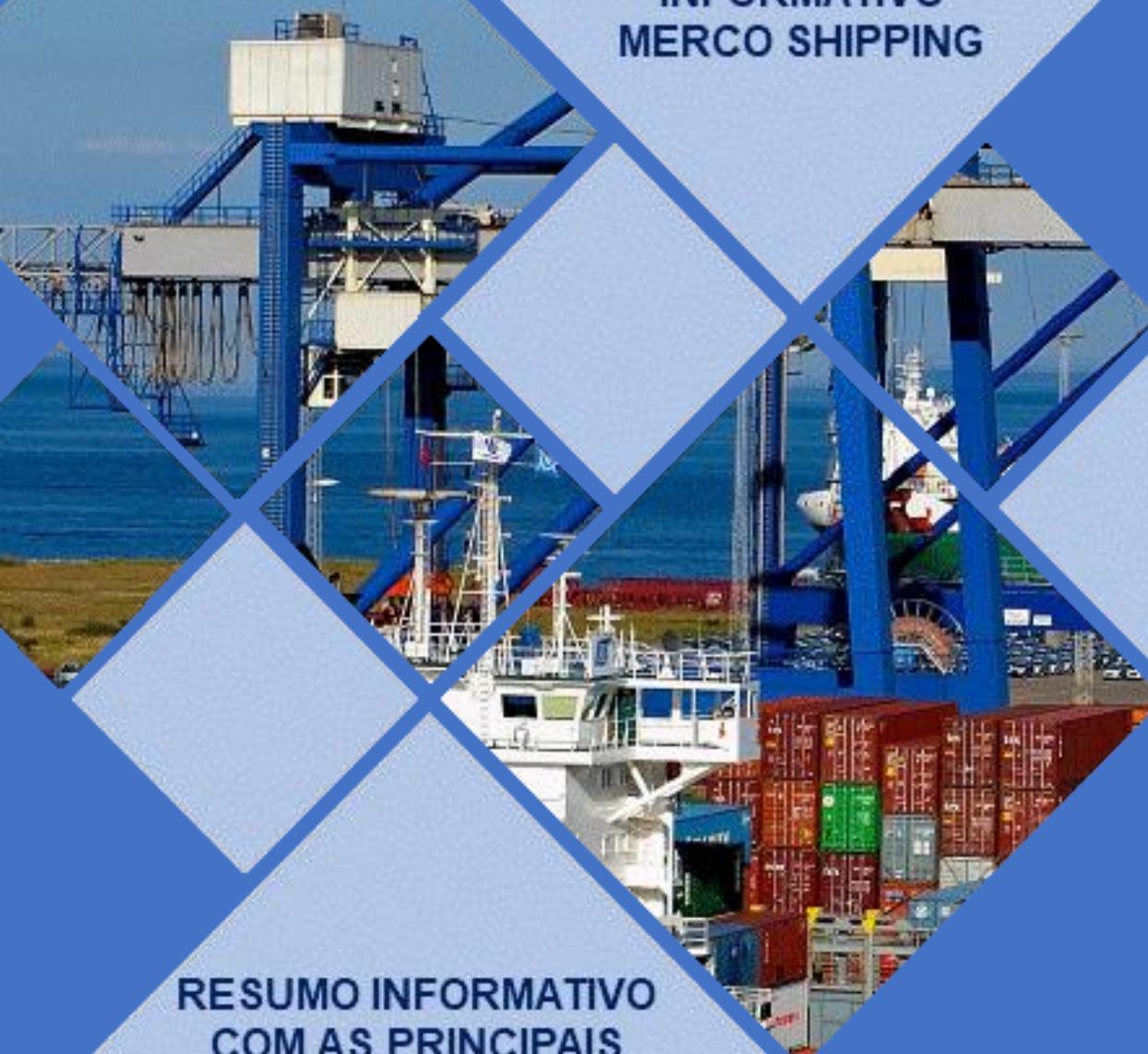


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 097/2025
Data: 17/07/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ AVANÇA E ATRAI INTERESSE DE EMPRESAS; INVESTIMENTO PASSA DE R\$ 6 BILHÕES	4
LULA REGULAMENTA BR DO MAR E DECRETO DEVE AMPLIAR TRANSPORTE DE CARGAS ENTRE OS PORTOS DO BRASIL	4
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
“O TEMPO EM QUE AS EMPRESAS PODIAM IGNORAR A GEOPOLÍTICA ACABOU, DIZ STUENKEL	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
AGÊNCIA DEFINE PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA A CONCESSÃO PARCIAL DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CODEBA8	
GOVERNO FEDERAL ASSINA DECRETO QUE REGULAMENTA A CABOTAGEM NO BRASIL	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
GOVERNO ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE LONGO PRAZO	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	11
AO LADO DO PRESIDENTE LULA, RENAN FILHO VISTORIA OBRAS DA TRANSNORDESTINA NO CEARÁ NESTA SEXTA (18).....	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL – A REGULAMENTAÇÃO DA BR DO MAR	12
NACIONAL - HUB – CURTAS - COP 30 NO PARÁ TERÁ HOSPEDAGEM EM NAVIOS DE CRUZEIRO.....	12
<i>Com 6 mil leitos, o MSC Seaview (da armadora MSC Cruzeiros) e o Costa Diadema (Costa Cruzeiros) foram as</i>	
<i>embarcações escolhidas</i>	13
<i>Operação portuária</i>	13
<i>Público</i>	13
<i>Prejuízo norte-americano</i>	13
<i>Impacto brasileiro</i>	13
<i>Perde-perde</i>	13
NACIONAL - EMPRESA ARGENTINA VENCE LEILÃO DA PONTE SÃO BORJA-SANTO TOMÉ.....	13
NACIONAL - CONGRESSO E GOVERNO ARTICULAM RESPOSTA CONJUNTA A TARIFAS DOS EUA.....	15
NACIONAL - GOVERNO REGULAMENTA BR DO MAR PARA AMPLIAR A CABOTAGEM NO PAÍS.....	15
NACIONAL - REGULAMENTAÇÃO PERMITE TRIPLICAR FROTA COM NAVIOS SUSTENTÁVEIS	17
NACIONAL - EXPLORAÇÃO DO PRÉ-SAL TERÁ NOVOS LEILÕES E USO AMPLIADO DO FUNDO SOCIAL	17
NACIONAL - P-78 PARTE DE SINGAPURA RUMO AO PRÉ-SAL E DEVE ANTECIPAR PRODUÇÃO EM BÚZIOS	18
NACIONAL - MINISTRO SE REÚNE COM BANCADA DO NORTE PARA FORTALECER AEROPORTOS REGIONAIS	19
REGIÃO SUDESTE - SOROCABA OBTÉM STATUS DE AEROPORTO INTERNACIONAL PARA MANUTENÇÃO.....	20
REGIÃO SUDESTE - SANTOS BRASIL ABRE INSCRIÇÕES PARA NOVA TURMA DO FORMARE EM GUARUJÁ.....	21
BRASIL EXPORT - INFRAESTRUTURA NO CENTRO DOS DEBATES NO MERCOSUL EXPORT EM ASSUNÇÃO, NO PARAGUAI ...	22
BRASIL EXPORT - CONSELHOS DO BRASIL EXPORT GANHAM NOVOS INTEGRANTES	23
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO MERCOSUL EXPORT 2025	24
OPINIÃO – DIREITO - PL 733/2025 E A REPRESENTAÇÃO SINDICAL NO TRABALHO PORTUÁRIO: POSSÍVEIS MUDANÇAS	
LEGISLAVAS À VISTA	24
C O N E X Ã O NORDESTE - TARIFAÇO DE DONALD TRUMP PREJUDICA INDÚSTRIA SALINEIRA DO RN.....	26
C O N E X Ã O NORDESTE - BR DO MAR DEVE IMPULSIONAR OS PORTOS DO NORDESTE	26
C O N E X Ã O NORDESTE - CEARÁ GANHA DUAS NOVAS ROTAS AÉREAS DA GOL.....	27
BAHIA ECONÔMICA - BA	28
GOVERNO REGULAMENTA BR DO MAR E PROJETA NOVA ROTA PARA BARATEAR CUSTOS LOGÍSTICOS. 28	
JORNAL O GLOBO – RJ	29
APÓS TARIFAÇO DE TRUMP, LULA DIZ QUE PAÍS É 'SOBERANO' E VAI 'COBRAR IMPOSTO DAS EMPRESAS AMERICANAS DIGITAIS'29	
PETROBRAS BUSCA AMPLIAR VENDA DE COMBUSTÍVEIS PARA ÁSIA APÓS TARIFA DOS EUA	30
LULA DIZ QUE BRASIL BUSCA DIÁLOGO SOBRE TARIFAÇO, MAS NÃO ACEITARÁ IMPOSIÇÕES DE TRUMP: 'ELE NÃO FOI ELEITO	
PARA SER O IMPERADOR DO MUNDO'	31
EM UMA DISCUSSÃO DE FATO COMERCIAL, BRASIL TEM POUCOS PRODUTOS PARA NEGOCIAR, DIZEM ECONOMISTAS.....	32
RIVALS NA CELULOSE, ÉLDORADO E SUZANO VÃO TROCAR MADEIRA ENTRE SI	34
TRUMP MIRA ETANOL E CULPA TARIFAS DE IMPORTAÇÃO, MAS PARTE DO PROBLEMA FOI CRIADO PELOS EUA. ENTENDA	34
EM MEIO A TARIFAÇO DE TRUMP, EXPORTAÇÕES DO BRASIL PARA A CHINA TÊM MAIOR QUEDA EM DEZ ANOS.....	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	38
LULA DIZ QUE NÃO CEDERÁ À PRESSÃO DOS EUA E QUE VAI COBRAR IMPOSTO DAS EMPRESAS AMERICANAS DIGITAIS.....	38



APÓS CARTA DE TRUMP, ATAQUES AO STF EM REDES SOCIAIS SOMAM 16 MILHÕES DE INTERAÇÕES	40
AGÊNCIA MOODY'S LISTA 15 EMPRESAS COM MAIS RISCO DE SEREM AFETADAS POR TARIFAS DOS EUA; VEJA RANKING	41
LULA MANTÉM 99% DOS GASTOS NO CARTÃO CORPORATIVO SOB SIGILO, APONTA TCU	42
CASA BRANCA REBATE LULA E DIZ QUE TRUMP NÃO QUER SER 'IMPERADOR DO MUNDO', MAS 'PRESIDENTE FORTE'	43
JUSTIFICATIVA DE TRUMP PARA AS TARIFAS MOSTRA QUE NEGOCIAÇÃO SERÁ IRRACIONAL, DIZ DUQUESA DE TAX	44
RECEITA DIZ QUE NÃO HAVERÁ OBRIGATORIEDADE NA COBRANÇA RETROATIVA DO IOF APÓS DECISÃO DE MORAES	45
PETROBRAS AVALIA VOLTAR AO SETOR DE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS; MERCADO VÊ MEDIDA COMO NEGATIVA	45
VALOR ECONÔMICO (SP).....	47
CALOR RECORDE NA CHINA ELEVA DEMANDA POR ENERGIA PARA MÁXIMA HISTÓRICA	47
DECRETO INCLUI TERMINAIS PORTUÁRIOS NA LISTA DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS	48
CONGRESSO RATIFICA CONVENÇÃO E FORTALECE MEDIAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE EMPRESAS.....	49
CABOTAGEM VAI REDUZIR CUSTO, AFIRMA COSTA FILHO.....	51
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	52
TRANSPETRO INAUGURA USINA SOLAR PARA ABASTECER TERMINAL DE BELÉM	52
PRIMEIRO MOTOR MOVIDO À AMÔNIA DA WINGD É INSTALADO EM EMBARCAÇÃO.....	53
ARTIGO - NAVEGANDO EM MARES DE INCERTEZA: QUAL O FUTURO DOS REGIMES ESPECIAIS PARA INDÚSTRIA DE ÓLEO E GÁS?53	
BRASIL ENFRENTARÁ BARREIRAS SE USAR LEI DE RECIPROCIDADE CONTRA TARIFAS DE TRUMP.....	55
EXPORTADORES AVALIAM QUE TARIFAÇÃO NÃO AFETOU CONTRATOS DO CAFÉ BRASILEIRO	56
EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS SUPERAM US\$ 300 BILHÕES NO 1º SEMESTRE, DIZ APEX.....	57
AGENTES NÃO ENXERGAM IMPACTO DE DECRETO DO BR DO MAR NO CURTO PRAZO	58
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	60
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	60



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ AVANÇA E ATRAI INTERESSE DE EMPRESAS; INVESTIMENTO PASSA DE R\$ 6 BILHÕES

Projeto recebeu o primeiro aval ambiental da Cetesb; leilão está marcado para setembro
A Tribuna.com.br, com informações do Estadão Conteúdo 17 de julho de 2025



Túnel ligará Guarujá e Santos por baixo da água; módulos de concreto serão usados para a construção (Sívio Luiz/AT)

O projeto do túnel imerso Santos-Guarujá recebeu o primeiro aval ambiental. O parecer técnico favorável ao Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-Rima) foi emitido pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb). A proposta segue agora para deliberação do Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema).

O leilão, inicialmente marcado para 1º de agosto, foi adiado para 5 de setembro. A justificativa oficial é de que o novo prazo permitirá maior maturação das propostas.

O projeto prevê R\$ 6,8 bilhões em investimentos. O valor foi ampliado em cerca de R\$ 800 milhões na nova versão do edital, publicada no mês passado. Esse dinheiro será dividido entre Estado e União, sendo o Governo Paulista responsável pela licitação.

Já há interessados confirmados para a disputa. A construtora brasileira Marquise Infraestrutura se uniu à italiana WeBuild para formar um consórcio que disputará o certame. A multinacional China Communications Construction Company (CCCC) também afirmou ao governo brasileiro que vai participar, segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Sívio Costa Filho.

O prazo da concessão será de 30 anos, abrangendo a construção, operação e manutenção do túnel, que terá 1,5 km de extensão (sendo 870 metros submersos).

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 17/07/2025

LULA REGULAMENTA BR DO MAR E DECRETO DEVE AMPLIAR TRANSPORTE DE CARGAS ENTRE OS PORTOS DO BRASIL

Decreto assinado pelo Presidente autoriza aluguel de embarcações estrangeiras, reduz custos e fortalece a indústria naval brasileira

Por A Tribuna.com.br 17 de julho de 2025 às 10:04



Decreto permite que empresas de cabotagem ampliem em até 50% a tonelage da frota própria com afretamento de embarcação estrangeira (Carlos Nogueira/AT/Arquivo)

Esperado há mais de três anos pelo setor portuário, o decreto que regulamenta a Lei da Cabotagem (14.301/2022), a chamada BR do Mar, foi assinado nesta quarta (16) pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), em Brasília. A expectativa do Governo Federal é



incentivar o modal no Brasil, reduzindo custos.

As empresas que operam com cabotagem, que é o transporte de mercadorias por navios entre os portos dentro do País, aguardavam a medida para expandir operações. Os custo logístico no transporte de cargas por esse meio é 60% mais barato do que por caminhões e 40% menor do que por trens.

“A cabotagem é uma alternativa eficiente e sustentável. Um país continental como o Brasil precisa de todos os modais para crescer. Esse é mais um passo no rumo de um Brasil mais competitivo e preparado para o futuro”, afirma Lula.

A regulamentação foi elaborada pela Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), e prevê ainda a redução do valor do frete e do impacto ambiental do transporte de cargas no País.

Ampliação

Com o programa, o governo pretende também ampliar a oferta de embarcações para a navegação, criar novas rotas e aumentar empregos no setor. A BR do Mar também estimula o desenvolvimento e inovação da indústria naval e implementa quesitos de sustentabilidade para permitir o aluguel de embarcações estrangeiras. Para as Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), o programa incentiva a formação e capacitação de marítimos nacionais, operações para novas cargas, rotas e mercados, além de otimizar emprego dos recursos do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Um dos instrumentos estipulados no decreto prevê ainda que uma empresa poderá ampliar em até 50% a tonelage de sua frota própria com afretamento de embarcação estrangeira. Ou seja, se hoje tem dois navios próprios, poderá alugar mais um semelhante em capacidade. Este percentual sobe para 100%, caso a embarcação afretada seja sustentável.

De acordo com a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, há dois tipos básicos de contratação de embarcações previstas em lei: afretamento a casco nu, quando a empresa aluga a embarcação sem tripulação, assumindo os custos de operação e manutenção; e o afretamento a tempo, quando o armador coloca a disposição do afretador o navio completo, com tripulação, por tempo determinado.

Atualmente, a cabotagem representa 11% da carga total transportada por navios e o Plano Nacional de Logística (PNL) projeta um crescimento de 15% nos próximos dez anos, devido à tendência de redução de custos.

Frete

Segundo estudos da Infra S.A., as modificações vão estimular a concorrência no setor e podem reduzir o frete em até 15%, o que representa uma economia de até R\$ 19 bilhões anuais nos custos logísticos.

Em 2024, a cabotagem movimentou 213 milhões de toneladas no Brasil. Cerca de 77% da carga transportada foi em petróleo, especialmente das plataformas offshore até o porto na costa. A BR do Mar deve estimular o transporte de carga em contêiner e carga geral, que hoje respondem por 11% e 2% respectivamente do total transportado por cabotagem.

Lei estimula a indústria naval, diz ministro

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que o decreto de regulamentação do BR do Mar vai estimular a indústria naval brasileira, com a priorização do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a construção de embarcações no País.

O ministro ainda garantiu que a regulamentação do programa “vai reduzir custos logísticos de 20% a 60%, potencializando ainda mais o setor portuário brasileiro”.

Silvio Costa Filho destacou que a regulamentação foi construída “ao lado do sindicato, das entidades, do setor produtivo, de todos que fazem o setor portuário, mas sobretudo da indústria naval brasileira”.

Fortalecer

Segundo ele, o programa terá impacto importante no fortalecimento da cabotagem no Brasil. “Vai fazer com que a gente possa utilizar nossos mares e rios, mas sobretudo os 8 mil km de litoral brasileiro para transformar numa grande BR, para ampliarmos a cabotagem no Brasil. Saímos de 1,2 milhão de contêineres para 2 milhões de contêineres em movimentação”, disse o ministro.

O chefe da pasta explicou que, atualmente, 65% do transporte no Brasil é feito por rodovias. “Quando tivermos outros modais consolidados, e no 2º semestre vamos lançar a BR dos Rios, estaremos preparando novas rotas de integração, gerando competitividade e fortalecendo quem produz no Brasil”.

A BR dos Rios deve ser lançada até outubro, com a agenda de concessões hidroviárias.

Rios

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que a BR dos Rios deve ir em outra direção em relação à cabotagem marítima. O objetivo, segundo ele, continuará sendo de fortalecer a indústria naval, mas com foco em “dialogar com a agenda hidroviária brasileira”.

