Brasil deve enfrentar uma competição natural com México, América Central e países do sudeste asiático.

A composição básica do comércio brasileiro com os americanos não deve ser afetada. Por outro lado, no caso de o governo brasileiro retaliar com tarifas, isso poderia prejudicar a indústria nacional, pois bens de capital, como máquinas e equipamentos, subiriam de preço, assim como produtos farmacêuticos e veterinários. A economista da FGV vê pouca possibilidade de retaliação, no entanto.

Ela usa o exemplo do carvão, que é o sétimo produto importado pelo Brasil (3,5%). “A gente adquire carvão dos EUA para produzir aço, que exportamos para eles. Fazemos isso porque o nosso carvão tem baixa qualidade, baixa combustão”, explica. Desse modo, se a produção brasileira de aço for afetada, os exportadores americanos que vendem carvão poderão pressionar o governo Trump. E, como lembra Beni, os setores de energia, incluindo petróleo e gás, são fortes apoiadores do presidente americano.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 23/05/2025*

## PARA CEOS, É HORA DE REAJUSTAR ESTRATÉGIAS

Líderes de Cosan, JBS, Gerdau, AWS e Amcham analisam impactos das ações de Trump  
*Por Carin Petti — Para o Valor, de São Paulo*



**Lauro Jardim (esq.), Gustavo Werneck, Marcelo Martins, Shannon Kellogg, Gilberto Tomazoni e Abrão Neto no evento — Foto: Vanessa Carvalho/Valor**

Diante das guinadas na política econômica e comercial dos Estados Unidos, companhias brasileiras vêm calibrando suas estratégias e prioridades. No painel “Relações Comerciais Brasil - EUA na Visão das Empresas”, mediado pelo jornalista Lauro Jardim, colunista de “O Globo” e da Rádio CBN, executivos da Câmara Americana de Comércio para o Brasil (Amcham), Cosan, JBS, Gerdau e Amazon Web Services (AWS) compartilharam suas respostas ao atual cenário.

Para Gustavo Werneck, CEO da Gerdau, entender a mentalidade do presidente Donald Trump é essencial para definir as estratégias da companhia em relação aos Estados Unidos. “A compreensão das crenças vai nos ajudando a tomar decisões de negócios”, afirmou.

Ele contou que, ainda no primeiro mandato de Trump, duas iniciativas pessoais lhe ajudaram a entender melhor as convicções do presidente: uma conversa com o então secretário de Comércio dos Estados Unidos, Wilbur Ross, e a leitura de dois livros de Donald Trump - “The Art of the Deal” e “The Art of the Comeback”.

Segundo ele, a busca de informações deixou evidente que o governo daria prioridade ao desenvolvimento da indústria local e setores associados à defesa, especialmente a indústria naval,

com oportunidades para produtores de aço. “Naquele momento, em 2018, fortalecemos fortemente nossa capacidade produtiva nos Estados Unidos”, disse.

No caso da JBS, segundo o CEO global da companhia, Gilberto Tomazoni, o “impacto pequeno” da guerra tarifária nos negócios com os EUA foi neutralizado por outras operações internacionais. “Nós construímos uma plataforma global já pensando que pode haver descontinuidades ao longo do nosso negócio”, disse. “Se não podemos acessar o mercado dos Estados Unidos, acessamos o da Austrália ou do Brasil”, exemplificou.

Já na Cosan, até agora, o segundo mandato do governo Trump trouxe um impacto “marginalmente positivo”, avalia o CEO da companhia, Marcelo Martins. Segundo ele, o resultado é decorrente das operações do braço logístico Rumo, responsável por 30% das exportações de grãos do Brasil.

“Os investidores chineses estão esperando aumentar o fluxo de exportação do Brasil no sentido da China para substituir parte daquilo que eventualmente vão perder nos Estados Unidos”, disse Martins. Mas, ainda assim, ele prevê o refortalecimento do comércio sino-americano.

Tomazoni também disse que a Cosan tem “atraído cada vez mais investidores chineses e americanos querendo fazer investimentos em infraestrutura no Brasil.” Como exemplo, mencionou a parceria com a gigante chinesa de comércio agrícola Cofco. Em janeiro, a multinacional anunciou desembolso de R\$ 1,2 bilhão na compra de vagões e locomotivas para, em parceria com a Rumo, transportar grãos e açúcar até seu terminal no Porto de Santos.