“Nunca houve concessão hidroviária no Brasil, vamos fazer neste ano. Já foi autorizado pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), em breve deve ser aprovado no TCU (Tribunal de Contas da União), a concessão do Rio Paraguai”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/07/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

“O TEMPO EM QUE AS EMPRESAS PODIAM IGNORAR A GEOPOLÍTICA ACABOU, DIZ STUENKEL

Instabilidade no cenário global abre janela de oportunidades para o Brasil neste momento, avalia Oliver Stuenkel, da FGV

Por Vanessa Siqueira - De Alagoas vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br



Oliver Stuenkel avalia cenário geopolítico e oportunidades de crescimento para o Brasil. Foto: Itawi Albuquerque

O atual cenário geopolítico, marcado por tensões crescentes entre Estados Unidos e China e por medidas protecionistas adotadas por Washington, impõe desafios ao Brasil, mas também abre uma janela única de oportunidades. A avaliação é do professor de Relações Internacionais da FGV, Oliver Stuenkel, que alertou para os riscos concretos de medidas tarifárias americanas afetarem setores estratégicos como

energia e agronegócio. Durante palestra no evento Origem 360, nesta quarta-feira (16), em Maceió, ele defendeu que o Brasil invista no monitoramento de riscos e aproveite seu posicionamento neutro para atrair investimentos e ampliar sua relevância global. E alerta as empresas: é preciso monitorar a geopolítica.

Segundo o especialista, o Brasil possui uma combinação estratégica de estabilidade política relativa, ausência de conflitos geopolíticos diretos e diversidade energética, o que pode atrair investimentos em setores como energia e infraestrutura. “Não há lugar melhor para se estar hoje, geopoliticamente, do que no Brasil. Temos muitos desafios, mas estar fora das grandes tensões é uma vantagem real”, afirmou.

Stuenkel destacou que o mundo caminha para um ambiente menos cooperativo e mais fragmentado, com o fim do período que chamou de “hiperglobalização”, ocorrido entre 1990 e 2015. “Estamos saindo de uma era de alta integração econômica, em que até rivais estratégicos, como EUA e China, mantinham relações comerciais estreitas. Hoje, esse cenário já não existe”, disse.

Energia como ativo estratégico em um mundo instável

Ao falar do setor energético, Stuenkel afirmou que a transição para fontes renováveis se tornou parte da disputa por hegemonia entre grandes potências, especialmente entre EUA e China. “A tecnologia verde é hoje uma prioridade estratégica. A China a enxerga como chave para a supremacia tecnológica”, disse.



Stuenkel alertou para os riscos concretos de medidas tarifárias americanas afetarem setores estratégicos como energia e agronegócio. Foto: Itawi Albuquerque

Ele também destacou como a guerra na Ucrânia e as tensões comerciais entre potências têm atrasado a transição energética em diversas regiões. “Muitos países, como os europeus, tiveram que rever metas ambientais diante da nova necessidade de garantir suprimento energético seguro”, explicou.

Tarifas americanas e imprevisibilidade preocupam o Brasil

Mas esse ambiente de oportunidades no setor energético convive com um cenário de crescente incerteza econômica, especialmente em razão das medidas tarifárias impostas por Washington. Durante sua palestra, Oliver Stuenkel destacou que o Brasil está cada vez mais exposto aos impactos das políticas protecionistas adotadas pelos Estados Unidos, especialmente diante da tensão geopolítica global.

Segundo ele, muitas das barreiras implementadas durante o primeiro governo Trump foram mantidas por Biden, evidenciando uma mudança estrutural no posicionamento americano em relação ao comércio internacional. “Hoje, não há mais um grande consenso na sociedade americana a favor do livre comércio. Isso é coisa do passado”, afirmou o professor.



Stuenkel alertou que essa guinada protecionista coloca em risco setores estratégicos da economia brasileira, como o agronegócio, ao mencionar a ameaça de sanções secundárias dos EUA a países que mantêm relações comerciais com a Rússia. “Isso seria um grande baque para o agro brasileiro, que depende de fertilizantes russos. Uma ruptura nesse fornecimento exigiria soluções complexas e de alto custo”, pontuou.

Para Stuenkel, o Brasil tem a chance de consolidar seu papel como “fornecedor confiável. Foto: Itawi Albuquerque

Ele também chamou atenção para a dificuldade crescente de fazer planejamento de longo prazo diante da imprevisibilidade tributária americana. “Não sabemos qual será o regime tributário

americano no ano que vem para os brasileiros. Isso impacta profundamente nossa capacidade de fazer planejamento de longo prazo”, observou.

Essas barreiras tarifárias e comerciais tendem a se intensificar e a afetar cadeias produtivas globais das quais o Brasil faz parte. “Essa fragmentação pode reduzir o acesso do Brasil a novas tecnologias e mercados estratégicos, se não houver uma diplomacia econômica ativa e bem coordenada”, concluiu.

Stuenkel: realidade global exige um novo papel das empresas

Para Stuenkel, o Brasil tem a chance de consolidar seu papel como “fornecedor confiável” de energia em um ambiente global de incertezas. “Além de termos fontes renováveis abundantes, temos uma previsibilidade política que, hoje, é mais rara em países desenvolvidos”, avaliou.

Ele citou ainda a capacidade do país manter relações com diferentes blocos geopolíticos sem a necessidade de alinhamento automático. “O Brasil é um dos poucos países que pode negociar com China, EUA e Europa sem precisar escolher lado”, analisou.

Mesmo com caminhos mais favoráveis ao país no que diz respeito às oportunidades de negócio, Stuenkel alertou que a nova realidade global exige um novo papel das empresas. “O tempo em que as empresas podiam ignorar a geopolítica acabou. É preciso investir em monitoramento de risco político e atuar de forma mais ativa na defesa de interesses estratégicos”, afirmou.

Ele defendeu que empresas, associações e governos subnacionais adotem estratégias internacionais próprias. “A diplomacia hoje exige múltiplos níveis de atuação. Prefeitos e governadores também devem participar da agenda internacional”, concluiu.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 17/07/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AGÊNCIA DEFINE PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA A CONCESSÃO PARCIAL DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CODEBA

As contribuições podem ser enviadas de 21 de julho até 09 de setembro de 2025



Foto: Porto de Aratu (BA)

Brasília, 17/07/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) definiu o período de contribuições para a Audiência Pública nº 4/2025, que trata do aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização da concessão parcial dos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus.

Essas instalações são administradas pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA). Além disso, também serão licitados os serviços públicos portuários relacionados a esses portos.

As contribuições podem ser encaminhadas para a Agência até o dia 09 de setembro de 2025. A data da sessão pública virtual sobre a licitação será definida em breve.

Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública da concessão parcial dos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus estarão disponíveis neste link.

O período para a realização das contribuições escritas se estende até as 23h59 do dia 09 de setembro de 2025, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia042025@antag.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

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

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

Data: 17/07/2025

GOVERNO FEDERAL ASSINA DECRETO QUE REGULAMENTA A CABOTAGEM NO BRASIL

Normativo incentiva embarcações menos poluentes e pode reduzir fretes em até 15%



Foto: Vosmar Rosa/MPor

Brasília, 16/07/2025 - O Governo Federal assinou, nesta quarta-feira (16), o decreto que regulamenta o programa BR do Mar (Lei 14.301/2022), que visa estimular o uso da cabotagem no transporte de cargas entre portos nacionais em cerimônia no Palácio do Planalto, em Brasília (DF)

A regulamentação prevê a redução do custo do frete e do impacto ambiental do transporte de cargas no país. Segundo estudos da Infra S.A, as modificações vão estimular a concorrência, podendo reduzir o frete em até 15%, o que pode representar uma economia de até R\$ 19 bilhões anuais nos custos logísticos.

De acordo com estimativa da empresa pública, um eventual aumento de 60% no transporte por cabotagem de carga containerizada pode representar uma redução de mais de 530 mil toneladas de CO₂ equivalente por ano, quando comparado com o modo de transporte rodoviário.

Atualmente, a cabotagem representa 11% da carga total transportada por navios e o Plano Nacional de Logística (PNL) projeta um crescimento de 15% nos próximos 10 anos, devido à tendência de redução de custos. O valor médio do frete de uma tonelada transportada por cabotagem é 60% menor que o transporte rodoviário e 40% menor que o ferroviário.

Com o programa, o governo pretende ampliar a oferta de embarcações para a navegação, criar novas rotas, reduzir custos logísticos e aumentar empregos no setor. O BR do Mar também estimula o desenvolvimento e inovação da indústria naval e implementa quesitos de sustentabilidade para permitir o aluguel de embarcações estrangeiras.

Durante o evento, que contou com a presença do diretor-geral substituto da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Caio Farias, foi ressaltada a importância da multimodalidade para o desenvolvimento do país.

Para o ministro da Casa Civil, Rui Costa, um país continental como o Brasil deve saber que os modais são complementares. “Estamos avançando nos investimentos em portos, nas TUPs, mas também nas vias expressas, rodovias duplicadas e estruturas capazes de suportar o aumento da produção e de cargas no país. O que nós estamos buscando aqui, portanto, é reduzir custos, tornar o Brasil mais competitivo, tornar a nossa produção, seja ela de minério, seja ela industrial, agrícola, de proteína, mais competitiva para que a gente consiga gerar emprego e atividades econômicas”.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que com a regulamentação, “a cabotagem pode reduzir os custos logísticos no país, de 20% a 60%, potencializando, ainda mais, o setor portuário brasileiro. E vai fazer com que uma carga, por exemplo, possa sair de contêineres do porto de Suape, de Pernambuco, levando para o porto de Santos, em São Paulo, reduzindo o custo, ajudando na agenda de descarbonização e ajudando na agenda da sustentabilidade”.

Por sua vez, a ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, também falou da necessidade de desenvolver a multimodalidade para acelerar o desenvolvimento do país e aumentar o volume de investimentos.

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: 17/07/2025

Contribuições poderão ser enviadas até 31 de julho, por meio da plataforma Participa + Brasil



Objetivo é estabelecer diretrizes claras e seguras para os contratos de longo prazo - Foto: Antaq

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) abre, nesta quinta-feira (17), consulta pública para discutir a minuta que define as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo a serem firmados entre armadores e embarcadores de carga. O prazo para envio de contribuições é de 15 dias, até 31 de julho, por

meio da plataforma Participa + Brasil (<https://www.gov.br/participamaisbrasil/portaria-das-clausulas-essenciais>).

A proposta em análise atende ao artigo 7º da Lei nº 14.301/2022, que instituiu o Programa BR do Mar, iniciativa voltada à ampliação da navegação por cabotagem no Brasil. O objetivo é estabelecer diretrizes claras e seguras para os contratos de longo prazo, levando em conta aspectos técnicos e jurídicos tanto do transporte marítimo internacional quanto da cabotagem.

Entre os pontos centrais da minuta estão a alocação de riscos entre as partes, prazo mínimo de vigência contratual de cinco anos e a previsão de multa em caso de rescisão antecipada. A proposta



também se inspira em práticas internacionais consolidadas, visando garantir equilíbrio entre os direitos e deveres de embarcadores e transportadores.

Segundo o secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, a medida representa um avanço não apenas na segurança jurídica das operações, mas também na promoção da sustentabilidade. “O contrato traz instrumentos que incentivam a descarbonização e a adoção de práticas mais sustentáveis no transporte marítimo. Além disso, estimula a concorrência e a melhoria da qualidade do serviço de cabotagem no Brasil”, afirmou.

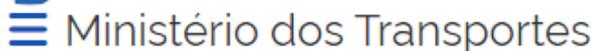
A consulta pública é uma etapa essencial do processo regulatório e reforça o compromisso do Governo Federal com um modelo de governança participativa, transparente e alinhada aos princípios do desenvolvimento sustentável.

Acesse a plataforma *Participa + Brasil* para contribuir com a consulta até o dia 31 de julho.

<https://www.gov.br/participamaibrasil/portaria-das-clausulas-essenciais>

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

Data: 17/07/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

AO LADO DO PRESIDENTE LULA, RENAN FILHO VISTORIA OBRAS DA TRANSNORDESTINA NO CEARÁ NESTA SEXTA (18)

Governo Federal irá anunciar investimento de mais R\$ 1,4 bilhão na ferrovia, principal projeto logístico do Nordeste

O ministro dos Transportes, Renan Filho, visita nesta sexta-feira (18), ao lado do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, as obras da Transnordestina no trecho de Missão Velha (CE). Na ocasião, o Governo Federal irá anunciar novo aporte de R\$1,4 bilhão na ferrovia.

Com investimento de R\$10,7 bilhões, o projeto é considerado uma das mais relevantes iniciativas para o fortalecimento da economia e infraestrutura logística no Nordeste. O empreendimento abrange 1.200 quilômetros de extensão e contempla 21 municípios, com a geração de mais de 4 mil empregos diretos e cerca de 1.200 equipamentos em operação. Até o momento já foram concluídos 676 quilômetros da linha principal, e outros 280 quilômetros seguem em obras.

No início do mês passado, também no Ceará, na cidade de Baturité, o ministro Renan Filho anunciou investimento de R\$1 bilhão para o Lote 8 da ferrovia. A entrega total da Transnordestina está prevista para 2027.

Credenciamento de imprensa

Profissionais de imprensa interessados em cobrir o evento devem realizar o credenciamento por meio do sistema da Presidência da República.

Após a aprovação, as credenciais deverão ser retiradas na praça localizada em frente à Prefeitura de Missão Velha (Rua Santos Dumont, 64 – Centro), entre 8h e 9h.

Serviço

Visita às obras da Transnordestina

Data: Sexta-feira, 18 de julho

Horário: às 11h

Local: Missão Velha (CE)

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

Data: 17/07/2025



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A REGULAMENTAÇÃO DA BR DO MAR

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A assinatura do decreto que regulamenta o Programa BR do Mar, pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, nessa quarta-feira, dia 16, representa um passo decisivo para a modernização da logística brasileira. A iniciativa, gestada pela Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos, almeja expandir a cabotagem no País, reduzir custos e impulsionar a indústria naval.

Em cerimônia do lançamento dessa regulamentação, nessa quarta-feira, em Brasília, o ministro Silvio Costa Filho sublinhou a importância do decreto, construído em parceria com o setor produtivo e a indústria naval. A expectativa de que a regulamentação possa cortar os custos logísticos entre 20% e 60% é um dado que merece destaque. Essa redução de frete, exemplificada pela rota entre Suape (PE) e Santos (SP), não só fortalece o setor portuário, mas também contribui para a agenda de descarbonização e sustentabilidade, um pilar fundamental da economia moderna.

A importância da regulamentação da BR do Mar reside, principalmente, no impulso que dará para a navegação de cabotagem. A utilização dos 8 mil quilômetros do litoral brasileiro para o transporte de cargas entre portos nacionais é uma estratégia logística subaproveitada, com enorme potencial de eficiência e sustentabilidade. Os estudos da Infra S.A., que indicam uma possível redução de até 15% no frete, representando uma economia de até R\$ 19 bilhões por ano, reforçam a urgência e o acerto da medida. Comparativamente, o frete por tonelada na cabotagem é significativamente inferior ao rodoviário e ao ferroviário, o que atesta sua vocação para a competitividade.

O crescimento do setor portuário brasileiro em 2024, com destaque para a movimentação de contêineres, sinaliza um ambiente favorável para o avanço da cabotagem. O anúncio de mais de 60 leilões portuários até 2026 e o lançamento iminente do programa BR dos Rios, voltado à navegação interior, demonstram uma visão integrada do governo para consolidar novos modais de transporte, gerando competitividade e fortalecendo a produção nacional. Presente na cerimônia de lançamento, a ministra Simone Tebet, do Planejamento e Orçamento, acertadamente defendeu o uso da cabotagem como ferramenta de integração nacional e de redução das desigualdades.

Mas, para que o Programa BR do Mar atinja seu pleno potencial, é fundamental que os portos desenvolvam ações para incentivar a cabotagem. Uma das medidas mais eficazes é a adoção de tarifas reduzidas para esse tipo de transporte. Além disso, a otimização dos processos portuários, a agilidade na movimentação de cargas e a integração com outros modais, como ressaltou o ministro Rui Costa, são elementos cruciais para garantir que a cabotagem se torne a espinha dorsal da logística inter-regional do país.

O BR do Mar representa uma janela de oportunidade para o Brasil otimizar sua matriz de transportes, reduzindo custos, promovendo a sustentabilidade e fortalecendo a indústria naval. A efetiva implementação do programa e o engajamento dos portos na criação de um ambiente favorável à cabotagem serão determinantes para que essa nova rota de integração do Brasil se consolide, gerando maiores competitividade e desenvolvimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - COP 30 NO PARÁ TERÁ HOSPEDAGEM EM NAVIOS DE CRUZEIRO

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



COM 6 MIL LEITOS, O MSC SEAVIEW (DA ARMADORA MSC CRUZEIROS) E O COSTA DIADEMA (COSTA CRUZEIROS) FORAM AS EMBARCAÇÕES ESCOLHIDAS

As delegações da Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 (COP 30), que será realizada em novembro, em Belém (PA), já tem suas hospedagens garantidas. Nessa quarta-feira, dia 16, o Governo Federal anunciou a contratação de dois navios de cruzeiro para ampliar a oferta de acomodações na capital paraense, durante o evento. Com 6 mil leitos, distribuídos em suas 3900 cabines, o MSC Seaview (da armadora MSC Cruzeiros) e o Costa Diadema (Costa Cruzeiros) foram as embarcações escolhidas.

OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Os dois navios vão atracar no Terminal Portuário de Outeiro, que passa por obras de revitalização. A instalação, uma extensão do Porto de Belém, localizada ao norte do complexo de navegação, na margem direita da Baía do Guajará, fica a cerca de 50 minutos de onde ocorrerá a COP 30. Mas o Governo promete que a inauguração de uma ponte nos próximos meses reduzirá o tempo de viagem para 30 minutos.

PÚBLICO

As cabines dos navios serão oferecidas a todo o público da COP 30, como delegações da ONU, observadores e representantes de organizações sociais, da academia e do empresariado, informou o secretário extraordinário para a COP30, Valter Correia. As diárias vão variar de US\$ 220 a US\$ 600.

PREJUÍZO NORTE-AMERICANO

Levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI), divulgado nessa quarta-feira, dia 16, estima que os Estados Unidos serão o país mais prejudicado pelas tarifas impostas pelo governo do presidente Donald Trump. Segundo as estimativas da CNI, baseadas em fontes oficiais e estudos econômicos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, e da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), o Produto Interno Bruto (PIB) estadunidense poderá cair 0,37% em razão das barreiras tarifárias impostas ao Brasil, à China e a outros 14 países, além das taxas impostas à importação de automóveis e aço de qualquer nação.

IMPACTO BRASILEIRO

De acordo com o levantamento, o tarifaço poderá reduzir em 0,16% o PIB do Brasil, assim como o da China, além de provocar uma queda de 0,12% na economia global e uma retração de 2,1% no comércio mundial.

PERDE-PERDE

“Os números mostram que esta política é um perde-perde para todos, mas principalmente para os americanos. A indústria brasileira tem nos EUA seu principal mercado, por isso a situação é tão preocupante. É do interesse de todos avançar nas negociações e sensibilizar o governo americano da complementariedade das nossas relações. A racionalidade deve prevalecer”, destacou o presidente da CNI, Ricardo Alban.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025

NACIONAL - EMPRESA ARGENTINA VENCE LEILÃO DA PONTE SÃO BORJA-SANTO TOMÉ

A Plusbyte ofereceu valor de outorga de US\$ 29 milhões e vai ser responsável por melhorias na estrutura pelos próximos 25 anos

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Plusbyte SRL, empresa argentina, foi a vencedora do leilão da Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé, entre o Brasil e a Argentina. A vencedora ofertou o valor de outorga de US\$ 29 milhões,

que era o critério principal para o vencedor do certame, realizado na quarta-feira (16), em Foz do Iguaçu (PR).



O ministro Renan Filho faz a tradicional batida de martelo com representantes da Plusbyte: a concessionária vencedora vai investir cerca de US\$ 100 milhões em melhorias na ponte

O leilão, bastante aguardado pelos governos do Brasil e da Argentina, recebeu duas propostas - a CS Infra S.A. ofertou um valor de outorga de US\$26,602 milhões.

“Em tempos tão confusos, em que se defende a construção de muros — alguns físicos, mas outros muros como barreiras tarifárias —, nós defendemos pontes entre governos. A relação Brasil e Argentina é histórica no sentido de cooperação para o desenvolvimento humano. Não devem ser as preferências que norteiam as relações internacionais. Potencializar o comércio é um jogo de ganha-ganha. Ganha a Argentina, ganha o Brasil”, disse o ministro dos Transportes, Renan Filho.

A concessionária argentina, vencedora do leilão, vai investir cerca de US\$ 100 milhões em melhorias na ponte, como a recuperação da estrutura, dos acessos à ponte e do centro de fronteira, além da ampliação das instalações de processamento aduaneiro.

Com um contrato de concessão no prazo de 25 anos, o edital do projeto incluiu, ainda, a construção de novas faixas de acesso, instalação de um novo sistema de iluminação, criação de um pátio exclusivo para caminhões e construção de uma área destinada a veículos apreendidos.

A ponte internacional é considerada uma das principais ligações rodoviárias entre os dois países. Ela possui 15,62 quilômetros e responde por 23% do comércio entre Brasil e Argentina, além de quase 40% das transações com o Chile.

Além das obras de modernização da estrutura da ponte, o contrato estabelece que a empresa vencedora do leilão deverá fornecer insumos, implementar sistemas e garantir conectividade para viabilizar as operações dos órgãos de controle fronteiro dos dois países.

O objetivo, segundo o Ministério dos Transportes, é reduzir o tempo de desembaraço alfandegário e melhorar as condições de trabalho na área, beneficiando especialmente os caminhoneiros, que costumam aguardar longos períodos no local. A expectativa é de que a agilidade no processo estimule o aumento do fluxo de veículos entre São Borja e Santo Tomé.

“É um passo importante para melhorar a infraestrutura logística, gerar novos serviços complementares, aprimorar as condições dos órgãos de controle que trabalham na região e garantir que tanto as empresas de transporte quanto os turistas tenham uma melhor experiência ao passar pela fronteira”, comemorou Tomás Pannunzio, vice-chefe de gabinete do Ministério do Interior da Argentina.

A Plusbyte é uma empresa argentina que atua no setor privado e tem desenvolvido principalmente projetos junto a prefeituras e administrações públicas do país, oferecendo serviços que vão desde a manutenção urbana até a gestão de frotas de veículos.

Detalhes

Atualmente, a gestão da Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé é supervisionada pela Comissão Mista Brasil-Argentina (Comab), órgão criado por um acordo firmado entre os dois países em 1989.



No lado brasileiro, o acesso rodoviário se inicia no município de São Borja, no Rio Grande do Sul, a partir do entroncamento com a BR-285 (Avenida dos Imigrantes), e se estende por 6,60 quilômetros até o início da ponte. A estrada se conecta a outras vias como a BR392, BR-472 e BR-158, corredores estratégicos para a exportação, que contribuem para o escoamento da produção nacional e o fortalecimento da economia. Já na Argentina, a ligação parte do entroncamento com a Ruta Nacional n.º 14.

Inicialmente, o leilão da ponte internacional estava previsto para ser realizado, mas uma decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) suspendeu o certame. Depois, o Governo Federal remarcou o leilão para o dia 4 de abril, mas não houve concorrentes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025

NACIONAL - CONGRESSO E GOVERNO ARTICULAM RESPOSTA CONJUNTA A TARIFAS DOS EUA

Alcolumbre e Hugo Moa se reuniram com Alckmin e Gleisi após medida que elevou tributos sobre produtos brasileiros

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), afirmou na quarta-feira (16) que o Congresso Nacional atuará em conjunto com o Governo Federal diante da decisão dos Estados Unidos de impor tarifas de 50% sobre produtos brasileiros. A medida foi classificada por ele como uma “agressão” por parte do governo norte-americano.

A declaração foi feita após reunião com o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin (PSB), e a ministra das Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann (PT), na Residência Oficial do Senado. O encontro também contou com a presença do presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Moa (Republicanos-PB), e de outros parlamentares.

“Tenho conversado muito com o presidente Hugo Moa em relação a esses últimos acontecimentos e temos a compreensão, Câmara e Senado, que vamos defender a soberania nacional, os empregos dos brasileiros, os empresários brasileiros, que geram riqueza para o Brasil. Tenho convicção de que esse processo deve ser liderado pelo Poder Executivo”, disse Alcolumbre.

O presidente da Câmara destacou que o Parlamento está disposto a colaborar com o Executivo na busca por soluções. “Estamos prontos para apoiar medidas do governo e reagir com rapidez para que o Brasil saia mais fortalecido dessa crise”, afirmou Hugo Motta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025

NACIONAL - GOVERNO REGULAMENTA BR DO MAR PARA AMPLIAR A CABOTAGEM NO PAÍS

Decreto assinado pelo presidente Lula define diretrizes para afretamento de navios, ampliação da frota e estímulo à indústria naval

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) assinou na quarta-feira (16) o decreto que regulamenta o Programa BR do Mar, criado para ampliar a cabotagem no país, reduzir custos logísticos e fomentar a indústria naval brasileira. A regulamentação foi elaborada pela Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, e estabelece diretrizes para ampliar a frota, estimular o afretamento de embarcações estrangeiras e incentivar práticas sustentáveis.



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho esma que a regulamentação poderá reduzir os custos logísticos no país entre 20% e 60%, fortalecendo o setor portuário

A navegação de cabotagem é realizada entre portos do território nacional, utilizando o mar e as vias navegáveis interiores. A lei que instituiu o programa foi sancionada em janeiro de 2022, mas, segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, só agora passou a ser efetivamente implementada. “Temos hoje o privilégio de assinar esse decreto, que foi construído ao lado do

setor produtivo e da indústria naval brasileira e que terá um impacto importantíssimo no fortalecimento da cabotagem no Brasil. O programa vai fazer com que utilizemos os 8 mil quilômetros do litoral brasileiro para ampliarmos a cabotagem”, afirmou.

Costa Filho esma que a regulamentação poderá reduzir os custos logísticos no país entre 20% e 60%, fortalecendo o setor portuário. “Vai fazer com que uma carga, por exemplo, possa sair de contêineres do porto de Suape, de Pernambuco, levando para o porto de Santos, em São Paulo, reduzindo o custo, ajudando na agenda de descarbonização e ajudando na agenda da sustentabilidade.”

Durante a cerimônia no Palácio do Planalto, o ministro destacou que, em 2024, o setor portuário brasileiro cresceu quase 5%, com aumento de 7% nos portos públicos e de mais de 18% na movimentação de contêineres. Ele também anunciou que o governo deve realizar mais de 60 leilões portuários até 2026 e, ainda neste semestre, lançar o programa BR dos Rios, voltado à navegação interior. “Na hora que a gente tem esses novos modais de transportes consolidados, como a BR do Mar, e agora no segundo semestre vamos lançar a BR dos Rios, nós estamos preparando essas novas rotas de integração do Brasil, gerando competitividade e fortalecendo, sobretudo, quem produz no Brasil.”

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, defendeu o uso da cabotagem como ferramenta de integração nacional. “Essa cabotagem vai unir ainda mais o Brasil. Isso significa desenvolvimento, significa justiça social e nós vamos diminuir a desigualdade com desenvolvimento social, com portos, aeroportos, hidrovias e cabotagem”, afirmou.

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, ressaltou a importância da articulação entre os diferentes modais logísticos para garantir competitividade ao país. “Estamos avançando nos investimentos em portos, nas TUPs, mas também nas vias expressas, rodovias duplicadas e estruturas capazes de suportar o aumento da produção e de cargas no país. O que nós estamos buscando aqui, portanto, é reduzir custos, tornar o Brasil mais competitivo, tornar a nossa produção, seja ela de minério, seja ela industrial, agrícola, de proteína, mais competitiva para que a gente consiga gerar emprego e atividades econômicas.”

Redução

Estudos da Infra AS indicam que as novas regras poderão reduzir o frete em até 15%, o que representaria uma economia de até R\$ 19 bilhões por ano nos custos logísticos. Ainda segundo a estatal, o valor médio do frete por tonelada na cabotagem é 60% inferior ao do transporte rodoviário e 40% menor que o ferroviário. Atualmente, a cabotagem responde por 11% da carga total transportada por navios no Brasil, com tendência de crescimento de 15% nos próximos dez anos, segundo o Plano Nacional de Logística (PNL).

Embora estivesse prevista sua participação, o presidente Lula não compareceu ao evento em razão de compromissos de agenda. O decreto foi assinado em despacho interno.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025

NACIONAL - REGULAMENTAÇÃO PERMITE TRIPLICAR FROTA COM NAVIOS SUSTENTÁVEIS

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O BR do Mar também prevê a ampliação da frota por meio do afretamento de embarcações estrangeiras. Uma Empresa Brasileira de Navegação (EBN) poderá aumentar em até 50% a tonelagem de sua frota própria com embarcações afretadas. Esse percentual sobe para 100% se os navios forem sustentáveis. Caso a frota própria também utilize embarcações sustentáveis, será permitido afretar até o dobro de navios convencionais. Se todos os navios contratados forem sustentáveis, o limite poderá chegar a três embarcações adicionais.

De acordo com a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, os principais modelos de afretamento previstos em lei são o modelo a casco nu, sem tripulação e com responsabilidade de operação e manutenção pela EBN, e o afretamento a tempo, com embarcação completa e tripulação fornecida pelo armador por período determinado.

A expectativa é que o BR do Mar estimule a movimentação de contêineres e cargas gerais, que atualmente representam, respectivamente, 11% e 2% do volume transportado por cabotagem — dominada pelas operações com petróleo, que respondem por 77% do total. Em 2024, foram movimentadas 213 milhões de toneladas por essa modalidade.

Ainda segundo a Infra SA, um aumento de 60% no transporte de carga containerizada por cabotagem, em substituição ao rodoviário, pode reduzir em mais de 530 mil toneladas a emissão de CO₂ equivalente por ano. A navegação marítima emite, em média, 80% menos gases de efeito estufa do que o transporte por rodovias.

Para as Empresas Brasileiras de Navegação, o programa também traz incentivos à formação de marítimos nacionais, à abertura de novas rotas e à diversificação da carga transportada, além de melhorar o aproveitamento dos recursos do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/07/2025

NACIONAL - EXPLORAÇÃO DO PRÉ-SAL TERÁ NOVOS LEILÕES E USO AMPLIADO DO FUNDO SOCIAL

Lei sancionada por Lula prevê arrecadação com áreas não contratadas e direciona recursos para infraestrutura, habitação e combate às desigualdades

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A lei tem como objetivo ampliar a arrecadação da União com recursos naturais e direcionar parte desses ganhos para projetos de infraestrutura social e redução de desigualdades

O governo federal sancionou uma nova lei que autoriza a realização de leilões de áreas não contratadas do pré-sal e amplia o uso dos recursos do Fundo Social, criado para gerir parte da receita obtida com a exploração de petróleo na camada pré-sal. A Lei nº 15.164/2025 foi

assinada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e publicada na terça-feira (15) no Diário Oficial da União.

De acordo com o governo, o objetivo é ampliar a arrecadação da União com os recursos naturais do país e, ao mesmo tempo, direcionar parte desses ganhos para projetos de infraestrutura social e



redução de desigualdades. A expectativa oficial é de que o primeiro leilão desse tipo ocorra ainda em 2025, com uma arrecadação estimada em R\$ 15 bilhões.

Os novos leilões serão conduzidos pela estatal Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA), sob supervisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), e com apoio técnico do Ministério de Minas e Energia (MME). A PPSA será responsável por negociar contratos de partilha da produção com empresas interessadas em explorar áreas que ainda não foram contratadas no regime de partilha. Segundo o governo, o modelo assegura maior segurança jurídica aos investidores e permite antecipar receitas para o Estado sem que a União assuma riscos com a produção.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, atribuiu a aprovação da medida a uma articulação conjunta entre o ministério, a PPSA, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) e demais órgãos técnicos. “Essa conquista é resultado de um esforço coordenado do Ministério de Minas e Energia com as áreas técnicas da ANP, da PPSA e do Governo Federal. Atuamos com responsabilidade e visão de futuro para transformar riquezas do pré-sal em desenvolvimento social, infraestrutura e arrecadação para o Brasil”, afirmou.

Além de permitir novos leilões, a lei também amplia o escopo de atuação do Fundo Social, instituído originalmente em 2010 para aplicar os recursos do pré-sal em áreas como educação, saúde, ciência e tecnologia. Com as mudanças, o Fundo poderá financiar projetos voltados à infraestrutura hídrica, segurança alimentar, habitação de interesse social e apoio a povos indígenas, além de ações de enfrentamento a mudanças climáticas e calamidades públicas.

Entre as novidades, está a possibilidade de o Fundo ser usado para apoiar a gestão do Sistema Único de Assistência Social (SUAS) e ampliar a cobertura do programa Minha Casa, Minha Vida. Também foi incluída a autorização para usar recursos em reparos de imóveis contratados com financiamento público que tenham sido atingidos por desastres reconhecidos pela União.

De acordo com o governo, a proposta adapta o Fundo Social às demandas atuais da população brasileira e amplia seu papel na redução das desigualdades regionais.

A nova legislação também concede incentivos fiscais ao Fundo Rio Doce, que administra recursos destinados à reparação dos danos causados pelo rompimento da barragem de Fundão, em Mariana (MG), ocorrido em 2015. O fundo ficará isento de tributos federais como IRPJ, CSLL, PIS/Pasep e Cofins no período de 1º de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2030.

Criado para garantir que parte dos lucros da exploração do pré-sal fosse destinada ao desenvolvimento do país, o Fundo Social passou a ser considerado pelo governo um instrumento de financiamento para políticas públicas estruturantes. Segundo o texto sancionado, os recursos também poderão ser usados em ações que promovam a mitigação de impactos ambientais e a adaptação às mudanças climáticas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025

NACIONAL - P-78 PARTE DE SINGAPURA RUMO AO PRÉ-SAL E DEVE ANTECIPAR PRODUÇÃO EM BÚZIOS

Transporte com tripulação permite manter sistemas ativos e reduzir o intervalo entre chegada e início da operação no campo da Bacia de Santos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

com destino ao campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos. O navio-plataforma será rebocado até a locação com tripulação a bordo, o que permitirá antecipar o início da produção em aproximadamente duas semanas. O transporte tripulado viabiliza a manutenção de sistemas operacionais, a continuidade do comissionamento e o treinamento das equipes, reduzindo o intervalo entre a chegada da unidade ao campo e o início da operação.



Com capacidade de produção de 180 mil barris de petróleo e compressão de 7,2 milhões de metros cúbicos de gás por dia, a P-78 tem previsão de entrada em operação em dezembro

Antes da partida, no dia 30 de junho, as diretoras da Petrobras Sylvia Anjos (Exploração e Produção) e Renata Baruzzi (Engenharia, Tecnologia e Inovação) visitaram a plataforma no estaleiro em Singapura, durante cerimônia que marcou a liberação da unidade para o trajeto até a locação definitiva.

Com capacidade de produção de 180 mil barris de petróleo e compressão de 7,2 milhões de metros cúbicos de gás por dia, a P-78 tem previsão de entrada em operação em dezembro. A unidade vai ampliar em cerca de 18% a capacidade instalada do campo de Búzios, atualmente em aproximadamente 1,15 milhão de barris por dia.

Localizado a cerca de 180 quilômetros da costa do Rio de Janeiro, em lâmina d'água de até 2.100 metros, o campo de Búzios já conta com seis unidades em operação: P-74, P-75, P-76, P-77, Almirante Barroso e Almirante Tamandaré. A P-78 será a sétima plataforma do campo e está prevista para operar com 13 poços: seis produtores (dois deles com possibilidade de conversão para injetores), seis injetores WAG (injeção alternada de água e gás) e um injetor de gás. A interligação será feita com dutos rígidos de produção, injeção e exportação, além de dutos flexíveis para linhas de serviço e gás lift.

A construção do casco foi realizada em estaleiros nas cidades de Yantai e Hayang, na China, e em Ulsan, na Coreia do Sul, onde também foi feita a integração dos blocos. Posteriormente, o FPSO foi transferido para Singapura, onde foram concluídas a integração e o comissionamento dos módulos de topside, fabricados no Brasil (no estaleiro Seatrium Angra dos Reis, antigo Brasfels), China e Singapura.

Durante a cerimônia, as diretoras da Petrobras destacaram a relevância do projeto e o cumprimento do cronograma de entrega.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025

NACIONAL - MINISTRO SE REÚNE COM BANCADA DO NORTE PARA FORTALECER AEROPORTOS REGIONAIS

Programa do Governo prevê modernização e maior conectividade aérea na região, com foco no turismo e logística

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Costa Filho mencionou esforços para viabilizar o projeto Manaus Moderna, que prevê intervenções para melhorar o escoamento de cargas em pontos estratégicos da região

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, se reuniu na terça-feira (16) com parlamentares da bancada do Norte para tratar da expansão da infraestrutura de transporte na região. O encontro teve como foco o programa AmpliAR, iniciativa do Governo Federal que propõe o uso de recursos de outorga de concessões para modernizar e requalificar aeroportos regionais, ampliando

a conectividade aérea e o acesso da população ao transporte aéreo.

Durante a reunião, Costa Filho destacou a importância dos investimentos nos aeroportos do Amazonas, citando o terminal de Parintins, com potencial para impulsionar o turismo cultural, e o aeroporto de Manaus, estratégico para a logística regional. “O Norte do país é uma região mais do que nunca estratégica para o Brasil, é importante a gente focar no turismo de negócio, no turismo de lazer, e transformar os estados num grande hub logístico, porque isso vai ser escoamento da produção para toda a América do Sul e vai gerar desenvolvimento, emprego e renda”, afirmou o ministro.

Ele também mencionou os esforços para viabilizar o projeto Manaus Moderna, em articulação com a Casa Civil, que prevê intervenções para melhorar o escoamento de cargas em pontos estratégicos da região. Entre as ações previstas estão obras de dragagem no Rio Solimões e melhorias em áreas como Benjamin Constant e São Paulo de Olivença. “O projeto vai ajudar no fluxo de navios que movimentam o escoamento de cargas de toda a região”, disse.

A reunião contou ainda com a participação do diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias, Daniel Longo, responsável por apresentar os aspectos técnicos do programa AmpliAR. Segundo ele, a iniciativa contempla inicialmente 19 aeroportos regionais, dos quais nove estão localizados na Amazônia Legal. Na Região Norte, a primeira fase inclui os aeroportos de Parintins, Barcelos e Itacoatiara (AM), Araguaína (TO) e Cacoal (RO).

“O que está sendo criado é uma tecnologia de gestão para que a gente possa edificar isso nos próximos cinco, seis, sete, oito, nove anos”, afirmou Longo. “A gente está focando principalmente em 19 aeroportos, sendo oito na região Norte. O objetivo é estruturar um modelo que possa ser replicado ao longo do tempo”, completou.