Na avaliação do CEO da Amcham, Abrão Neto, o comércio entre Brasil e EUA tende “a seguir forte”. A previsão é baseada em sua expectativa positiva para setores que considera mais resilientes, como carne bovina, suco de laranja, máquinas e equipamentos.

Já o rumo de segmentos como data centers é mais incerto, segundo sinalizou Shannon Kellogg, vice-presidente de relações governamentais da Amazon Web Services (AWS). “Os Estados Unidos vão olhar para coisas que bloqueiem ou atrasem a capacidade de empresas americanas crescerem no Brasil, como o arcabouço regulatório”, disse.

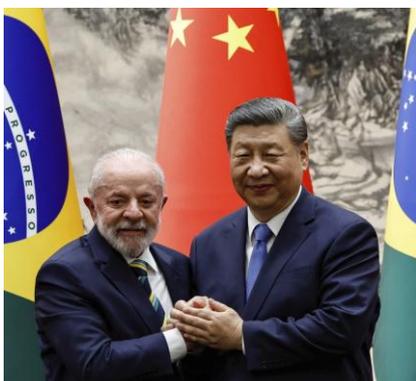
**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 23/05/2025**

## BRASIL PODE SER VENCEDOR DA BRIGA ENTRE CHINA E EUA

Enquanto Lula firmava acordos de cooperação sino-brasileira, governadores e empresários cortejavam investidores em NY

**Por Michael Stott — Financial Times**



**Os presidentes Lula e Xi Jinping se cumprimentam após uma cerimônia de assinatura de tratados, em Pequim — Foto: Tingshu Wang/via AP**

Parecia uma vitória fácil para Xi Jinping na batalha das superpotências por influência global. O líder chinês recebeu três presidentes latino-americanos e um grupo de ministros das Relações Exteriores em uma cúpula regional em Pequim na semana passada. O comércio entre a China e a América Latina superou os US\$ 500 bilhões no ano passado, observou Xi em seu discurso, um aumento de 40 vezes em 25 anos.

Em seguida, ele criticou o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump: “Não há vencedores em guerras tarifárias ou guerras comerciais. Intimidação ou hegemonia só levam ao autoisolamento”.

O presidente brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva, convidado especial de Xi, seguiu o script ao expressar sua admiração e “afeto” pela China. Acompanhava-o uma comitiva de ministros que

participou da visita da Estado além da reunião América Latina-China. Cerca de 20 acordos de cooperação sino-brasileira foram assinados, juntamente com cerca de 27 bilhões de yuans (US\$ 4,8 bilhões) em investimentos planejados.

Do outro lado do oceano, a elite do setor privado brasileiro e um grupo de poderosos governadores estaduais cortejavam outra superpotência. Em Nova York, para uma série anual de conferências de bancos e empresários conhecida como “Brazil Week”, executivos e políticos minimizaram a ideia de que o governo Trump tenha alterado de forma significativa a sólida relação comercial entre os dois gigantes das Américas.

“A indústria brasileira está aqui porque entende perfeitamente a importância da parceria com os EUA”, disse o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Ricardo Alban. “Estamos juntos há mais e 200 anos e nunca menosprezamos essa história.”

Embora os executivos-chefes e banqueiros do Brasil não gostem das tarifas de Trump sobre o aço e o alumínio (ambos exportações brasileiras), eles estão menos incomodados com suas políticas. Muitos deles votaram em Jair Bolsonaro, o ex-presidente brasileiro conhecido como “Trump dos Trópicos”.

Eles estão mais preocupados com a gastança do governo Lula, que opera com um déficit total de quase 8% do PIB, situação que força a alta dos juros, enfraquece o real e afasta investidores americanos, muitas vezes focados no curto prazo.

“Culturalmente, o Brasil está mais alinhado com os EUA e mais próximo dos valores americanos. Mas os empresários brasileiros percebem cada vez mais que, se quiserem investimentos de longo prazo, têm mais parceiros potenciais na China, no Oriente Médio e em Singapura do que nos EUA”, disse Marcos Troyjo, um ex-presidente do Novo Banco de Desenvolvimento (o banco de desenvolvimento do Brics).