O coordenador da bancada do Norte, deputado federal Sidney Leite (PSD-AM), afirmou que os parlamentares pretendem atuar de forma conjunta para assegurar a inclusão de aeroportos considerados prioritários no orçamento de 2026. Ele propôs uma reunião de trabalho em setembro com representantes do ministério para definir as demandas regionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025

REGIÃO SUDESTE - SOROCABA OBTÉM STATUS DE AEROPORTO INTERNACIONAL PARA MANUTENÇÃO

Autorização da Receita Federal permite entrada e saída de jatos executivos estrangeiros para serviços no terminal paulista

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Administrado pela Rede VOA, o Aeroporto de Sorocaba é base de empresas especializadas na manutenção de aeronaves executivas de diversos portes, como as da Embraer

O Aeroporto Estadual Bertram Luiz Leupolz, em Sorocaba (SP), foi oficialmente autorizado a operar como aeroporto internacional especializado em manutenção, reparo e operações de importação e exportação de aeronaves. A autorização, publicada pela Receita Federal na terça-feira (15) no Diário Oficial da União, marca uma nova etapa para o terminal, reconhecido como referência mundial na manutenção de jatos executivos.

O processo de internacionalização foi iniciado em 2012 e permitirá que aeronaves vindas do exterior utilizem Sorocaba diretamente para serviços de manutenção, sem necessidade de escalas em outros

aeroportos para trâmites aduaneiros. O alfandegamento tem validade inicial de 12 meses e é voltado exclusivamente à manutenção e às operações de entrada e saída de aeronaves, não incluindo transporte comercial de passageiros ou carga.

“Não tenho dúvidas de que esse segmento é estratégico para gerar empregos, atrair investimentos e contribuir para o desenvolvimento regional. Nosso compromisso, junto aos demais órgãos, é garantir um ambiente cada vez mais eficiente, seguro e competitivo para o setor”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Nos últimos anos, o terminal passou por uma série de melhorias para viabilizar as operações internacionais. Foram instaladas salas administrativas para órgãos aduaneiros, implantado um canal de inspeção com raio-x para bagagens e criado um posto da Polícia Federal para emissão de passaportes. Também foram realizadas reformas no terminal de passageiros e em áreas operacionais.

Administrado pela Rede VOA, o aeroporto é base de empresas especializadas na manutenção de aeronaves executivas de diversos portes, como as da Embraer. Para o CEO da concessionária, Marcel Moure, a internacionalização do terminal é resultado de um esforço conjunto entre a operadora e órgãos públicos. “Foi um processo longo e trabalhoso, que se conclui hoje após grande empenho da nossa equipe e de um excelente trabalho de integração com a Receita Federal, a Polícia Federal, a Anvisa, a Anac e demais órgãos”, declarou.

Com a nova condição, empresas internacionais que operam aeronaves executivas poderão ampliar suas operações no Brasil. A Embraer, por exemplo, poderá atender a uma demanda maior de clientes estrangeiros, como a companhia aérea United Airlines.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025

REGIÃO SUDESTE - SANTOS BRASIL ABRE INSCRIÇÕES PARA NOVA TURMA DO FORMARE EM GUARUJÁ

Programa voltado a jovens em situação de vulnerabilidade oferece 25 vagas para curso gratuito de Assistente Administrativo na Área Portuária

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br

Estão abertas as inscrições para a 18ª turma do Formare, programa de qualificação profissional promovido pela Santos Brasil em parceria com a Fundação lochpe. A iniciativa é voltada a jovens de 17 a 19 anos, moradores de Guarujá (SP), em situação de vulnerabilidade socioeconômica. São 25 vagas para o curso presencial de Assistente Administrativo na Área Portuária.



As aulas serão realizadas no Tecon Santos, terminal de contêineres operado pela Santos Brasil em Guarujá. A formação combina teoria e prática em um ambiente real de trabalho

As aulas serão realizadas dentro do Tecon Santos, terminal de contêineres operado pela companhia no município. A formação combina teoria e prática em um ambiente real de trabalho. Um dos diferenciais do programa é o corpo docente: os educadores são

voluntários da própria Santos Brasil, o que aproxima os conteúdos das rotinas e demandas do setor portuário.

Entre os critérios de participação, além de residir em Guarujá, é necessário estar cursando ou ter concluído o 3º ano do Ensino Médio em escola pública da cidade, ter renda familiar per capita de até um salário mínimo, e disponibilidade de segunda a sexta-feira, das 9h às 16h, durante todo o período



do curso. Candidatos não podem ser filhos, enteados ou dependentes legais de funcionários da empresa, nem ter participado do programa Sou Aprendiz da Santos Brasil.

As inscrições devem ser feitas até 5 de agosto pelo site ava.fiochpe.org.br, onde também está disponível o edital com todas as informações sobre etapas e requisitos. A seleção inclui prova presencial de Português e Matemática, que será aplicada em 9 de agosto na Unaerp. Depois, os candidatos passam por dinâmica de grupo, entrevistas pessoais e familiares. O resultado final será divulgado em 15 de setembro, e o início das aulas está previsto para 8 de outubro.

Os alunos recebem bolsa auxílio, alimentação na empresa, uniforme e material didático.

Histórico

A parceria entre Santos Brasil e Fundação Iochpe no Formare é a única no setor portuário. Desde 2009, 311 jovens foram formados em Guarujá. Desses, 121 foram contratados pela própria companhia. A 17ª turma, que conclui o curso neste mês, é composta por 25 alunos, sendo 22 meninas e três rapazes. Mais de 500 profissionais da empresa já atuaram como educadores voluntários.

Nos últimos dez anos, 89% dos egressos do Formare em todo o país conseguiram inserção formal no mercado de trabalho, segundo dados da Fundação Iochpe.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/07/2025

BRASIL EXPORT - INFRAESTRUTURA NO CENTRO DOS DEBATES NO MERCOSUL EXPORT EM ASSUNÇÃO, NO PARAGUAI

Evento promovido pelo Grupo Brasil Export discute desafios logísticos, hidrovias, integração econômica e oportunidades para modernização dos transportes na região

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



O diretor de Portos da América do Sul da Cargill, Régis Prunzel



Guillermo Viltes, ex-embaixador do Uruguai no Brasil e presidente honorário do Conselho do Mercosul Export

A cidade de Assunção, no Paraguai, recebe nesta quinta e sexta-feira (17 e 18), a terceira edição do Mercosul Export. O evento, promovido pelo Grupo Brasil Export, reúne representantes do setor público, da iniciativa privada e da academia para discutir os principais desafios e oportunidades para o desenvolvimento logístico e a integração econômica dos países do bloco sul-americano.

O diretor de Portos da América do Sul da Cargill, Régis Prunzel.

A programação começa com uma visita técnica ao Puerto União, principal terminal portuário da capital paraguaia, e segue com uma série de painéis temáticos e apresentações, além da sessão solene. Os debates ocorrem no Gran Bourbon Hotel Asunción, com transmissão ao vivo pelo canal da TV BE News no YouTube (@tv_benews).

Para Régis Prunzel, diretor de Portos da América do Sul da Cargill, a realização do evento no Paraguai reforça a continuidade dos debates sobre infraestrutura iniciados nas edições anteriores. “Temos aqui um grande parceiro do Brasil, um país aliado com desafios logísticos próprios, principalmente na conexão com a saída sul, via Argentina. Então, vejo esta edição do Mercosul Export como uma oportunidade de aprofundar as discussões iniciadas no ano passado”, afirmou referindo-se à edição realizada em Montevidéu, no Uruguai.

A pauta de infraestrutura tem sido tratada como prioridade pelos organizadores, uma vez que questões tarifárias e comerciais enfrentam limites de atuação. “O que deveríamos realmente focar é justamente nisso que estamos fazendo aqui: discutir infraestrutura, os grandes desafios e os principais projetos para a região”, completou Prunzel.

Entre os destaques da programação estão os painéis que discutem os impactos da hidrovía Paraguai-Paraná na economia regional e o papel da iniciativa privada na modernização do transporte fluvial. Também estão previstos debates sobre soluções para o fluxo rodoviário nas fronteiras e ações para aumentar a eficiência no transporte de cargas no bloco.

Guillermo Valles, ex-embaixador do Uruguai e presidente honorário do Conselho do ME

Guillermo Valles, ex-embaixador do Uruguai no Brasil e presidente honorário do Conselho do Mercosul Export, ressaltou o simbolismo da escolha de Assunção como sede do evento. “Estamos mostrando que o Mercosul é realmente integrado, com este encontro aqui em Assunção. A capital do Tratado de Assunção, que deu origem ao bloco. Isso tem um simbolismo muito importante”, declarou.

Segundo ele, embora as políticas comerciais sigam sendo importantes, incluindo tarifas e medidas não tarifárias, é a infraestrutura de transportes que realmente define a competitividade dos países do Mercosul entre si e em relação ao restante do mundo.

Além dos painéis, a programação prevê rodadas de negócios, encontros bilaterais e apresentações técnicas, como o plano da ApexBrasil para atração de investimentos logísticos e cases de inovação em portos e hidrovias brasileiras com atuação no Mercosul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025

BRASIL EXPORT - CONSELHOS DO BRASIL EXPORT GANHAM NOVOS INTEGRANTES

Executivos vão reforçar os colegiados nacional, do Sul Export, do Norte Export e de ESG

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



José Luís Vidal, Paulo Menzel, José Ademir Menezes Allama e Luís Awazu são os novos integrantes dos conselhos

Novos conselheiros passaram a integrar o Fórum Brasil Export, maior movimento de debates dos setores de infraestrutura, transportes e portos do País. O diretor da WV Logistics José Luís Vidal é o novo membro do conselho nacional, enquanto o diretor-presidente da Intelog, Paulo Menzel, e o consultor e ex-servidor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) José Ademir Menezes Allama vão reforçar o conselho do Sul Export. Já o presidente da SP Porto e sócio na Awazu & Monteiro Associados, Luís Awazu, foi integrado aos colegiados do Norte Export e de ESG do movimento.

No total, o Brasil Export conta com mais de 700 conselheiros, executivos e autoridades dos mercados de infraestrutura e transportes de todo o País. Eles estão distribuídos entre os diversos



conselhos do movimento: o nacional, os regionais (como os do Sul Export e do Centro-Oeste Export), os estaduais (caso do Tocantins Export), os locais (Santos Export) e os temáticos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/07/2025

BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO MERCOSUL EXPORT 2025

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

PROGRAMAÇÃO MERCOSUL EXPORT 2025

17 | JULHO | HOJE

08h30 Saída do transporte oficial do Gran Bourbon Hotel Asunción (somente para convidados)

09h00 Visita técnica ao Puerto Unión (PUSA), operado pela Cargill
>Principal porto paraguaio é estratégico na cadeia logística do agronegócio

11h00 Encerramento da visita e retorno ao Gran Bourbon Hotel Asunción

14h00 Credenciamento

14h30 Solenidade de abertura com autoridades convidadas: Fabrício Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export; José Antônio Marcondes, Embaixador do Brasil no Paraguai; Sérgio Abreu, Secretário-Geral da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI); Patrícia Frutos, Viceministra de Relaciones Económicas e Integración do Paraguai; Rodrigo Maluff, Vice-ministro de Comercio y Servicios do Paraguai; Guillermo Valles, Ex-Embaixador do Uruguai no Brasil; José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Jhancy Sanabria, Jefa de Relaciones Internacionales de la Administración Nacional de Navegación y Puertos; Djalma Vilela, Presidente do Conselho do Mercosul Export; Marcelo Juan Pibernat, Presidente de la Cámara de Comercio Brasil – Uruguay; Joel Julius, Presidente do Conselho Internacional do Brasil Export; Fabio Ciocca, Presidente da Câmara Empresarial Argentino-Brasileira do Rio Grande do Sul; Sergio Klein, Coordenador do Grupo Temático de Logística do Conselho de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (FIERGS)

16h00 Intervalo

16h15 Abertura do InfraJur, Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes - Celso Peel, Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Brasil Export

16h30 Painel do InfraJur | Desafios e perspectivas para a integração jurídica no Mercosul
Moderação: Celso Peel, Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Brasil Export
Debateadores: Fábio Silveira, Sócio do Gallotti Advogados; Marcelo David Gonçalves, Vice-Presidente do Tribunal Marítimo; Roberto da Silva Oliveira, Juiz Federal; João Augusto de Souza Dias Borgonovi, Procurador da Fazenda Nacional; Jorge Gannoum, Advogado e Assessor internacional da Gobernación de San Pedro, no Paraguai; Antonio Cesar Barreiro Mateos, Advogado

17h30 Painel 1 do Mercosul Export: Os impactos e a relevância da hidrovia Paraguai-Paraná para a economia do Mercosul
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Debateadores: Adalberto Tokarski, Consultor do Grupo J&F; Sergio Abreu, Secretário-Geral da ALADI; Bernd Gunther, Presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay e Diretor de Operações da Hidrovias do Brasil

18h30 Painel 2 do Mercosul Export: Como a iniciativa privada está transformando o transporte fluvial no Mercosul
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Apresentação: Paulo Bertinetti, Diretor-Presidente do Tecon Rio Grande
Tema: Hidrovia como vetor de desenvolvimento e as boas práticas aplicadas no cone sul do Brasil
Debateadores: Diego Azqueta, CEO da InterBarge; Francisco Mackinlay, CEO da Atria Logística; Regis Prunzel, Diretor de Portos da América do Sul da Cargill Agrícola

19h30 Coquetel de confraternização

18 | JULHO | SEXTA-FEIRA

09h00 Apresentação de Marcos de Souza Vale, Especialista em Atração de Investimentos da ApexBrasil
Tema: Programa de atração de investimentos em logística

09h15 Apresentação de Gilmara Temóteo, Diretora-Executiva da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH)
Tema: Panorama das inovações em gestão nos portos e hidrovias do Brasil

09h30 Painel: Caminhos para melhorar o fluxo do transporte rodoviário na fronteira
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Apresentação: Celso Gallegario, Presidente do Grupo Binacional e do Sindifoz
Debateadores: Gustavo Vieira, Professor de Direito da Integração da UNILA e pesquisador da Fundação Araucária (NAPI-Trinacional); Luis Fernando González Ocampos, Presidente del Consejo y Director Nacional de Transporte – DINATRAN; Clayr Luiz Marca, Diretor-Presidente do Grupo Seagri; Ever Rojas Bojas, Presidente do Puerto Campestre

10h30 Rodada de apresentações: Panorama dos investimentos das empresas brasileiras no Mercosul

11h00 Painel 3: Ações para ganho de eficiência para o transporte de cargas no Mercosul
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Apresentação: Guillermo Valles, Ex-Embaixador do Uruguai no Brasil
Tema: Atual panorama da Hidrovia Brasil-Uruguai
Debateadores: Ricardo Molitzas, Vice-Presidente do Instituto Brasil Logística (IBL); Hugo Pastore, Director Ejecutivo de la Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas; Fabio Ciocca, Presidente da Câmara Empresarial Argentino-Brasileira do Rio Grande do Sul; Ricardo Dos Santos Izaguirre, Presidente de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay

12h30 Almoço de encerramento

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/07/2025

OPINIÃO – DIREITO - PL 733/2025 E A REPRESENTAÇÃO SINDICAL NO TRABALHO PORTUÁRIO: POSSÍVEIS MUDANÇAS LEGISLAVAS À VISTA



LUCAS RÊNIO DA SILVA

Advogado especialista em Direito do Trabalho da Advocacia Ruy de Mello Miller e doutorando em Ciências Humanas e Sociais pela Universidade Federal do ABC (UFABC)

opinião@redebeneews.com.br



DANIEL REIS DE OLIVEIRA

Advogado da Advocacia Ruy de Mello Miller

Estabeleceu-se no ordenamento jurídico brasileiro a regra, ou princípio, da unicidade sindical, prevista no art. 8º, inciso II, da Constituição Federal, e no art. 516 da CLT, que veda a criação de



mais de um sindicato representativo de determinada categoria profissional ou econômica em uma mesma base territorial. Nesse sendo, verifica-se, a partir da análise do cenário internacional, que a manutenção do critério de unicidade, aliada a outros fatores, torna incompatível a ratificação, por parte do Brasil, da Convenção nº 87 da OIT, adotada em 1948, que dispõe, em seu artigo 2º, o seguinte:

Argo 2º Trabalhadores e empregadores, sem qualquer distinção, terão o direito de estabelecer e, sujeitos apenas às regras da organização em questão, de aderir a organizações de sua própria escolha, sem autorização prévia.

Em contra-partida, a organização sindical do trabalho portuário no Brasil é, historicamente, uma exceção à regra, verdadeiro exemplo de pluralidade infiltrada em um sistema de unicidade. Não é demais destacar que o sistema sindical portuário é, por si só, complexo, em razão de suas especificidades históricas, culturais e legais. O que se observa, na prática, é uma pluralidade de entidades representativas de trabalhadores portuários pertencentes, conceitualmente, a uma única categoria profissional.

Apesar das controvérsias doutrinárias e jurídicas que envolvem o tema desde o período anterior à modernização dos portos, é fato que o Projeto de Lei nº 733/2025 - que propõe consideráveis alterações na legislação portuária, inclusive no âmbito trabalhista - poderá modificar a dinâmica da representação sindical atualmente existente.

Uma das principais novidades é a substituição da expressão “categorias diferenciadas”, constante no § 4º do art. 40 da Lei nº 12.815/2013, por “categoria diferenciada”, conforme previsto no § 2º do art. 104 do PL nº 733, transcrito a seguir:

Art. 104. O trabalho portuário avulso compreende as atividades de estiva, capatazia e conferência, que também poderão ser realizadas por trabalhadores vinculados. § 2º O trabalho portuário avulso na estiva, capatazia e conferência é considerado categoria profissional diferenciada. (grifo nosso)

Dessa forma, a categoria dos trabalhadores portuários, sob a ótica do projeto, passaria a ser uma, englobando as três atividades portuárias de estiva, capatazia e conferência. Observa-se, ainda, a redução de seis para três atividades tipicamente portuárias, com a exclusão das atividades de conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, conforme o caput do art. 104 do PL nº 733/2025.

Esses aspectos, embora aparentemente sus, representam uma mudança significava nas relações sindicais. Atualmente, há uma multiplicidade de sindicatos representativos das atividades de trabalhadores portuários; com a eventual aprovação do projeto, haveria a necessidade de constituição de um único sindicato representativo, com a possível transformação dos demais em associações civis.

Essa mudança traria, contudo, a necessidade de se estabelecerem critérios para a definição do sindicato representativo, os quais poderiam ser, a tulo exemplificativo: o número de afiliados ou a representatividade histórica.

O descompasso entre o modelo normativo brasileiro e as práticas internacionais evidencia a necessidade de reflexão acerca do sistema sindical à luz dos compromissos globais. No caso do trabalho portuário, essa incompatibilidade torna-se ainda mais evidente: apesar de estar formalmente submetido ao princípio da unicidade, o setor convive, na prática, com uma estrutura plural de representação, moldada pelas especificidades operacionais e históricas dos portos brasileiros.

A tentativa de uniformização proposta pelo PL nº 733/2025, ao extinguir essa pluralidade natural, acentua, em certa medida, o conflito entre a rigidez institucional da unicidade e a realidade dinâmica do trabalho portuário, na qual diferentes atividades — estiva, capatazia e conferência — desenvolveram, ao longo do tempo, representações próprias e autônomas.

As possíveis mudanças impactam diretamente o sistema sindical brasileiro e seu diálogo com a configuração do trabalho portuário no país. Soma-se a isso a prática internacional, pautada na liberdade sindical, e a necessidade de atualização da legislação trabalhista nacional, visto que, comumente, a unicidade é classificada como um entrave à liberdade sindical, por inibir a autonomia organizacional dos trabalhadores na formação de suas entidades.

Não se pode negar que o sistema sindical do trabalho portuário representa uma experiência pluralista, de criação natural de sindicatos em meio ao artificialismo ditado pela unicidade corporativista. Como fruto dessas reflexões, questiona-se: a implementação da unicidade sindical no trabalho portuário representa, de fato, um progresso ou um retrocesso?

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS AROUCA, José Carlos. Organização sindical no Brasil / passado, presente e futuro (?) / José Carlos Arouca” - São Paulo: LTr, 2013, p. 110

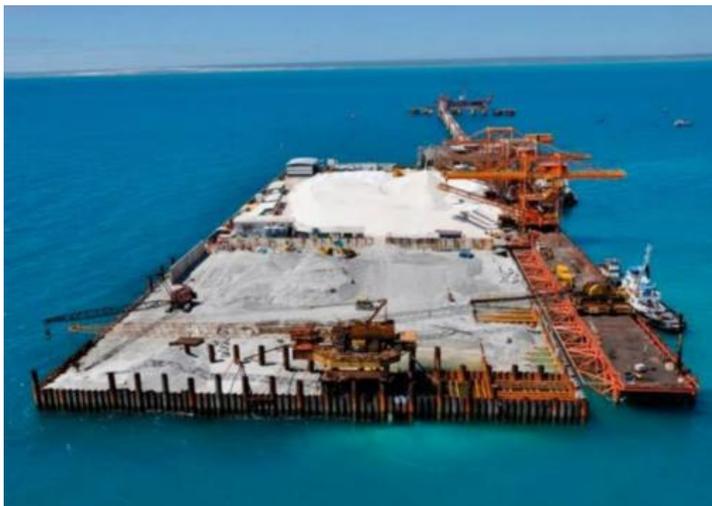
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/07/2025

C O N E X Ã O NORDESTE - TARIFAÇÃO DE DONALD TRUMP PREJUDICA INDÚSTRIA SALINEIRA DO RN



**HEITOR
GREGÓRIO**



Terminal de Areia Branca

A imposição de uma tarifa de 50% sobre produtos brasileiros pelos Estados Unidos, sob o comando de Donald Trump, afeta gravemente a economia brasileira. No caso do Rio Grande do Norte, a medida ameaça a competitividade de itens centrais da balança comercial do estado. De acordo com o presidente da Federação das Indústrias do RN (Fiern), Roberto Serquiz, os efeitos serão significativos, em especial, para o sal potiguar, que corre o risco de ser praticamente excluído do mercado americano. “Com a elevação da tarifa, o sal,

por exemplo, perde completamente a competitividade, porque os demais competidores têm tarifas de 10%”, ressalta.

Além das perdas diretas na exportação, Serquiz destaca que o tarifaço pode provocar efeitos colaterais preocupantes: aumento da inflação, redução da atividade econômica e impacto negativo sobre a geração de empregos.

Por tudo isso, o tarifaço não é um problema de cunho político-partidário. É um problema do Brasil. Da direita à esquerda, a reação precisa ser em defesa do País, da economia e do povo brasileiro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/07/2025

C O N E X Ã O NORDESTE - BR DO MAR DEVE IMPULSIONAR OS PORTOS DO NORDESTE



**HEITOR
GREGÓRIO**



Porto de Natal

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou nessa quarta-feira, dia 16, decreto que regulamenta o programa BR do Mar. O evento, no Palácio do Planalto, contou com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O BR do Mar visa estimular o crescimento da cabotagem entre os portos brasileiros, ampliar a oferta de embarcações, criar novas rotas, reduzir custos logísticos e aumentar os empregos no setor. O programa também estimula o desenvolvimento e a inovação em sustentabilidade da indústria naval.

A medida deve trazer impactos diretos e positivos para os portos do Nordeste, fortalecendo a infraestrutura logística da região e impulsionando o desenvolvimento econômico local.

Além da redução de custos, o programa trará ganhos ambientais — com menos caminhões nas estradas — e sociais, com a geração de empregos e qualificação de mão de obra nas áreas portuária, logística e naval. O escoamento de produtos agrícolas, combustíveis e insumos industriais também será facilitado, estimulando o comércio inter-regional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025

C O N E X Ã O NORDESTE - CEARÁ GANHA DUAS NOVAS ROTAS AÉREAS DA GOL



**HEITOR
GREGÓRIO**



Novos serviços da Gol em Fortaleza terão frequência semanal

A companhia Gol Linhas Aéreas anunciou duas novas rotas partindo de Fortaleza (CE), ampliando a malha aérea internacional e nacional a partir da capital cearense. Os novos voos terão como destinos Foz do Iguaçu, no Paraná, e Montevidéu, capital do Uruguai.

A rota para Foz do Iguaçu marca a primeira ligação aérea direta entre as duas cidades. Já o voo para Montevidéu amplia a oferta de conexões internacionais saindo de Fortaleza. Ambas as rotas terão frequência semanal.

Com a ampliação, a Gol prevê um acréscimo de 20 mil novos assentos por mês no Ceará, o que representa um crescimento de aproximadamente 13% na oferta atual. Atualmente, a companhia disponibiliza 145 mil assentos mensais no estado.

Além das novas rotas, a Gol já opera dois voos internacionais regulares entre Fortaleza e os Estados Unidos, com destinos para Miami e Orlando

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

GOVERNO REGULAMENTA BR DO MAR E PROJETA NOVA ROTA PARA BARATEAR CUSTOS LOGÍSTICOS

Por Bruna Carvalho - 17/07/2025 08:59



Foto: Cláudio Neves/Portos do Paraná

O governo federal publicou, na quarta-feira (16), o decreto que regulamenta o programa BR do Mar, iniciativa voltada à ampliação da cabotagem — o transporte de cargas entre portos dentro do território nacional. A medida, elaborada pela Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), tem como metas reduzir os custos logísticos em até 15% e incentivar o uso de embarcações com menor impacto ambiental.

De acordo com o MPor, a expectativa é que a nova regulamentação gere uma economia de até R\$ 19 bilhões por ano para empresas e consumidores. Além disso, o programa pode retirar aproximadamente 4,8 mil contêineres das rodovias brasileiras.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou que o BR do Mar foi apresentado em 2022, mas só agora, dois anos depois, está sendo efetivamente implementado. Segundo ele, o decreto foi construído com a participação do setor produtivo e da indústria naval.

Silvio também enfatizou os efeitos positivos esperados para o setor naval e para o desenvolvimento da cabotagem no país.

“Esse programa, ele terá um efeito muito importante no fortalecimento da indústria naval, mas, sobretudo, um impacto importantíssimo no fortalecimento da cabotagem no Brasil. O próprio nome já diz, a BR do Mar, ele vai fazer com que a gente possa utilizar o nosso mar, os nossos rios, mas sobretudo os oito mil quilômetros do litoral brasileiro para transformar o litoral numa grande BR, fazendo com que a gente amplie a cabotagem no Brasil”, afirmou.

Durante o evento de lançamento, o ministro reforçou que o programa também está alinhado à pauta ambiental e à redução de despesas no transporte.

“Esse programa, ele tem um papel que vai reduzir os custos logísticos de 20% a 60%, potencializando ainda mais o setor portuário brasileiro. E vai fazer com que uma carga, por exemplo, ela possa sair de container do Porto de Suape de Pernambuco, levando para o Porto de Santos, reduzindo o custo, ajudando na agenda de descarbonização”, completou.

Apoio às empresas de navegação

Para as Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), a regulamentação traz estímulos como capacitação de profissionais marítimos, abertura de novas rotas e mercados, e incentivo à movimentação de diferentes tipos de carga. Também há previsão de uso mais eficiente dos recursos do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O decreto permite ainda que uma EBN aumente em até 50% a tonelage da sua frota própria com o afretamento de embarcações estrangeiras. Caso a embarcação afretada seja considerada sustentável, o limite de ampliação chega a 100%.

Panorama da cabotagem no Brasil

Atualmente, a cabotagem representa cerca de 11% do volume total transportado por navios no país. O Ministério projeta que, com os incentivos do BR do Mar, esse número deve crescer até 15% nos próximos dez anos, impulsionado pela redução de custos.

Segundo dados do MPor, o frete por cabotagem custa, em média, 60% menos do que o rodoviário e 40% abaixo do valor praticado no transporte ferroviário. A Infra SA, estatal ligada ao setor, aponta que a regulamentação poderá estimular a concorrência, com potencial de reduzir os preços em até 15%.

Além da economia financeira, a cabotagem também representa ganhos ambientais: emite 80% menos gases de efeito estufa do que o transporte rodoviário. Em 2023, foram movimentadas 213 milhões de toneladas por meio da cabotagem — 77% desse total correspondente ao transporte de petróleo, especialmente de plataformas offshore até os portos.

O BR do Mar pretende aumentar a movimentação de cargas em contêiner e de carga geral, que atualmente respondem por 11% e 2%, respectivamente, do volume transportado por cabotagem.

A Infra SA estima que, se houver um crescimento de 60% no transporte por cabotagem de contêineres, a economia ambiental poderá superar 530 mil toneladas de CO₂ equivalente por ano, em comparação ao modal rodoviário.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 17/07/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

APÓS TARIFAÇÃO DE TRUMP, LULA DIZ QUE PAÍS É 'SOBERANO' E VAI 'COBRAR IMPOSTO DAS EMPRESAS AMERICANAS DIGITAIS'

Presidente ainda chamou o chefe de estado de 'gringo' e disse que não aceitará suas ordens

Por *Luísa Marzullo* — *Goiânia*



Lula em evento da UNE, em Goiânia — Foto: Brenno Carvalho

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva voltou a criticar nesta quinta-feira presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, pelas tarifas de até 50% impostas a produtos brasileiros. Durante discurso no 60º Congresso da União Nacional dos Estudantes (Conune), em Goiânia, Lula classificou a medida como uma afronta à soberania nacional e prometeu retaliar com a taxaço de empresas digitais americanas.

— O Brasil tem 201 anos de relações diplomáticas com os EUA e um déficit comercial de US\$ 410 bilhões em 15 anos. Não aceitamos a ideia de o presidente mandar um e-mail dizendo que, se não liberarmos o Bolsonaro, vai aplicar uma tarifa de 50%. Vamos responder como democratas: não aceitamos que ninguém se meta nos nossos assuntos internos — disse.



Lula ainda criticou diretamente Trump, a quem se referiu como “gringo”, e citou sua origem humilde:

— Eu comi pão pela primeira vez com sete anos de idade. Não é agora que vou aceitar ordem de gringo. Ele [Trump] disse “não quero que as empresas americanas, as empresas de plataforma, sejam cobradas no Brasil”. O mundo tem que saber que esse país só é soberano porque o povo é soberano tem orgulho desse país. Eu queria dizer pra vocês que a gente vai julgar e cobrar imposto das empresas americanas digitais.

Críticas a militares e Bolsonaro

O presidente também voltou a comentar o inquérito que apura uma suposta tentativa de golpe após as eleições de 2022:

— É a primeira vez que temos generais de quatro estrelas presos por tentarem dar um golpe, com insinuações de que precisavam matar Lula, Moraes e meu vice. Não tiveram coragem. Essa gente vai ser julgada, e quem está julgando são os ministros — afirmou.

Lula ainda disse que o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) deve ser responsabilizado pela condução da pandemia de Covid-19:

— Ele ainda vai ser processado pela Covid, pelas mortes causadas pela irresponsabilidade dele. Agora está pedindo apoio dos Estados Unidos. Quem abraça a bandeira americana é um patriota falso. Bolsonaro que transfira o título para lá e vote nos EUA.

Soberania e educação

O evento da UNE, intitulado “O Brasil se une pela soberania”, reuniu cerca de três mil pessoas, segundo estimativa da entidade. O ministro da Educação, Camilo Santana, também defendeu a soberania nacional e a justiça tributária:

— Precisamos de justiça tributária. Os ricos têm que pagar mais, os pobres menos. Assim teremos mais recursos para a educação. E precisamos lutar pela soberania. É injustificável a chantagem que Trump está fazendo — disse.

A visita ocorre em território politicamente adverso ao governo. Goiás é governado por Ronaldo Caiado (União Brasil), aliado da direita e cotado como possível presidenciável em 2026. Em Goiânia, Bolsonaro venceu no segundo turno das eleições de 2022 com 63,95% dos votos.

Na entrada do evento, houve um princípio de confusão entre estudantes e um apoiador de Bolsonaro, que vestia uma camiseta com o rosto do ex-presidente. O bolsonarista foi empurrado, e a discussão foi contida por policiais

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2025

PETROBRAS BUSCA AMPLIAR VENDA DE COMBUSTÍVEIS PARA ÁSIA APÓS TARIFA DOS EUA

Americanos respondem por 37% das exportações de derivados produzidos pela estatal

Por Bruno Rosa

A Petrobras vai buscar intensificar a venda de derivados para países da Ásia após a imposição de uma tarifa de 50% anunciada pelo presidente americano Donald Trump para as exportações brasileiras. De acordo com fontes da companhia, a intenção é elevar os negócios com traders asiáticos, hoje os principais parceiros internacionais da empresa.

Atualmente, os americanos respondem por 37% das exportações de derivados (como gasolina, diesel e outros combustíveis) produzidos pela estatal. Cingapura lidera, com 53% dos embarques da

Petrobras. Segundo fontes da estatal, haverá um esforço maior para vender esses derivados caso se torne inviável a venda para os EUA.

Segundo essa fonte, a busca por novos compradores diante da recusa americana não chega a representar uma grande preocupação, pois haverá muita demanda internacional, já que parte dos países do Hemisfério Norte começará, nas próximas semanas, a fazer estoque para o inverno.

Diferentemente dos derivados, a exportação de petróleo bruto da Petrobras para os EUA responde por apenas 4% do total dos embarques da estatal. A China é o maior comprador, com 36% do total, seguida pela Europa (27%) e por outros países da Ásia (33%).

Procurada, a Petrobras não comentou. O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) disse, em nota, que defende o diálogo aberto entre as lideranças brasileiras e americanas, a fim de encontrar uma solução diplomática para a questão e preservar a estabilidade institucional e o fluxo comercial entre as duas maiores economias do continente.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2025

LULA DIZ QUE BRASIL BUSCA DIÁLOGO SOBRE TARIFAÇO, MAS NÃO ACEITARÁ IMPOSIÇÕES DE TRUMP: 'ELE NÃO FOI ELEITO PARA SER O IMPERADOR DO MUNDO'

Presidente disse que Brasil está preparado para se juntar a outros países para judicializar tarifaço internacionalmente, caso negociação fracasse

Por Ivan Martínez-Vargas — Brasília



O presidente Lula durante entrevista à rede de TV americana CNN — Foto: Reprodução

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva reafirmou nesta quinta-feira que vai usar "todas as palavras do dicionário" para negociar com os Estados Unidos para reverter o anúncio do tarifaço de 50% sobre exportações brasileiras ao país, mas que está preparado, inclusive, para se juntar a outros países em uma resposta

judicial às medidas tarifárias de Donald Trump.

— O que tenho dito publicamente é que vamos usar todas as palavras que existem no dicionário para tentar negociar e, se não houver acordo, posso garantir que nós vamos à OMC, que podemos unir um grupo de países na resposta e podemos usar a Lei da Reciprocidade — disse em entrevista à jornalista Christiane Amanpour, na CNN Internacional.

Questionado sobre qual seria o plano B do Brasil caso Trump mantenha o tarifaço, Lula disse que tem buscado abrir outros mercados para o país, mas ressaltou que que "jamais imaginou brigar com os Estados Unidos" e que "espera ter uma boa relação com Trump".

— Lamento que dois países que têm um histórico de boas relações por 200 anos prefiram uma batalha judicial porque um dos presidentes não respeita a soberania do outro — disse Lula.

— O que não pode é o presidente Trump esquecer que ele foi eleito para governar os Estados Unidos. Ele não foi eleito para ser o imperador do mundo. Seria muito melhor estabelecer uma negociação primeiro e depois chegar a um acordo possível. Os dois países têm boas relações por 200 anos — disse.

Apesar das críticas ao presidente dos Estados Unidos, Lula afirmou que não vê crise na relação entre os dois países.

— Ainda não vejo crise (na relação entre os dois países). Posso assegurar que o Brasil não quer confusão, quer negociação e paz. Brasil é um aliado histórico dos Estados Unidos, mas não vai aceitar nenhuma imposição ao país. Aceitamos negociação, não imposição — disse.

O presidente do Brasil afirmou que "foi uma surpresa, não apenas a tarifa, mas a maneira pela qual Trump anunciou" o tarifaço, em uma postagem em sua rede social, Truth Social, e não por vias diplomáticas.

O presidente brasileiro disse que "falta um pouco de multilateralismo no mindset" de Trump e o americano não foi eleito para ser "imperador do mundo". Lula afirmou que inicialmente acreditou que a postagem se tratava de fake news. Para Lula, a carta de Trump representou "a quebra de qualquer protocolo diplomático que deveria existir entre dois chefes de Estado".

— Estamos negociando com os EUA já há alguns meses. O meu ministro das Relações Exteriores, o vice-presidente, que é também o Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, está negociando. Desde março, a gente enviou uma proposta após dez encontros. (...) Para a nossa surpresa, em vez de uma resposta à carta que enviamos, recebemos a notícia (do tarifaço), publicada no site do presidente, e não por meios diplomáticos. Acho que foi um grande erro, porque a carta do presidente Trump está cheia de coisas que não são verdade — afirmou Lula.

O presidente voltou a dizer que a Justiça no Brasil é independente e que não poderia interferir no Judiciário para reverter qualquer processo relacionado ao ex-presidente Jair Bolsonaro. Lula reafirmou que Bolsonaro é julgado por tentar um golpe de estado e que responde à Justiça por suas ações.

— O presidente não pode interferir no Poder Judiciário. Segundo, o déficit na balança comercial (entre os dois países) não é verdade. Os EUA têm um superávit de US\$ 4,1 bilhões nos últimos 15 anos. Em terceiro, se houver uma taxaço de big techs no Brasil, é uma questão do governo brasileiro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2025

EM UMA DISCUSSÃO DE FATO COMERCIAL, BRASIL TEM POUCOS PRODUTOS PARA NEGOCIAR, DIZEM ECONOMISTAS

Por Luciana Casemiro



No salão oval, Trump reforça que impôs taxaço maior ao Brasil do que a outros países por causa de Bolsonaro — Foto: NDREW CABALLERO-REYNOLDS / AFP

Na avaliação da economista Lia Valls, pesquisadora associada do FGV Ibre e professora da Uerj, o governo americano abriu a investigação sobre as práticas comerciais brasileiras na tentativa de dar respaldo à taxaço. Afinal, a carta endereçada ao governo brasileiro, postada na rede social do presidente americano, tinha um tom muito político e informações

equivocadas, como um suposto superávit brasileiro na relação com os Estados Unidos, quando a balança é deficitária para o Brasil há 15 anos. Agora, se está falando de uma legislação americana, já foi marcada uma audiência pública em setembro, onde o Brasil poderá apresentar as suas



respostas ao que foi alegado. Ela pondera, no entanto, que se a discussão for de fato comercial, não há muitos produtos em que o Brasil tenha margem para negociar.

- Além do etanol, seria possível ceder nas tarifas de máquinas, equipamentos, já que as taxas praticadas pelo Brasil são de fato mais altas. Mas nesse caso, seria quase como firmar um "acordo preferencial" para os Estados Unidos, o que poderia causar um problema com a União Europeia. Até aqui tudo é conjectura, pois não está claro qual é o objetivo americano - afirma a economista.

A lista de itens negociável de Lia, Leonardo Paz Neves, professor de relações internacionais do Ibmec-RJ, acrescenta aço e suco de laranja. Mas destaca:

- Não há nada de comercial nesse embate com os Estados Unidos.