Mas o dinheiro dos EUA ainda é importante. Enquanto muitos executivos do próspero setor do agronegócio brasileiro apertavam as mãos de autoridades chinesas ao lado de Lula, o CEO e os bilionários controladores da JBS, a maior produtora de carne do mundo, preferiram ir a Nova York, talvez de olho na iminente listagem das ações da empresa nos Estados Unidos.

Dario Durigan, secretário-executivo da Fazenda do Brasil, também estava em Nova York e fez questão de ressaltar que seu país não está escolhendo lados. “Em um mundo com muita volatilidade e onde as pessoas estão muito inseguras [sobre o futuro], o Brasil está se posicionando como um porto seguro”, afirmou ele.

***“O Brasil estava apontando em ambas as direções e parece estar operando bem”***  
— *Marcos Caramuru*

A relação entre os dois membros fundadores do Brics é menos desigual do que alguns poderiam supor. O Brasil é um dos poucos países que têm um grande superávit comercial com a China e seu domínio nas exportações globais de commodities lhe dá algumas cartas na manga.

O Brasil é responsável por quase 60% das exportações mundiais de soja, enquanto a China, maior importadora mundial da commodity, tem poucas opções para diversificar o fornecimento. (Os EUA são o segundo maior exportador e o terceiro, o Paraguai, reconhece Taiwan em vez de Pequim.) O cenário é parecido com a carne, setor em que o Brasil também lidera as exportações e a China figura como principal compradora.

Apesar das palavras calorosas em Pequim, o Brasil não aderiu à iniciativa chinesa do Cinturão e da Rota para infraestrutura, e nenhum grande novo projeto de construção foi anunciado durante a visita de Lula.

Marcos Caramuru, ex-embaixador brasileiro na China, disse que a visita de Lula foi bem-sucedida ao consolidar o diálogo político e a amizade pessoal com Xi, apesar da falta de novos projetos conjuntos de infraestrutura.

“O Brasil estava apontando em ambas as direções na semana passada e parece estar operando bem”, disse ele sobre as delegações em Pequim e Nova York. “Na China, você precisa do governo para fazer as coisas acontecerem, enquanto que nos EUA você trabalha com o setor privado e não precisa do governo.”

De forma reveladora, o discurso de Lula no fórum China-América Latina não terminou com uma exaltação a Xi, mas com um apelo para que a América Latina se una e construa seu próprio futuro. Se isso acontecer, o Brasil - e não a China - poderá acabar sendo o grande vencedor do encontro da semana passada.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 23/05/2025*

### **ROTA BIOCÊANICA TRARÁ DESAFIOS POLICIAIS, AFIRMA LEWANDOWSKI**

Possíveis impactos devem ser debatidos por ministros da Justiça do Mercosul na próxima semana, na Argentina

*Por Sofia Aguiar e Renan Truffi — De Brasília*



**Lewandowski: rota é avanço “extraordinário”, mas também desafio para polícias — Foto: Brenno Carvalho/Agência**

O Globo O ministro da Justiça, Ricardo Lewandowski, afirmou que a Rota Bioceânica, projeto de integração sul-americana, trará desafios para as polícias locais. De acordo com ele, os possíveis impactos devem ser debatidos em uma reunião no dia 30 em Buenos Aires, na Argentina, que contará com a participação de ministros da Justiça de países do Mercosul.

“Eu acho que será um avanço extraordinário para a economia da região, mas também trará desafios importantes para as polícias locais, e creio que este será um dos temas a ser debatido nesta reunião”, afirmou o ministro, em entrevista coletiva nesta quinta-feira (22) em Brasília.

A Rota Bioceânica usa trecho do projeto Rotas de Integração Sul-Americana, encabeçado pelo Ministério do Planejamento, liderado pela ministra Simone Tebet. O objetivo do projeto é fortalecer o fluxo comercial da região e o escoamento pelo Pacífico.

#### **Obra vai demandar mais delegacias de PF, Receita e Polícia Rodoviária Federal, diz ministro**

Na avaliação de Lewandowski, tal integração, apesar de ser positiva do ponto de vista econômico, vai representar o “surgimento de uma série de desafios na área de segurança porque teremos quilômetros de extensão de rodovias comuns entre os países vizinhos, teremos pontes”, citou.