O Brasil já aparecia na Watch List (lista de acompanhamento) do Relatório Especial 301, divulgado pelo USTR, em maio. Nesse relatório, são identificados os países que adotam práticas desleais ou ineficazes na proteção de direitos de propriedade intelectual na visão dos EUA, o que pode justificar sanções comerciais. O documento, divulgado em maio, reconhece avanços importantes do governo brasileiro no combate à pirataria online em 2024 e em apreensões de grande porte, em operações na Rua 25 de Março, em São Paulo, e no Porto de Santos. Por outro lado, há crítica ao tempo excessivo de análise de patentes. Combater a pirataria é algo de nosso próprio interesse.

- No passado, esse relatório servia como um aviso, agora soa como uma ameaça. O que os EUA estão fazendo é escalar e aproveitar esse momento de negociação da tarifa de 50% para pressionar o Brasil a se comprometer em cumprir todos esses apontamentos, que são interesses americanos não é de hoje, em um prazo estabelecido ou aplicará sanções - avalia Benny Spiewak, advogado, mestre em propriedade intelectual e especialista em direito internacional pela George Washington University, sócio de SPLAW Advogados.

Lia, do FGV Ibre e da Uerj, pontua que as alegações do USTR relativas a comércio digital e pagamento eletrônico, especialmente, sobre o PIX, são as mesmas usadas por companhias americanas como o Google. De um lado, essas empresas não aceitam seguir as determinações do Supremo Tribunal Federal (STF), que classificam como censura. Por outro, estão descontentes com a competição do PIX com seus meios de pagamento.

Em relação às acusações sobre corrupção, de que o Brasil não cumpriria sequer as leis locais sobre o tema e que estaria descumprindo protocolo de comércio firmado com os Estados Unidos, que visa transparência, há uma alegação muito forte. E o Brasil deve rebater, avalia Lia.

- Sobre o desmatamento, chega a ser uma ironia, os Estados Unidos reclamando quando eles mesmos saíram do Acordo de Paris. Alegar que preferências tarifárias são desleais é meio estranho, dado que é permitido, inclusive, pela OMC, que se firmem acordos preferenciais entre os países, como os próprios americanos já firmaram vários - afirma a professora.

Em 1989, sobre a sessão 301, o Brasil sofreu uma investigação na área de proteção de processos e produtos farmacêuticos. E houve uma sanção de US\$ 39 milhões sobre papel e celulose, porque a sua sanção não precisa ser exatamente sobre o produto que levou ao processo, explica Lia. Mais tarde, a sanção foi retirada. O Brasil assinou um acordo de propriedade intelectual da OMC e protegeu todos os setores.

A perspectiva, diz Lia, é que o processo de taxação agora pode caminhar um pouco mais devagar, pois se vai haver uma audiência pública em 3 de setembro, faria sentido supor que qualquer nova tarifa só passaria a valer depois dessa reunião. Mas com Trump nem sempre a lógica funciona, destaca a economista, que teme um resultado enviesado ao fim da investigação.

- Apesar de ser uma investigação e a recomendação final seja feita pelo USTR, a decisão final é do presidente americano, o que faz temer um tratamento enviesado. E agora não tem um fórum da

OMC para discutir, afinal o órgão de recursos não está funcionando justamente, devido aos EUA não terem nomeado seu representante.

Lia ressalta que a balança comercial brasileira piorou em relação aos Estados Unidos, mas por conta também do aumento das importações. Esse aumento de importação, avalia a economista, pode refletir uma antecipação dos empresários preocupados de que algum revide reflita em elevação dos preços aqui. O câmbio também influenciou e não só na relação comercial com os EUA. Se piorou o déficit com os americanos, também reduziu muito o superavit com a China.

O Indicador de Comércio Exterior (Icomex) da FGV do Ibre mostra que o volume de exportação para os Estados Unidos cresceu 13,5%, em abril, e 9% em maio e outros 9% agora em junho. Ou seja, houve uma expansão, mas agora começa a se ver uma desaceleração.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/07/2025

RIVAIS NA CELULOSE, ELDORADO E SUZANO VÃO TROCAR MADEIRA ENTRE SI *Por Rennan Setti*



Plantação de eucalipto — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

As rivais Eldorado e Suzano, que competem no mercado de celulose, estão assinando um contrato de permuta de "madeira em pé" — ou seja, ainda na floresta, antes de ser cortada. Pelo arranjo, cada companhia terá acesso a determinado volume de madeira a ser extraída nas propriedades da concorrente, dentro de um cronograma estabelecido em contrato.

Conhecido como "swap" de madeira em pé, o contrato abrange ativos florestais das duas empresas no Mato Grosso do Sul. Ele não envolve transferência de propriedade ou arrendamento das florestas, apenas seu usufruto. A ideia é que a madeira extraída seja usada exclusivamente como insumo na produção de celulose, sem destinação de excedente para o mercado.

A colaboração entre as rivais ocorre poucos meses depois de a J&F — holding dos irmãos Wesley e Joesley Batista, os mesmos da JBS — e o grupo de papel e celulose Paper Excellence assinarem um acordo que pôs fim à disputa de oito anos pelo controle da Eldorado. A J&F comprou por US\$ 2,64 bilhões (R\$ 15 bilhões) a participação de 49,41% detida pela Paper e assumiu 100% da Eldorado.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/07/2025

TRUMP MIRA ETANOL E CULPA TARIFAS DE IMPORTAÇÃO, MAS PARTE DO PROBLEMA FOI CRIADO PELOS EUA. ENTENDA

Biocombustível está no centro da investigação que o governo americano implementou sobre as práticas comerciais do Brasil

Por Bloomberg — São Paulo

O governo Trump culpou as tarifas de importação do Brasil pela queda no comércio de etanol entre os países. Mas a perda do que antes era o maior mercado de exportação para o biocombustível americano é, em parte, um problema criado pelos próprios Estados Unidos.

O Brasil reduziu drasticamente sua dependência das importações de biocombustíveis dos EUA ao investir bilhões de dólares em etanol de milho, criando uma indústria nacional que posteriormente o Brasil passou a proteger por meio de tarifas. A iniciativa começou em 2017, liderada pelo Summit Agricultural Group, com sede em Iowa, cuja unidade chamada FS instalou a primeira usina de etanol de milho do Brasil.



A FS foi a indústria pioneira do segmento a utilizar exclusivamente o milho como matéria-prima para o etanol. A empresa possui uma unidade em Sorriso, no Mato Grosso, para a produção de etanol de milho — Foto: Divulgação

As barreiras ao etanol americano estão no centro da investigação que o governo Trump implementou sobre as práticas comerciais do Brasil, tornada pública na terça-feira. Na semana passada, o presidente prometeu impor tarifas de 50% em remessas do país sul-americano a partir de 1º de agosto, ameaçando os consumidores dos EUA com preços potencialmente mais altos para tudo, de café a carne bovina e papel higiênico.

O Brasil deve produzir 10 bilhões de litros de etanol de milho este ano, segundo a consultoria Datagro, com a unidade FS da Summit entre os principais fornecedores. A FS, que agora opera três unidades de moagem de milho, produz 2,3 bilhões de litros do biocombustível anualmente, segundo dados da empresa.

— O etanol de milho trouxe uma oferta adicional suficiente para cobrir a demanda — diz Ana Zancaner, analista da Czapp, empresa de propriedade da trader de commodities Czarnikow Group Ltd.

A crescente produção de etanol de milho no Brasil significa que as importações não são atrativas na maior parte do tempo.

— Mesmo que as tarifas fossem zero, seria difícil viabilizar a importação de etanol americano — disse Plínio Nastari, presidente da Datagro.

É um debate crucial para a relação comercial do Brasil com seu segundo maior parceiro comercial. O país sul-americano implementou tarifas em 2017, após os EUA terem inundado o mercado com etanol, pressionando os preços.

Ao anunciar sua investigação na terça-feira, o escritório da Representação Comercial dos EUA acusou o Brasil de reverter sua posição anterior sobre a isenção de impostos, impondo taxas significativamente mais altas ao combustível americano.

— Há quase uma década que dedicamos tempo e recursos preciosos para lutar contra um regime tarifário injusto e injustificado — afirmou Geoff Cooper, presidente-executivo da Associação de Combustíveis Renováveis, grupo comercial de etanol. — Essas barreiras tarifárias foram erguidas contra as importações de etanol dos EUA, enquanto nosso país aceitou abertamente — e até mesmo encorajou e incentivou — as importações de etanol do Brasil.

Ainda assim, embora o Brasil imponha tarifas de 18% sobre o biocombustível importado, a medida veio acompanhada de uma crescente produção doméstica que teve os investidores americanos como principais protagonistas. Cargill, a maior empresa privada dos EUA, também é produtora de etanol de milho no Brasil.

‘Praticamente inexistente’

— O etanol de milho era praticamente inexistente, e agora essa é uma produção que é feita até com a participação de empresas americanas — disse Nastari.

A Summit não quis comentar. A Cargill não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.

O Brasil é o segundo maior produtor mundial de etanol e um grande consumidor de biocombustíveis. Embora a maior parte da produção do país venha da cana-de-açúcar, o combustível do milho está rapidamente ganhando participação.

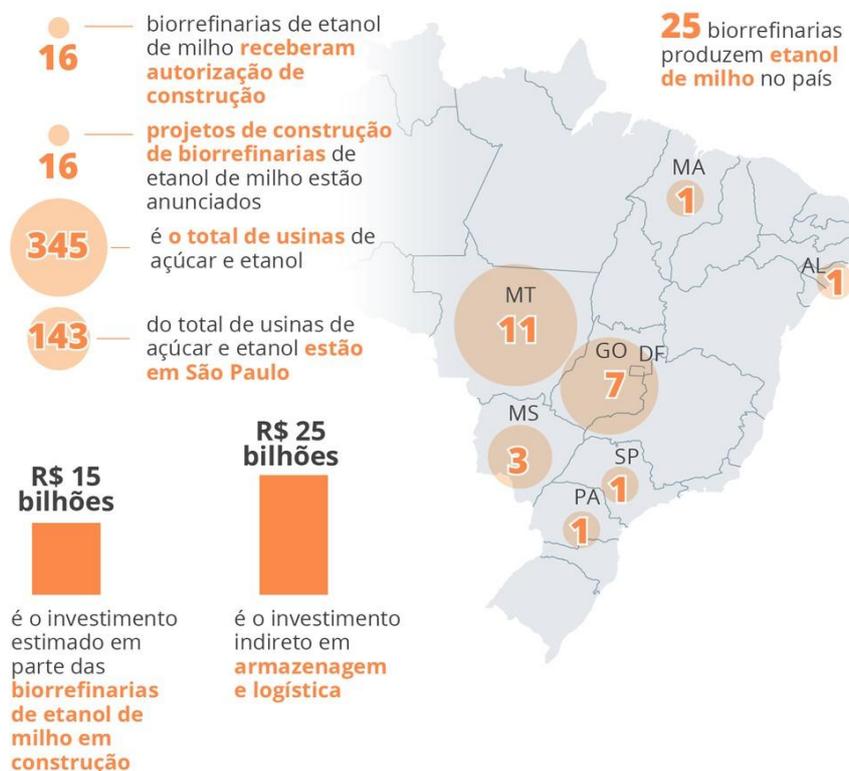
Tudo começou com a FS, que inaugurou a primeira usina de etanol de milho do Brasil, no estado do Mato Grosso, há oito anos. Muitas outras se seguiram. A Unem, associação industrial que inclui a Cargill e a FS, contabiliza um total de 24 usinas em operação e outras 16 a serem construídas.

O Brasil exporta algum etanol para os EUA, com incentivos na Califórnia para combustíveis de baixo carbono ajudando a impulsionar as remessas de etanol para cerca de 300 milhões de litros no ano passado.

Ainda assim, a ameaça de Trump de uma tarifa de 50% sobre o Brasil tem pouco impacto sobre os produtores brasileiros de biocombustíveis, disse Willian Hernandez, sócio executivo da consultoria FG/A. Com apenas 5% do etanol brasileiro sendo exportado, o mercado interno é visto como muito mais relevante para os produtores brasileiros, acrescentou.

Milho reconfigura produção de etanol no país

Em dez anos, biocombustível produzido a partir do grão cresce dez vezes e divide espaço com a cana



Fonte: União Nacional do Etanol de Milho (Unem), União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (Unica) e Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

— Foto: Editoria de arte

EM MEIO A TARIFAÇÃO DE TRUMP, EXPORTAÇÕES DO BRASIL PARA A CHINA TÊM MAIOR QUEDA EM DEZ ANOS

Queda no valor das commodities, que são os principais itens vendidos para o país asiático, e busca dos chineses por diversificação de parceiros explicam recuo. Importações batem recorde

Por Isa Morena Vista — Rio de Janeiro



Porto de Santos exporta produtos para a China — Foto: Divulgação/APS

Com a aceleração da busca por diversificação de parceiros comerciais após o tarifação de Donald Trump, a China comprou menos do Brasil no primeiro semestre. A estratégia, aliada ao preço menor das commodities, fez as exportações brasileiras para o país asiático registrarem a maior queda em dez anos para o período, somando US\$ 47,7 bilhões, recuo de 7,5% frente aos primeiros seis meses do ano

passado.

Por outro lado, as importações cresceram 22% e atingiram patamar recorde, puxadas pelas vendas de carros híbridos e plataformas de petróleo.

Tulio Cariello, diretor de pesquisa do Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC), aponta que a China buscou a diversificação de suas importações desde o primeiro governo Trump (2017-2021), mas destaca que o movimento foi intensificado diante da abordagem comercial agressiva do republicano neste primeiro semestre.

Além disso, ele também sinaliza que os choques nas cadeias de valor trazidos pela pandemia contribuíram para essa remodelação das importações dos chineses.

Para Cariello, este movimento de Pequim, somado às ameaças tarifárias de Washington, acendem um alerta de que o Brasil também deveria diversificar seus clientes:

— É importante para o Brasil buscar novos mercados para vender.

Na pauta de exportações, o volume de soja cresceu 5% no primeiro semestre, mas a queda nos preços da matéria-prima levou a uma retração de 6% no faturamento, que foi a US\$ 18,9 bilhões. As vendas de petróleo registraram a maior queda em cinco anos, perdendo 7% na comparação com os primeiros seis meses de 2024 e uma retração de 15% no faturamento.

Importações de aço e carros híbridos saltam

Entre os destaques das importações, as compras de laminados planos de aço com largura igual ou superior a 600 milímetros aumentaram 318% em relação ao mesmo período do ano anterior, para US\$ 294 milhões, aponta levantamento da CEBC. Além disso, o volume de carros híbridos importados cresceu 52%, com o total de compras chegando a US\$ 1,38 bilhão.

De acordo com a CEBC, houve picos de importação em junho de 2025 e no mesmo mês em 2024, tendência que aponta para a estratégia dos importadores de antecipar os embarques antes da elevação gradual da tarifa sobre veículos elétricos, implementada pelo governo brasileiro desde 2024. A sobretaxa havia subido para 25% em julho de 2024 e, em julho deste ano, foi a 30%.

Terras-raras em alta

Um dos destaques do primeiro semestre foi o aumento na venda de compostos de metais de terras-raras do Brasil para a China. Os embarques brasileiros destes materiais para a China somaram US\$ 6,7 milhões, mais que o triplo do total exportado no ano passado.

Estes materiais são utilizados amplamente em eletrônicos e ligas metálicas leves, além de terem aplicações em turbinas eólicas, veículos elétricos e sistemas de armazenamento de energia.

As terras-raras tiveram no meio do embate comercial entre China e Estados Unidos durante os seis primeiros meses deste ano. Um acordo feito entre os países em maio prevê que Pequim supra o mercado americano com todas as terras-raras necessárias à indústria do país.

Na visão de Cariello, o Brasil — que possui a segunda maior reserva de terras-raras do mundo — tem um espaço grande de crescimento deste setor. Ele diz que é preciso fomentar projetos de longo prazo para desenvolver as exportações desses materiais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

LULA DIZ QUE NÃO CEDERÁ À PRESSÃO DOS EUA E QUE VAI COBRAR IMPOSTO DAS EMPRESAS AMERICANAS DIGITAIS

Sobre a regulação das redes sociais, que avança no STF, presidente afirmou: 'Não aceitamos que, em nome da liberdade de expressão, cometam crimes'

Por Gabriel Hirabahasi (Broadcast)

ENVIADO ESPECIAL A GOIÂNIA - O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, afirmou nesta quinta-feira, 17, que o Brasil não cederá à pressão da Casa Branca para aliviar a regulação e a tributação das plataformas de redes sociais no País. "Vamos cobrar imposto das empresas americanas digitais", afirmou.

Ele não especificou como isso aconteceria. A declaração se deu em meio a críticas do petista ao ambiente digital e à tarifa de 50% anunciada pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, sobre produtos brasileiros.

"Ele (Donald Trump) disse: 'Eu não quero que as empresas americanas, as empresas de plataforma, sejam cobradas no Brasil'. Vou dizer uma coisa, o mundo tem que saber que este País só é soberano porque o povo é soberano e tem orgulho deste País. Eu queria dizer para vocês que a gente vai julgar e cobrar imposto das empresas americanas digitais", afirmou o presidente. A declaração aconteceu durante o 60º Congresso da União Nacional dos Estudantes (UNE), em Goiânia.

Sobre a regulação, que avança no Supremo Tribunal Federal, Lula afirmou: "Não aceitamos que, em



nome da liberdade de expressão, fiquem falando mentira, façam violência entre crianças, contra mulheres, os negros, LGBTQIA+. Não vamos permitir, porque o dono do Brasil é o povo brasileiro. Não vamos permitir que nossas crianças sejam vítimas de coisas de fora do nosso controle", completou.

Lula, no Congresso da União Nacional dos Estudantes, em Goiânia, elevou o tom na reação ao tarifaço e outras medidas de Trump Foto: Wilton Junior/Estadão



Alguns países ao redor do mundo, ao aprovarem regulamentações das redes sociais, aplicaram impostos sobre serviços digitais. O Canadá, por exemplo, é um deles. O país vizinho dos Estados Unidos, porém, revogou essa taxa justamente em meio à negociação com os EUA.

Em documento assinado pelo Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR), o governo americano faz críticas ao ambiente digital e regulatório brasileiros. O órgão afirma que atos e políticas brasileiras prejudicam empresas americanas de tecnologia, restringem a liberdade de expressão e impõem barreiras à inovação.

Segundo o texto, decisões do STF e ordens judiciais “secretas” afetam diretamente plataformas dos EUA. “Cortes brasileiras emitiram ordens secretas instruindo empresas americanas de redes sociais a censurar milhares de postagens e desativar contas de dezenas de críticos políticos, incluindo cidadãos dos EUA, por discursos legais em solo americano”. Para o governo dos EUA, essa postura pode “aumentar significativamente o risco de dano econômico” às empresas e “restringir a liberdade de expressão, inclusive política”.

Negociações

Durante o evento, Lula disse que nasceu “aprendendo a fazer negociação” e que Trump “não negociou 10%” do que ele já negociou na vida. “Eu nasci aprendendo a fazer negociação. Tenho certeza de que o presidente americano (Trump) não negociou 10% do que negociei na minha vida, jamais. Se tem uma coisa que eu sei na vida é negociar”, disse.

Lula disse que “não é um gringo que vai dar ordem para este presidente da República”. O presidente foi ovacionado no evento em diversos momentos, principalmente quando se referia a Trump.

O petista fez também uma metáfora usando o jogo truco. Disse que “quando o cara truca, a gente tem que escolher: eu corro ou grito ‘seis’ na orelha dele. Eu estou jogando. O Brasil gosta de negociação”.

Lula criticou Trump pela tarifa de 50% sobre produtos que os EUA importam do Brasil. O presidente brasileiro disse que o Brasil “não aceita a ideia de o presidente (Trump) mandar uma carta pelas redes sociais dizendo que, se não libertar o Bolsonaro, a partir de 1º de agosto vai nos taxar em 50%”.

“Vamos responder da forma que um democrata responde. Primeiro, não aceitamos que ninguém, de nenhum país do mundo, se meta nos nossos problemas internos. É a primeira vez que temos três generais de quatro estrelas presos. E não estão presos à toa, estão presos porque tentaram dar um golpe. Queriam matar o Lula, o Alexandre de Moraes e o Alckmin. Não tiveram coragem de fazer”, declarou.

Lula também fez críticas ao ex-presidente Jair Bolsonaro. Disse que Bolsonaro e sua família “têm de ser tratados como traidores do século 20 e 21 da história deste País”. Ele voltou a culpar o ex-presidente e seu filho Eduardo pela taxa imposta por Trump ao Brasil. “Eles não tiveram preocupação com os prejuízos que essa taxa vai trazer ao Brasil, à indústria, ao agronegócio”, declarou.

O presidente afirmou que Bolsonaro “não vai ser julgado porque o Lula quer”, mas porque “eles (aliados do ex-presidente) se delataram”. Lula repetiu que, se Trump tentasse fazer no Brasil o que houve no Capitólio, nos Estados Unidos, em janeiro de 2023, ele seria julgado e preso.

Lula disse que delegou ao vice-presidente Geraldo Alckmin e ao ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, a negociação com os Estados Unidos sobre as tarifas. Disse que as conversas já duram mais de dois meses. Citou uma carta enviada pelo governo brasileiro em 16 de maio sobre “as coisas que achávamos que poderia ser feito acordo”, mas que não teve resposta.

“Estamos com muita tranquilidade, meu vice-presidente e o ministro das Relações Exteriores estão negociando há mais de dois meses, desde aquela primeira taxa. Temos uma equipe de

negociação. No dia 16 de maio, mandamos uma carta para a equipe dos EUA com as coisas que achávamos que poderia ser feito acordo. Não recebemos nenhuma resposta. A resposta foi a matéria publicada no jornal do portal dele, porque ele nem mandou uma carta, nos intimando. A carta (de Trump) não fala em negociação”, disse.

O governo brasileiro tem buscado um caminho de negociação com o dos Estados Unidos. As tratativas estão sendo lideradas por Alckmin, que também é ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic).

Nesta semana, Alckmin reuniu no ministério representantes dos setores produtivos mais afetados pela tarifa de 50% anunciada por Donald Trump. A partir dos dados apresentados pelos setores, e pelas sugestões levadas à discussão, o governo deve embasar a negociação com os EUA.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2025

APÓS CARTA DE TRUMP, ATAQUES AO STF EM REDES SOCIAIS SOMAM 16 MILHÕES DE INTERAÇÕES

Pesquisa analisou postagens, curtidas, comentários e compartilhamentos na semana da divulgação do tarifaço; volume é semelhante ao verificado no início da tramitação do processo contra Jair Bolsonaro pela trama golpista

Por Carolina Brígido

BRASÍLIA – Na semana em que foi divulgada a carta do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, pedindo o fim do cerco contra Jair Bolsonaro, foram publicadas em redes sociais 221 postagens consideradas “nocivas” contra o Supremo Tribunal Federal (STF). Essas publicações resultaram em mais de 16 milhões de interações.

A informação está em uma pesquisa realizada pelo Instituto Democracia em Xeque. O levantamento analisou o debate público sobre o Judiciário entre os dias 4 e 10 de julho no Facebook, no Instagram, no X (antigo Twitter) e no TikTok.



Fachada do STF em Brasília Foto: Wilton Junior/Estadão

As interações são a soma de curtidas, compartilhamentos e comentários – portanto, é possível afirmar que a maioria indica endosso ao conteúdo postado. Segundo os pesquisadores, os ataques e as interações ficaram no mesmo patamar observado em outras situações em que o STF foi atacado pela direita – como, por exemplo, o início da tramitação do processo contra Jair Bolsonaro pela trama golpista.

A carta de Trump é o assunto da maioria das publicações analisadas, mas também há menções à atuação do tribunal na disputa entre o governo Lula e o Congresso Nacional em torno do aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF).

No período, foram analisadas 88.025 postagens sobre o Judiciário feitas por um grupo específico de usuários de redes sociais com posicionamento político diverso. Essas publicações geraram, ao todo, 44,6 milhões de interações.

De acordo com a pesquisa, as postagens de perfis progressistas avaliam que o apoio público de Trump a Bolsonaro poderia resultar em uma tentativa de exílio do ex-presidente nos EUA. “A narrativa entre perfis progressistas seria de que o melhor a se fazer seria prender Bolsonaro preventivamente”, diz o estudo.

Por outro lado, “a narrativa conservadora de responsabilização de Moraes, Lula e STF pelas tarifas encontrou resistência progressista nas redes, que apontam que deputados bolsonaristas, com destaque para Eduardo Bolsonaro, teriam articulado nos EUA para que essas sanções fossem aplicadas ao País”, anotaram os pesquisadores.

O mesmo instituto também analisou mais de 10 mil publicações em redes sociais no mundo inteiro sobre o Brasil entre os dias 10 e 16 de julho. Elas resultaram em aproximadamente 43,5 mil engajamentos dos usuários, com pico no dia 10. Segundo os pesquisadores, nesse universo, os ataques foram mais numerosos ao governo Lula do que ao STF.

Ainda segundo a pesquisa, 58,3% das publicações internacionais foram feitas a partir dos Estados Unidos, seguido do Reino Unido, com 4,9% dos posts.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2025

AGÊNCIA MOODY'S LISTA 15 EMPRESAS COM MAIS RISCO DE SEREM AFETADAS POR TARIFAS DOS EUA; VEJA RANKING

A liderança é da Embraer, com uma classificação de ‘alta exposição’ ao mercado americano
Por Mateus Fagundes

A agência de classificação de riscos Moody's listou 15 empresas brasileiras que mais podem ser afetadas pelo volume de exportação aos Estados Unidos. A liderança é da Embraer, com uma classificação de “alta exposição” ao mercado americano. Entre as empresas com “moderada exposição”, estão Votorantim e Suzano. Nas de “baixa exposição”, aparecem Petrobras e CSN (veja a lista completa no fim deste texto).

Na semana passada, a XP também fez uma estimativa de impacto nas empresas brasileiras, e a Embraer estava igualmente na primeira posição (veja aqui).

Em relatório enviado a clientes nesta quinta-feira, 17, a Moody's avalia que as tarifas de 50% impostas pelos Estados Unidos ao Brasil, previstas para valer a partir de 1º de agosto, aumentariam as incertezas comerciais entre os dois países bem como reduziria a competitividade dos produtos domésticos que chegam ao mercado americano.



Uma tarifa de 50% dos EUA sobre produtos importados do Brasil reduziria as margens de diferentes empresas, aponta relatório da Moody's Foto: Porto de Itapoá/Divulgação

De acordo com a classificadora, uma tarifa de 50% aumentaria os custos da Embraer entre aproximadamente US\$ 250 milhões e US\$ 300 milhões. Porém, cláusulas contratuais permitiriam à fabricante de aeronaves repassar as tarifas de importação aos compradores de seus jatos E1.

“A Embraer teria de assumir custos adicionais para seus jatos executivos Praetor, que são produzidos no Brasil mas montados nos EUA, ainda assim poderia repassar o aumento de preço aos clientes com base em negociações individuais dentro desse pequeno mercado”, disse a Moody's.

Adicionalmente, continuou a classificadora, os acordos de serviço e suporte da Embraer contêm cláusulas de repasse que aliviarão os efeitos de tarifas adicionais.

“Os jatos Phenom são totalmente produzidos nos EUA e no Canadá, e seus jatos E2 e operações de defesa e segurança não possuem exposição ao mercado dos EUA”, afirmou a Moody’s.

A lista completa das empresas está abaixo, divididas em três categorias (alta, moderada e baixa exposição ao comércio dos EUA):

Alta exposição

- Embraer (aeroespacial e defesa)

Moderada exposição

- Votorantim (metais e mineração)
- Suzano (papel e embalagens)
- Prio (petróleo e gás)
- Gerdau (siderurgia)
- JBS (proteína e agricultura)

Baixa exposição

- Inversiones CMPC (papel e embalagens)
- Petrobras (petróleo e gás)
- CSN (siderurgia)
- Usiminas (siderurgia)
- Raízen (proteína e agricultura)
- Marfrig (proteína e agricultura)
- Adecoagro (proteína e agricultura)
- FS Indústria (química)
- Cosan (conglomerado)

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2025

LULA MANTÉM 99% DOS GASTOS NO CARTÃO CORPORATIVO SOB SIGILO, APONTA TCU

Relatório do Tribunal de Contas da União aponta que governo federal descumpre normas de transparência; Planalto diz seguir legislação vigente

Por Gustavo Côrtes

Os gastos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva no cartão corporativo foram quase integralmente declarados sigilosos pelo governo. Um levantamento do Tribunal de Contas da União (TCU) identificou que, dos R\$ 55,5 milhões utilizados pela Presidência de janeiro de 2023 a abril deste ano, 99,5% são mantidos em segredo. O percentual é superior ao de todos os antecessores.



Geraldo Alckmin e Lula: gastos com cartão corporativo foram quase integralmente declarados sigilosos pelo governo Foto: Wilton Junior/Estadão

Essa prática impede a identificação do que foi adquirido com os recursos, omite notas fiscais e deixa “graves lacunas de acesso e de divulgação de informação”, de acordo com acórdão assinado pelo ministro relator, Walton Alencar Rodrigues. O padrão se repete na Vice-Presidência, que tem 92% dos seus gastos no período sob sigilo. A quantidade de gastos por Geraldo Alckmin, contudo, é bem menor, de R\$ 393,9 mil.

Em nota, a Presidência e a Vice-Presidência afirmaram que as despesas realizadas por meio do cartão corporativo classificadas como “reservadas” seguem estritamente o que determina a legislação vigente.

Já as despesas não classificadas estão em transparência ativa, disponíveis para consulta no Portal da Transparência do Governo Federal.

O despacho determinou que o Palácio do Planalto apresente em até 30 dias um plano de ação para corrigir as lacunas na transparência. Desde 2020, durante a gestão de Jair Bolsonaro, a fração de despesas em cartão corporativo da Presidência postas em segredo tem aumentado e chamado a atenção do TCU.

A Corte já havia procedido fiscalizações e exigido ajustes para atender às normas legais de transparência, mas o governo não as acatou. Um acórdão de 2022 já havia constatado falhas na divulgação das informações, como a falta de identificação dos itens específicos adquiridos e a ausência de dados do atual mandato publicizados no site oficial da Presidência. Os mesmos problemas foram constatados na Vice-Presidência. As informações mais recentes são de dezembro de 2022, último mês da gestão de Bolsonaro.

Mesmo assim, não houve medidas por parte do governo para se adequar às normas. Por isso, foi estabelecido, além do prazo para entrega de um plano, o período de 120 dias para a resolução da situação.

“Considerando o longo tempo que o tribunal, sem avanços, vem se debatendo sobre a problemática do cartão corporativo do governo federal, o largo histórico de ciências, recomendações e determinações já feitas, refeitas e reiteradas para que a PR e a VPR efetivamente divulguem os gastos realizados com esse instrumento, sem que medidas concretas tenham sido adotadas para tanto, mantendo-se os órgãos em constante inércia e dispersão sobre o tema, fornecendo ao tribunal medidas tão somente paliativas e que postergam a transparência exigida, nesta ocasião, propõe-se determinar à PR e à VPR que, no prazo de 30 dias, apresentem plano de ação contendo as medidas a serem tomadas, os responsáveis e o cronograma a fim de sanar as lacunas apresentadas”, diz o relatório do TCU.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/07/2025

CASA BRANCA REBATE LULA E DIZ QUE TRUMP NÃO QUER SER ‘IMPERADOR DO MUNDO’, MAS ‘PRESIDENTE FORTE’

Porta-voz do presidente americano respondeu a crítica do brasileiro sobre intromissão em outras nações

Por Redação



Foto: Evan Vucci/AP

A porta-voz da Casa Branca, Karoline Leavitt, rebateu o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e disse que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, “não está tentando ser o imperador do mundo”.

A afirmação foi uma resposta a **uma crítica que Lula fez mais cedo em entrevista à rede de TV CNN Internacional**.

A porta-voz da Casa Branca, Karoline Leavitt, que rebateu o presidente Lula e disse que Trump não tenta ser 'imperador do mundo'

“O presidente certamente não está tentando ser o imperador do mundo. Ele é um presidente forte dos Estados Unidos da América e também é o líder do mundo livre. E vimos uma grande mudança em todo o globo por causa da liderança firme deste presidente”, disse Leavitt.

Na entrevista divulgada mais cedo, Lula criticou a conduta de Trump.

“Nós não podemos ter o presidente Trump esquecendo que ele foi eleito para governar os Estados Unidos, e não para ser o imperador do mundo. Seria muito melhor estabelecer uma negociação primeiro, e depois alcançar um acordo possível, porque nós somos dois países que temos boas relações por 200 anos”, afirmou Lula.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2025

JUSTIFICATIVA DE TRUMP PARA AS TARIFAS MOSTRA QUE NEGOCIAÇÃO SERÁ IRRACIONAL, DIZ DUQUESA DE TAX

No programa ‘Fala, Duquesa!’ desta quinta-feira, a colunista analisa as falas do presidente dos EUA sobre a imposição de tarifas para produtos importados

Por Redação

O presidente americano, Donald Trump, anunciou que vai taxar os produtos brasileiros vendidos aos Estados Unidos em 50%, tornando-os muito mais caros no mercado americano e praticamente inviabilizando muitas exportações. E o argumento que deu para essa febre de tarifas é simples: “Faço porque posso”.

“É uma mentalidade bastante adulta, bem tranquila, de uma pessoa que está no comando da maior economia do mundo”, ironiza a colunista do Estadão Maria Carolina Gontijo, a Duquesa de Tax (veja a íntegra no vídeo acima).



No programa “Fala, Duquesa!” desta semana, ela reage às declarações de Trump sobre as tarifas que tem imposto a todo o mundo. Em um dos trechos, o republicano diz: “A gente tem tarifa porque quer ter tarifa”. “E você aí pensando em justificativas maravilhosas, e às vezes não tem. Eu faço só porque eu quero”, diz a Duquesa.

A colunista do Estadão Maria Carolina Gontijo, a Duquesa de Tax Foto: Taba Benedicto/Estadão

Para a colunista, a ameaça de Trump trouxe pânico para os empresários brasileiros, mas o governo federal, nesse caso, tem até tomado a posição correta. “Aqui, é preciso ter calma. Até porque Trump já fez bastante isso: coloca a tarifa e depois volta atrás.”

Programa

Todas as quintas-feiras, às 9h30, a Duquesa de Tax faz reacts (comentários sobre outros vídeos ou entrevistas) do noticiário econômico no Estadão. Além disso, tem o programa semanal Não vou passar raiva sozinha. Os vídeos inéditos vão ao ar sempre às segundas-feiras, às 9h30, para assinantes do Estadão. Cortes do programa são distribuídos ao longo da semana nas redes sociais e na Rádio Eldorado. A atração também tem uma versão em Podcast.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2025

RECEITA DIZ QUE NÃO HAVERÁ OBRIGATORIEDADE NA COBRANÇA RETROATIVA DO IOF APÓS DECISÃO DE MORAES

Órgão informou ainda que irá 'avaliar a situação em relação aos contribuintes e manifestar-se oportunamente'

Por Giordanna Neves (Broadcast)

BRASÍLIA - A Receita Federal informou nesta quinta-feira, 17, que não haverá obrigatoriedade na cobrança retroativa do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) para instituições financeiras e os demais responsáveis tributários após a decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes de restabelecer a maior parte do decreto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva que elevou o tributo.



Moraes decidiu validar a maior parte do decreto do governo Lula que aumentou o IOF, que havia sido derrubado pelo Congresso, revogando apenas a tributação das operações de risco sacado. Foto: Wilton Junior/Estadão

“As instituições financeiras e os demais responsáveis tributários que não realizaram a cobrança do IOF e o recolhimento à Receita Federal nos termos das normas sustadas pelo Decreto Legislativo nº 176, 2025-CN e posteriormente com efeitos suspensos pela medida cautelar concedida no âmbito da ADI 7827, ADI 7839 e ADC 96, no período de suas vigências, não são obrigados a realizá-los retroativamente”, escreveu à Receita em nota.

Em relação aos contribuintes que realizaram operações de câmbio ou contrataram empréstimos, a Receita Federal pretende avaliar o caso e se manifestar oportunamente, com o objetivo de evitar surpresas e insegurança jurídica.

“Ressalta que a partir da Decisão Conjunta nas ADI 7827, ADI 7839 e ADC 96 de 16/07/2025, os responsáveis tributários devem observar estritamente as normas relativas à cobrança do IOF e ao recolhimento à Receita Federal do Brasil nos termos do Decreto nº 6.306, de 14/12/2007, com a redação dada pelo Decreto nº 12.499, de 11/06/2025”, diz a nota.

Na decisão de ontem, Moraes incluiu um trecho que determina o restabelecimento da eficácia do último decreto editado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva sobre o IOF, com efeitos “desde a sua edição”. O ministro suspendeu, no entanto, o trecho que tratava da incidência do imposto sobre operações de risco sacado.

O risco sacado consiste na antecipação de pagamentos de empresas a seus fornecedores. A companhia paga seus fornecedores à vista, mesmo sem ter todo o dinheiro – e, para isso, conta com a antecipação dos valores pelo banco.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2025

PETROBRAS AVALIA VOLTAR AO SETOR DE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS; MERCADO VÊ MEDIDA COMO NEGATIVA

Conselho de Administração da companhia deve avaliar se incluirá proposta no Plano de Negócios 2026-2030; para o mercado, estatal deve se concentrar em exploração e produção de petróleo

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

RIO - Um possível retorno da Petrobras ao mercado de varejo de combustíveis é visto como negativo tanto do ponto de vista de negócios quanto do de governança, dizem analistas ouvidos pelo

Estadão/Broadcast. A avaliação é que a estatal deve concentrar esforços em exploração e produção de petróleo, como faz na Bacia de Santos. Além disso, concorrentes como Ultrapar, Cosan e até mesmo a Vibra já têm presença relevante, dado o tamanho do mercado.

O Estadão/Broadcast apurou que o Conselho de Administração da companhia deve avaliar se incluirá no Plano de Negócios 2026-2030 a volta da estatal ao setor de distribuição.

Rodrigo Glatt, sócio da GTI Administração de Recursos, destaca que, ainda que a estatal seja um nome “de peso”, o desenvolvimento de novos postos seria menos rentável do que os já existentes. “É um business de capital intensivo e de retornos muito mais baixos do que os investimentos que ela tem em exploração de petróleo, que é onde ela devia focar”, diz.

Segundo pessoas a par do assunto, a Petrobras cogita voltar ao setor por meio de um projeto greenfield — ou seja, começando do zero, como foi há décadas com a criação da BR Distribuidora. A intenção não seria o controle de preços, mas garantir que não haverá represamento de cortes do valor das refinarias da empresa ao consumidor final.