De acordo com ele, serão necessárias a integração e a construção de delegacias da Polícia Federal, da Receita e da Polícia Rodoviária Federal, bem como de forças policiais dos países vizinhos.

Segundo o ministro, no encontro de Buenos Aires também serão firmados acordos de cooperação. “Nosso objetivo é tornar a cooperação e a supervisão policial ainda mais eficazes no combate às ameaças do crime organizado ao longo da tríplice fronteira”, comentou.

As falas do ministro aconteceram na manhã de ontem em cerimônia de abertura da quarta Reunião da Interpol para Chefes de Polícia da América do Sul. O foco do encontro foi discutir um plano

concreto que vai delinear quais as prioridades, ações e mecanismos a serem utilizados para o combate ao crime transnacional.

O evento reuniu chefes de polícia da Argentina, da Bolívia, do Chile, da Colômbia, do Equador, da Guiana, do Peru, do Suriname, do Uruguai e da Venezuela, além de autoridades da Organização Internacional de Polícia Criminal (Interpol), incluindo o secretário-geral, Valdecy Urquiza.

Na agenda, Lewandowski disse que o êxito do combate ao crime organizado transnacional exige a união de esforços e de recursos, como ações conjuntas de inteligência, de doutrina, de equipamentos, de tecnologias e de operações entre as forças de segurança.

“Tenho defendido o aperfeiçoamento dos mecanismos de troca de informações entre as polícias sul-americanas. Devemos trabalhar para integrar as bases de dados, estimular a troca de informações e promover ações policiais coordenadas”, comentou.

A Rota Bioceânica foi discutida na recente viagem que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva fez à China. Na ocasião, o governo tentou negociar apoio do país asiático para a chamada Ferrovia Bioceânica, projeto que viabilizaria o escoamento da produção de grãos brasileira pelo porto de Chancay, no Peru.

O porto foi financiado pela China e inaugurado por Xi Jinping, presidente do país, em novembro passado. Uma saída pelo Pacífico encurtaria o tempo de transporte das exportações brasileiras até os mercados asiáticos.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 23/05/2025*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### GT DA ANTAQ PARA ESTRUTURAR LOGÍSTICA E REGULAÇÃO NA MARGEM EQUATORIAL

*Da Redação Portos e logística 23/05/2025 - 19:18*



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) oficializou a criação do grupo de trabalho (GT) da Margem Equatorial, com o objetivo de articular e acompanhar as ações necessárias à estruturação logística e regulatória da nova fronteira energética brasileira. A coordenação ficará a cargo da diretora Flávia Takafashi. A primeira reunião do GT está marcada para a próxima quinta-feira (29) e contará com a participação de representantes da Petrobras, da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e de outros atores estratégicos.

O grupo terá atuação transversal na avaliação de processos de outorga e na autorização de serviços de navegação — como apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem, longo curso e afretamento — além de tratar da infraestrutura aquaviária necessária à logística da região. De acordo com a Antaq, a instalação do GT visa garantir que as operações na Margem Equatorial ocorram com eficiência, segurança e respeito aos desafios ambientais.

A Margem Equatorial, que se estende do Amapá ao Rio Grande do Norte, é considerada uma das áreas mais promissoras para a exploração de petróleo e gás no Brasil. O grupo vai contribuir para a construção de um ambiente regulatório sólido e coordenado, com foco na previsibilidade e no fortalecimento da infraestrutura nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 23/05/2025

## MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM SANTOS ATINGE NOVO RECORDE EM ABRIL

Da Redação Portos e logística 23/05/2025 - 18:31



O Porto de Santos (SP) registrou em abril de 2025 sua quarta marca recorde consecutiva na movimentação de contêineres, com 459,7 mil TEU movimentados, volume 2% superior ao do mesmo mês do ano anterior. No acumulado do primeiro quadrimestre, foram 1,8 milhão de TEU, alta de 5,6% em relação ao mesmo período de 2024. Os números foram divulgados pela Autoridade Portuária de Santos (APS), nesta sexta-feira (23).

O total de cargas movimentadas em abril foi de 14,8 milhões de toneladas, com destaque para a soja, que atingiu 5,9 milhões de toneladas (+1,3%), a celulose (874 mil toneladas, +3,9%) e os combustíveis, especialmente óleo diesel e gasóleo (196,7 mil toneladas, +49,4%). Os desembarques cresceram 4,3% no mês, totalizando 3,6 milhões de toneladas.

No acumulado do ano, o volume total de cargas movimentadas foi de 55,6 milhões de toneladas, queda de 2,4%, impactada principalmente pela redução de 40,9% na exportação de açúcar. Apesar disso, a movimentação de açúcar em abril de 2025 ainda foi 25% maior que no mesmo mês de 2023.

A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira subiu para 29,6% em abril. A China permanece como principal parceiro comercial, com 28,7% das transações, e São Paulo é o principal estado de origem das operações, com 51,1%. O Porto de Itajaí, também administrado pela APS, movimentou mais de 1,1 milhão de toneladas em abril, crescimento de 5,3% em relação ao mesmo mês de 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 23/05/2025

## ANTAQ ATUALIZA NORMA SOBRE TRANSFERÊNCIAS SOCIETÁRIAS NO SETOR PORTUÁRIO

Por Danilo Oliveira Portos e logística 22/05/2025 - 21:09



*TUPs e operadores portuários estão entre beneficiados pela mudança no normativo, que visa reduzir incertezas e facilitar planejamento de reorganizações societárias em concessões, arrendamentos e autorizações*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) editou uma resolução que traz mudanças na forma como são conduzidas as transferências societárias no setor portuário. A resolução 128/2025, que entrou em vigor na última terça-feira (20), trata dos procedimentos de transferência de controle societário ou de titularidade de contratos de concessão de portos organizados, de arrendamentos e de adesão para exploração de instalações portuárias. O processo foi deliberado pela diretoria colegiada da Antaq na reunião ordinária 586, realizada no último dia 13 de maio.

A expectativa dos agentes é que, com a nova norma, os processos ganhem mais rigor e previsibilidade, ampliando a fiscalização e a segurança jurídica. O advogado Felipe Castilho observa que a principal mudança introduzida pela norma é o estabelecimento formal de que a transferência

de controle societário somente será considerada efetiva após o devido registro na junta comercial competente. Ele considera que essa exigência cria um marco 'objetivo' e 'incontestável' para a materialização da operação, mitigando o risco de situações em que alterações societárias permaneçam 'pendentes' por tempo indefinido após a aprovação regulatória.

“Mais do que uma formalidade documental, a norma reforça a importância da comunicação tempestiva e da transparência entre os agentes privados e a Antaq nos pedidos de alteração de controle societário, fortalecendo a governança regulatória e a rastreabilidade dos atos autorizativos no setor portuário”, disse Castilho, do escritório Kincaid Mendes Vianna, à Portos e Navios.

Para o advogado, os terminais de uso privado (TUPs) e operadores portuários estão entre os principais beneficiados pela mudança normativa, já que agora contam com procedimentos mais claros, padronizados e com prazos definidos, o que reduz incertezas e facilita o planejamento de reorganizações societárias. Da mesma forma, os investidores institucionais e fundos de investimento, que valorizam ambientes regulatórios com riscos jurídicos controláveis e marcos objetivos para a efetivação das operações, favorecendo a segurança e a atratividade das transações.

Castilho também vê como beneficiadas da resolução as empresas em processo de reestruturação, que dependem de agilidade e previsibilidade em fusões, aquisições ou na entrada de novos sócios estratégicos para viabilizar novos ciclos de investimento e crescimento no setor portuário, assim como os próprios entes reguladores, que passam a dispor de mecanismos mais eficazes de acompanhamento da conformidade dos atos societários.

Recentemente, a Antaq aprovou dois processos relevantes de aquisição do controle acionário entre gigantes do setor: um envolvendo a compra da Wilson Sons pela MSC e outro da CMA CGM adquirindo o controle da Santos Brasil. Castilho acredita que ambos os casos, de grande relevância para o setor portuário, certamente proporcionaram aprendizados práticos à agência, os quais podem ter contribuído para a identificação de oportunidades de aprimoramento regulatório.

“É possível que tais experiências tenham ensejado a necessidade de ajustes pontuais no normativo, como os promovidos pela resolução 128/2025, com o objetivo de conferir maior segurança jurídica, padronização e previsibilidade aos procedimentos de transferência de controle societário no âmbito dos contratos portuários regulados”, comentou o advogado.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/05/2025*

## **DUIIMP IMPÕE NOVAS EXIGÊNCIAS E REFORÇA NECESSIDADE DE ADEQUAÇÕES NO SETOR PORTUÁRIO E LOGÍSTICO**

*Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 22/05/2025 - 18:12*



*Nova declaração aduaneira substitui a DI e exige reorganização de catálogos, revisão fiscal e integração digital entre sistemas até 2025*

A Declaração Única de Importação (Duimp), que está sendo implementada em etapas pelo governo federal e deve se tornar obrigatória até o fim de 2025, altera de forma significativa os processos de importação no Brasil. Com impactos diretos sobre terminais portuários, operadores logísticos e empresas de comércio exterior, a Duimp substitui a Declaração de Importação (DI) e exige a criação

de um catálogo de produtos detalhado, integração com o Portal Único e ajustes em sistemas internos, sob risco de multas, atrasos na liberação de cargas e gargalos operacionais.

A mudança afeta toda a cadeia logística ligada ao comércio exterior, incluindo operadores portuários, despachantes aduaneiros, transportadoras e importadores. Um dos principais pontos de atenção é a

obrigatoriedade do catálogo de produtos, que deve conter descrições técnicas completas, atributos e classificações fiscais corretas para cada item a ser importado. A precisão dessas informações é essencial para o registro e processamento da nova declaração digital.

“Essa estruturação é fundamental para garantir o fluxo da importação dentro do novo modelo. O catálogo se tornou o centro das operações, e qualquer erro pode interromper o desembarço aduaneiro”, afirmou Alexandre Pimenta, CEO da integradora logística Asia Shipping.

Para evitar penalidades e gargalos operacionais, a recomendação é iniciar o mapeamento dos produtos com base nas importações dos últimos dois anos, dando prioridade aos itens mais recorrentes. Em segmentos com alta rotatividade de produtos e múltiplas variações técnicas — como autopeças, eletrônicos e bens de consumo —, a atualização constante do banco de dados é vista como um desafio adicional.

A Asia Shipping tem utilizado a plataforma em nuvem Dati, que automatiza cerca de 87% das etapas operacionais e oferece integração direta com o Portal Único. A solução, baseada em inteligência artificial, permite análise de dados históricos, atualização em tempo real do catálogo e geração de alertas para possíveis inconsistências. “A automação é uma aliada importante para operadores logísticos que atuam com múltiplos CNPJs ou unidades descentralizadas”, destacou Pimenta.

A ausência de integração entre sistemas internos e o Portal Único é apontada como um dos maiores riscos para quem deixar a adaptação para a última hora. A depender do volume de produtos e da complexidade das operações, atrasos na conformidade podem impactar diretamente a eficiência dos terminais e das cadeias logísticas.

Setores como tecnologia, varejo, saúde e o próprio setor automotivo são considerados mais expostos às exigências da Duimp, especialmente pelo volume e diversidade dos produtos movimentados. Além disso, empresas que operam em zonas portuárias ou dependem de liberações ágeis para manter cronogramas logísticos estão entre as que mais precisam se antecipar.

A Duimp segue em implementação por fases e, até o final de 2025, substituirá integralmente a DI. Especialistas alertam que a preparação deve ser técnica e operacional, envolvendo reestruturação de dados, revisão fiscal, integração de sistemas e capacitação de pessoal. Para os operadores logísticos e portuários, a adaptação é também uma medida preventiva para manter a fluidez nas operações e atender às novas exigências do comércio exterior brasileiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/05/2025*

## ULTRACARGO ANUNCIA EXPANSÃO EM SUAPE COM INVESTIMENTO DE R\$ 155 MILHÕES

*Da Redação Portos e logística 22/05/2025 - 18:15*



A Ultracargo apresentou, na última quarta-feira (22), o plano de expansão da unidade instalada no Complexo de Suape (PE), em reunião com representantes da estatal portuária e da Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco. O projeto da empresa do grupo Ultra prevê um investimento de cerca de R\$ 155 milhões, com início das obras ainda em 2025 e nova operação prevista para 2028.

A expansão inclui a construção de quatro novos tanques com capacidade de 10 mil metros cúbicos (m<sup>3</sup>) cada, destinados ao armazenamento de gasolina, etanol anidro e etanol hidratado. Os tanques terão 25 metros de diâmetro e 21,6 metros de altura. Atualmente, a unidade de Suape tem capacidade total

de 157.910 m<sup>3</sup>, sendo 152.910 m<sup>3</sup> distribuídos em 39 tanques para granéis líquidos e uma esfera de 5.000 m<sup>3</sup> para butadieno.

Durante a apresentação, representantes da Ultracargo destacaram a importância estratégica da unidade em Suape. A estatal portuária vê o projeto como mais um passo na consolidação de Suape como referência nacional na movimentação de granéis líquidos. O grupo Ultra atua há 87 anos nos setores de mobilidade, energia e logística, por meio das empresas Ipiranga, Ultragaz, Ultracargo e Hidrovias do Brasil.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/05/2025*

### WÄRTSILÄ FORNECERÁ MOTOR PRINCIPAL E SISTEMA SCR PARA NOVA EMBARCAÇÃO DE PESCA DE LAGOSTA DA CLEARWATER SEAFOODS

*Da Redação Indústria naval 22/05/2025 - 18:20*



A fabricante finlandesa Wärtsilä foi contratada para fornecer o motor principal e o sistema de redução catalítica seletiva (SCR) para uma nova embarcação de pesca de lagosta encomendada pela operadora canadense Clearwater Seafoods. A embarcação, com 40,9 metros de comprimento, será construída no estaleiro Hvide Sande, na Dinamarca, e vai operar no Atlântico Norte. O pedido foi feito no segundo trimestre de 2025, com entrega prevista para o primeiro trimestre de 2026.

Projetada com foco em eficiência e sustentabilidade, a embarcação contará com soluções projetadas para atender às exigentes condições da região. De acordo com a fabricante, o motor Wärtsilä 20 é compacto e versátil, adequado para uso como motor principal ou gerador, e será complementado pelo sistema SCR, que melhora a eficiência energética, reduz ruídos e emissões.

Representantes da Clearwater e do estaleiro destacaram a experiência da Wärtsilä como fator decisivo para a escolha, especialmente pela compreensão das necessidades operacionais específicas da pesca de lagosta. A empresa finlandesa reforçou seu compromisso em fornecer soluções confiáveis e sustentáveis para o setor pesqueiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/05/2025*

### FPSO 'ALEXANDRE DE GUSMÃO' É AUTORIZADA A OPERAR NO CAMPO DE MERO

*Da Redação Offshore 22/05/2025 - 18:18*



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) autorizou, na última quarta-feira (21), o início da operação do FPSO Alexandre de Gusmão, que está localizado no campo de Mero, no pré-sal da Bacia de Santos, a cerca de 190 quilômetros da costa do Rio de Janeiro. A unidade, operada pela Petrobras e afretada da SBM Offshore, tem capacidade para produzir até 180 mil barris de petróleo por dia e processar até 12 milhões de metros cúbicos de gás.

A autorização seguiu etapas de auditoria e inspeção que começaram ainda no estaleiro na China e foram concluídas no Brasil. O processo envolveu a aprovação de sistemas de segurança e medição de produção. A ANP realizou 57 pareceres técnicos e 79 análises de condicionantes para garantir a conformidade dos sistemas operacionais da unidade, resultando em 45 aprovações.

Nos sistemas de medição, 15 não conformidades foram identificadas, cinco delas críticas, todas corrigidas antes da entrada em operação. Esses sistemas são fundamentais para assegurar a medição correta da produção e o cálculo das participações governamentais. O FPSO Alexandre de Gusmão se junta às demais unidades em operação no campo de Mero: Pioneiro de Libra, Guanabara, Sepetiba e Marechal Duque de Caxias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/05/2025

## ARTIGO - COMO FINANCIAR O FUTURO DA INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA? O PAPEL ESTRATÉGICO DO FMM

Por Kenyth Alves de Freitas e Leandro de Carvalho Henrique *Opinião 22/05/2025 - 20:34*



A indústria naval brasileira já foi protagonista no cenário mundial. Nos anos 1970, o setor chegou ao segundo lugar no ranking global de encomendas e empregava mais de 40 mil trabalhadores. No entanto, décadas seguintes de desindustrialização e crise econômica comprometeram sua trajetória de crescimento. Hoje, diante de novos desafios e oportunidades especialmente com o avanço do setor de óleo e gás, a retomada do protagonismo passa pelo acesso a crédito em condições viáveis. É aí que entra o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

O Fundo da Marinha Mercante é a principal ferramenta de financiamento da construção naval no Brasil. Administrado pelo Ministério dos Transportes, o fundo é abastecido por um tributo específico, o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), e operado por bancos públicos e de economia mista, como Banco do Brasil, BNDES e Caixa Econômica Federal. O objetivo é claro: viabilizar projetos estratégicos com juros subsidiados, prazos longos e carência estendida, condições muitas vezes inalcançáveis no sistema bancário tradicional.

### Os Desafios de Financiar Navios no Brasil

Construir um navio não é tarefa simples. Trata-se de um bem de capital de altíssimo valor, feito sob encomenda e com ciclos longos de produção e uso. Para viabilizar esse tipo de empreendimento, as empresas precisam de linhas de crédito compatíveis com o risco e o porte do projeto.

Nos últimos anos, o chamado “Custo Brasil” que envolve burocracia, ineficiência logística e instabilidade regulatória, somado às altas taxas da Selic, tem encarecido ainda mais o financiamento privado. Com isso, o FMM se tornou peça-chave para manter as margens financeiras e garantir competitividade à indústria naval.

Ainda assim, acessar os recursos do fundo não é tarefa trivial. As empresas precisam comprovar capacidade técnica, apresentar projetos detalhados e adequar-se às exigências dos agentes financeiros. A burocracia e a pouca divulgação sobre os critérios de elegibilidade afastam potenciais interessados e limitam o impacto do fundo no setor.

### A Importância Estratégica da Construção Naval

A expansão recente da oferta de crédito reforça essa tendência de aquecimento no setor de construção naval. Em 2024, o BNDES aprovou R\$ 6 bilhões em financiamentos com recursos do Fundo da Marinha Mercante, o maior valor em 12 anos e mais de três vezes o total liberado entre 2019 e 2022. Além disso, o setor naval brasileiro recebeu autorização para R\$ 30,8 bilhões em investimentos, abrangendo 430 projetos, entre construção de embarcações, reparos navais e obras portuárias.

A indústria naval não movimenta apenas estaleiros. Ela ativa uma complexa cadeia produtiva com fornecedores de aço, serviços especializados, mão de obra técnica e logística de alta complexidade.

É também um setor altamente gerador de empregos formais diretos e indiretos e crucial para a soberania logística do país, especialmente na cabotagem e na navegação de longo curso.

Para o Brasil ampliar sua frota de apoio marítimo, modernizar embarcações e atender à demanda crescente por transporte aquaviário, é fundamental fortalecer a base industrial naval. Isso inclui a valorização de políticas públicas robustas, como o Fundo da Marinha Mercante, mas também maior transparência e agilidade na concessão de crédito, além de integração com marcos regulatórios modernos como a Lei da BR do Mar (14.301/2022).

### Um Caminho para o Desenvolvimento

A retomada da indústria naval brasileira não depende apenas de capital. Depende de vontade política, clareza regulatória e instrumentos bem calibrados de fomento. O Fundo da Marinha Mercante é um desses instrumentos. Quando bem utilizado, pode catalisar investimentos, modernizar a frota nacional e reposicionar o Brasil no mapa mundial da construção naval.

Mas para isso, é preciso destravar gargalos burocráticos, ampliar a visibilidade do fundo junto às empresas e desenvolver frameworks práticos para submissão de projetos. Assim como rodovias e ferrovias dependem de engenharia e financiamento estruturado, o mar exige planejamento, investimento e visão de futuro. O Fundo da Marinha Mercante, se bem conduzido, pode ser a âncora que faltava para impulsionar esse setor estratégico.



***Kenyth Alves de Freitas é professor do Mestrado em Administração de Empresas do Ibmec Rio.***

***Leandro de Carvalho Henrique é Head de Tesouraria na empresa Camorim Serviços Marítimos, e mestrando em Administração pelo Ibmec Rio.***

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 22/05/2025



## 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.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

Fonte : InforMS  
Data: 23/05/2025