Proposta de voltar ao setor de distribuição de combustíveis reforça percepção de maior intervenção estatal, segundo analista Foto: Pedro Kirilos/Estadão

A BR Distribuidora foi privatizada entre os governos de Michel Temer e Jair Bolsonaro e recebeu o nome de Vibra, mas ficou com direito de usar a marca Petrobras nos postos por um período. O contrato vence em 2029 e não deve ser renovado.

Apesar de a estatal ter reduzido o preço da gasolina em 5,6% no início de junho, os postos de abastecimento praticamente não repassaram a queda, o que trouxe descontentamento ao governo Lula.

“Para montar uma rede como da Ultrapar, da Ipiranga, ou da Cosan, com a Shell, leva-se muito tempo, e o mercado já está ocupado. A saída seria desenvolver novos postos ou comprar redes pequenas de bandeira branca, o que exigiria muito trabalho e levaria tempo para a Petrobras se tornar relevante”, complementa Glatt.

Para Gustavo Cruz, estrategista-chefe da RB Investimentos, a notícia sinaliza pressão negativa sobre o segmento de distribuição. “Os postos ganham pela variação de preços ao longo do tempo, e os retornos já estão ruins porque a Petrobras não acompanha a cotação internacional. Me parece que, se a estatal assumir postos, será ruim para todo o setor, ao criar distorção difícil de reverter.”

A Ativa avalia que, no longo prazo, a medida é potencialmente destrutiva de valor tanto para a estatal, que deveria focar em E&P, quanto para a Vibra. “Ainda que a proposta possa gerar reação positiva de curto prazo nas ações da distribuidora, apoiada em dispositivos de proteção acionária, temos dúvidas quanto à capacidade de execução sob uma nova gestão Petrobras”, diz a casa.

Para Cruz, mesmo que a ideia não seja a de controlar preços, o movimento reforça a percepção de maior intervenção estatal. “Acho que o passo seguinte ainda não foi dado porque as contas públicas estão deficitárias, e a Petrobras vem sendo solução, ano após ano, por meio dos dividendos”, afirma.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

CALOR RECORDE NA CHINA ELEVA DEMANDA POR ENERGIA PARA MÁXIMA HISTÓRICA

Especialistas apontam risco de racionamento de energia com avanço do verão; vendas de aparelhos de ar-condicionado e ventiladores portáteis aumentaram 112% e 103%, respectivamente

Por Reuters — Pequim



Pequim, China: previsões indicam sensação térmica de até 50° C em algumas regiões do país — Foto: Jeremy Zhu/Pixabay

Os dias de calor recorde na China elevaram a demanda de energia elétrica à máxima histórica de mais de 1,5 bilhão de quilowatts, registrados quarta-feira (16), segundo autoridades de energia. Para esta quinta (17), as previsões indicam sensação térmica de até 50° C em algumas regiões do país.

Um arco de calor escaldante que se estende da densamente povoada cidade de Chongqing, no sudoeste, até Guangzhou, na costa, envolveu uma área que abriga mais de 200 milhões de pessoas nos últimos dias.

Um sistema de alta pressão subtropical, que causa clima quente e seco, elevou as temperaturas em oito estações meteorológicas no noroeste e sudoeste da China a recordes históricos nos últimos dois dias, informou a mídia estatal nesta quinta-feira, citando autoridades meteorológicas nacionais.

"O sistema elétrico está se sustentando até agora", disse Chim Lee, especialista sênior em energia e mudanças climáticas da Economist Intelligence Unit.

Riscos de racionamento de energia

"Mas o verdadeiro teste virá à medida que o verão avança, e ainda existem riscos de possível racionamento de energia", acrescentou ele.

A energia solar representou metade do aumento na geração de eletricidade em junho. A produção hidrelétrica em todo o país aumentou em relação a 2023, embora ainda esteja abaixo do mesmo período de 2022, disse Lee.

A Administração Nacional de Energia da China indicou, na quarta-feira, um "recorde histórico" na carga elétrica do país pela terceira vez neste mês. Isso representa um aumento de 55 milhões de quilowatts em relação ao pico do ano passado. Recordes provinciais também foram quebrados 36 vezes desde o início do verão na segunda maior economia do mundo.

Em algumas partes das províncias centrais de Hubei e Hunan – com tamanhos comparáveis à Itália e ao Reino Unido, respectivamente – as temperaturas aparentes (medida que leva em conta temperatura, umidade e vento) devem atingir até 50 °C nesta quinta-feira.

Temperaturas aparentes semelhantes também são esperadas nas províncias do sul de Jiangxi e Guangdong – cujas populações são equivalentes às da Espanha e do México.

Além de queimar plantações e prejudicar a renda agrícola, as altas temperaturas podem afetar centros industriais e interromper operações em portos-chave, além de sobrecarregar o sistema de saúde. Mas o calor intenso também tem impulsionado os gastos dos consumidores.

Vendas de ar-condicionado e ventiladores explodem

As vendas de aparelhos de ar-condicionado e ventiladores portáteis aumentaram 112% e 103%, respectivamente, em relação ao mês anterior, segundo a gigante chinesa de e-commerce JD.com. O setor de alimentação também registrou uma alta notável na demanda, à medida que as pessoas buscam bebidas e comidas refrescantes.

"Isso pode melhorar o sentimento do consumidor, já que está ajudando nas vendas de ar-condicionado, que é um eletrodoméstico caro", disse Dan Wang, diretora da China no Eurasia Group, em Cingapura. "E o setor de serviços pode esperar um impulso, já que as pessoas fogem do calor indo, por exemplo, ao cinema."

A "Temporada Sanfu" da China – um marcador agrícola que acredita-se estar em uso há mais de dois milênios – normalmente começa em meados de julho e vai até o final de agosto, representando o auge do verão. Este ano, a temporada está prevista para durar de domingo até 19 de agosto.

Em resposta às altas temperaturas precoces, a emissora estatal CCTV destacou na semana passada uma tradição de dormir com melões de cera, vegetais considerados eficazes na absorção do calor corporal.

Na última década, a província de Jiangxi, no sul, registrou uma média anual de 21,7 dias com temperaturas acima de 28 °C, contra cinco a sete dias no início do século, acrescentou a mídia estatal.

Meteorologistas esperam que as temperaturas comecem a cair a partir de segunda-feira (21), com uma depressão tropical a leste das Filipinas podendo se intensificar em uma tempestade tropical – que deve receber o nome de Wipha – e cruzar Taiwan rumo ao sul da China.

No entanto, o sistema de baixa pressão pode ser impedido de avançar para o norte pela alta subtropical, o que manteria os aparelhos de ar-condicionado funcionando ao máximo e colocaria ainda mais pressão sobre a rede elétrica.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/07/2025

DECRETO INCLUI TERMINAIS PORTUÁRIOS NA LISTA DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS

Dois terminais estão no Porto Organizado de Maceió, um está no Porto Organizado de Natal, e outro está localizado no Porto Organizado de Paranaguá

Por Valor — Brasília



Porto de Natal (RN) — Foto: Assessoria de Comunicação Social/Ministério dos Portos e Aeroportos

Decreto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva qualificou empreendimentos públicos federais do setor portuário no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Publicado nesta quinta-feira (17) no Diário Oficial da União (DOU), o decreto inclui na lista de projetos prioritários do governo os seguintes terminais portuários.

- Terminal NAT01, no Porto Organizado de Natal, Estado do Rio Grande do Norte, que abrange a área de vinte mil setecentos e quarenta e quatro metros quadrados, destinado à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente minério de ferro;

- Terminal TMP Maceió, no Porto Organizado de Maceió, Estado de Alagoas, que abrange a área de cinco mil quatrocentos e vinte metros quadrados, destinado ao embarque e ao desembarque de passageiros;
- Terminal PAR25, no Porto Organizado de Paranaguá, Estado do Paraná, que abrange a área de quarenta e um mil quatrocentos e oitenta metros quadrados, destinado à movimentação e à armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente soja, farelo de soja e milho; e
- Terminal MAC16, no Porto Organizado de Maceió, Estado de Alagoas, que abrange a área de nove mil quinhentos e trinta e nove metros quadrados, destinado à movimentação e à armazenagem de grãos sólidos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/07/2025

CONGRESSO RATIFICA CONVENÇÃO E FORTALECE MEDIAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE EMPRESAS

Tratado facilita cobrança de dívida em países signatários, se negociação for descumprida

Por Marcela Villar — De São Paulo



Advogada Samantha Longo: acordo poderá ser executado no Brasil e lá fora sem precisar de novo processo judicial — Foto: Divulgação

Empresas brasileiras que resolvem disputas com companhias estrangeiras por mediação terão mais facilidade em fazer valer o acordo internacional se ele for descumprido lá fora. A negociação passa a valer como título executivo - ter força de sentença -, o que permite a penhora de bens sem depender tanto do Judiciário local. A previsão está na Convenção de Singapura, ratificada pelo Congresso Nacional no início deste

mês.

O tratado foi idealizado na Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) em 2018 para criar a mediação internacional entre empresas, nos moldes da Convenção de Nova York para arbitragem, ratificada no Brasil pelo Decreto nº 4.311/2002. O Brasil só se tornou signatário em 2021. Para ser internalizada aqui, precisava do aval do Legislativo, trâmite já concluído. Agora, falta apenas o decreto do presidente para a norma ter efeitos jurídicos no país.

O movimento do Congresso de internalizar o texto foi bem recebido pelo setor de mediação. Na visão de especialistas, vai impulsionar o Brasil a se tornar uma referência na área, assim como aconteceu com a arbitragem. Além de trazer mais segurança a contratos internacionais, principalmente os de comércio exterior, valoriza a desjudicialização e a liberdade econômica, acrescentam. Alguns dos setores que mais podem ser beneficiados são os de petróleo, óleo, gás e portos.

Hoje, 58 países são signatários da Convenção de Singapura, sendo que 18 deles já a ratificaram internamente. É o caso da Costa Rica, Equador, Japão, Israel, Uruguai, Arábia Saudita e Turquia. Ela é aplicável para acordos firmados por escrito em mediação que envolveu ao menos duas partes estabelecidas em países diferentes. Não é válida para relações de consumo, trabalhistas, de família, sucessão e acordos firmados pelo próprio Estado.

A mediação é usada principalmente em contratos empresariais, de construção, energia e societário, segundo a única edição da pesquisa Mediação em Números, da professora Selma Lemes, do ano de 2023, que analisou casos de 2012 a 2022. Ela indica um aumento dos procedimentos no país, especialmente na pandemia, entre 2020 e 2021. A média de valores envolvidos variou entre R\$ 120



mil a R\$ 461 milhões. A duração dos processos é bem menor do que a de uma ação judicial: pode variar entre um dia a pouco mais de um ano. Em média, as partes chegam a um acordo em 30% a 52% dos casos.

Segundo a advogada e mediadora Samantha Longo, integrante do Comitê Gestor de Conciliação do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), existia grande expectativa da comunidade jurídica para o tratado ser ratificado. A convenção, afirma, permite que a parte busque o cumprimento do acordo internacional de forma mais rápida. “Permite que o acordo seja executado no Brasil e lá fora sem precisar de novo processo judicial para internalizar aquele documento”, diz.

Facilita porque cada país tem suas próprias leis, códigos processuais e estrutura do Judiciário diferente. A convenção unifica a maneira de se executar o acordo feito por mediação. “Vai dar agilidade no cumprimento, porque o juiz só vai olhar os requisitos, se foi feito dentro de um processo de mediação internacional, se a parte está devidamente representada, se o mediador é uma pessoa idônea e se a Câmara existe. Não vai analisar tudo de novo”, explica a advogada.

Sem o tratado, os acordos oriundos de mediação internacional não têm força para serem executados lá fora. “A parte precisa entrar com uma ação de conhecimento para ter uma sentença que reconheça o descumprimento de contrato e que aquele acordo é válido”, diz Samantha, acrescentando que desconhece casos em que houve o reconhecimento de negociações extrajudiciais.

“Sem a Convenção de Singapura, o Judiciário local poderia dificultar”
— Liana G. Valdetaro

Ela lembra de um caso julgado no fim de 2024 no Superior Tribunal de Justiça (STJ) em que as partes tentaram reconhecer um divórcio internacional litigioso e uma partilha de bens feita por mediação, ambos no exterior, por meio da homologação de decisão estrangeira (HDE). Mas o pedido foi negado por unanimidade pela Corte Especial. Isso porque entendeu-se que o acordo não era eficaz na Argentina, onde foi firmado. Faltava um carimbo de recebimento da Agência de Gestão e Mediação (HDE 7231).

Pela Convenção de Singapura, também não poderia ser reconhecido, por ser um caso de direito de família. “Com a ratificação da convenção, a tendência é que pedidos de homologação de acordos de mediação passem a acontecer assim como ocorre com pedidos de homologação de sentenças arbitrais”, afirma.

A advogada e mediadora Liana Gorberg Valdetaro, vice-presidente do Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem (CBMA), diz que o tratado permite que empresas do comércio internacional não fiquem à mercê da morosidade dos Judiciários locais, principalmente em países com regimes não democráticos. “Sem a convenção, o Judiciário local poderia dificultar e pedir mais documentação, ouvir testemunhas. As partes teriam que passar por muitas fases”, afirma.

Com o acordo reconhecido e os países sendo signatários, pulam-se etapas. No caso do Brasil, por conta da Lei de Mediação e do Código de Processo Civil (CPC), já existe a previsão de que um acordo estrangeiro é título executivo extrajudicial e não precisa ser homologado aqui. “Nossa lei já trazia essa força executiva, mas outros países não necessariamente. Porém, se ele é signatário da convenção, o acordo da mediação passa a ter eficácia jurídica e, se ele não for cumprido, pode ser cobrado no outro país.”

Liana diz que é raro o descumprimento de negociações desse tipo. “Não foi algo imposto, as partes que construíram. Então, o que se espera é um grau de adesão muito grande”, afirma. “Mas poderá haver casos em que será necessário executar. Caso de um acionista de uma empresa vir a falência e não conseguir cumprir o combinado.”

Samantha também diz que a convenção valoriza a adoção de métodos alternativos para resolução de controvérsias e que a ratificação faz o Brasil sair na frente, já que apenas 18 dos 58 países



signatários validaram o texto internamente até agora. E lembra que o momento é oportuno, pois em 2025 completam-se dez anos da Lei de Mediação e do Código de Processo Civil. “Foi uma feliz coincidência trazer a Convenção de Singapura para nosso ordenamento.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/07/2025

CABOTAGEM VAI REDUZIR CUSTO, AFIRMA COSTA FILHO

BR do Mar pode baixar custo de transportes entre 20% e 60%, afirma ministro

Por Marlla Sabino — De Brasília

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que o programa BR do Mar, voltado para a cabotagem, irá reduzir de 20% a 60% os custos logísticos no Brasil, potencializando o setor portuário brasileiro.

O decreto que regulamenta o programa foi assinado hoje pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, e lançado, sem a presença do chefe do Executivo, em evento no Palácio do Planalto, em Brasília.

O Programa BR do Mar visa estimular o crescimento da cabotagem, que é o transporte realizado entre portos ou pontos do território brasileiro.

A iniciativa foi criada por lei sancionada em janeiro de 2022. O objetivo é facilitar a entrada de novos transportadores de carga na cabotagem e a utilização de embarcações estrangeiras afretadas por empresas brasileiras de navegação. O governo também espera estimular a construção de embarcações sustentáveis.

A ideia veio na esteira da greve dos caminhoneiros, em 2018. A paralisação, que afetou diversos setores da economia, evidenciou a dependência do sistema logístico brasileiro do transporte rodoviário de cargas.

O projeto de lei com a concepção inicial do programa foi apresentado ao Congresso em 2020.

Indústria naval

Costa Filho afirmou que o programa BR do Mar vai gerar fortalecimento da indústria naval e terá impacto importante na cabotagem.

Segundo ele, o programa foi construído com participação de entidades, sindicatos e setor produtivo.

“Vai fazer com que possamos utilizar nosso mar, rios e, sobretudo, os oito mil quilômetros de litoral brasileiro para transformá-lo em uma grande BR, para que a gente amplie cabotagem no Brasil”, afirmou.

Costa Filho mencionou que atualmente 65% do transporte de carga do Brasil é feito pelo modal rodoviário e defendeu a importância de o Brasil diversificar sua matriz de transportes com iniciativas como a lançada hoje.

Em entrevista a jornalistas após o evento, o ministro afirmou que, entre outros pontos, o governo está autorizando que as empresas possam contratar empresas de navegação saindo de um período de 12 meses para em torno de 36 meses. Segundo ele, o programa ainda, permite que possa fazer contratos a longo prazo, o que, até então, era proibido.

“Nunca houve concessão hidroviária no Brasil. Vamos fazer este ano”

— Silvio Costa Filho

“Agora vamos poder ter contratos de dez, quinze, vinte anos para que possa fortalecer a indústria e dar previsibilidade para que quem investir no Brasil”, afirmou Costa Filho.

Em outra frente, o ministro afirmou que o governo irá lançar o programa BR dos Rios no segundo semestre. A iniciativa tem como objetivo incentivar o uso dos rios brasileiros para movimentação de cargas.

Sobre o tema, o ministro afirmou que o governo está indo em direção a dialogar com a agenda hidroviária no Brasil. Ele afirmou que o Ministério de Portos e Aeroportos trabalha para lançar, no mais tardar, em outubro o programa.

“Nunca houve nenhuma concessão hidroviária no Brasil. Vamos fazer este ano, já foi autorizado pela Antaq [Agência Nacional de Transportes Aquaviários] e em breve deve ser aprovado pelo Tribunal de Contas da União a primeira concessão hidroviária brasileira, que será a hidrovía do Paraguai”, disse, sinalizando que o governo tem interesse em lançar outras concessões no setor.

Fonte: Valor Econômico - SP

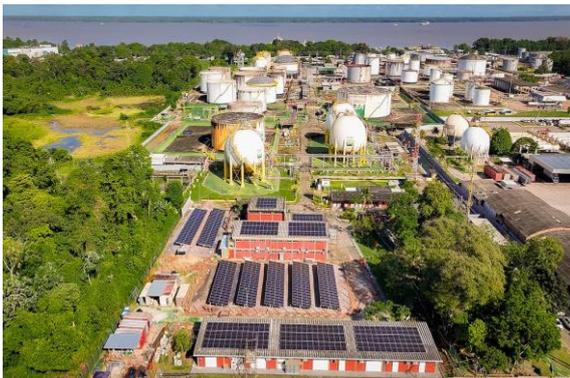
Data: 17/07/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TRANSPETRO INAUGURA USINA SOLAR PARA ABASTECER TERMINAL DE BELÉM

Da Redação Portos e logística 17/07/2025 - 17:56



A Transpetro inaugurou, nesta quinta-feira (17), no Terminal de Belém (PA), sua segunda usina solar, com capacidade instalada de 300 kW e potência suficiente para suprir toda a demanda da unidade e equivalente ao consumo anual de 80 residências. Investimento de R\$ 3,2 milhões, a instalação, parte do projeto 'Terminal + Sustentável', vai reduzir em 30 toneladas por ano a emissão de gases do efeito estufa (GEE) e, segundo estimativa da empresa, gerar economia de R\$ 400 mil anuais na conta de energia elétrica da unidade.

O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, informou que o Terminal de Belém é o segundo terminal a ter sua demanda integralmente suprida por energia solar de geração própria. O primeiro foi em Guarulhos, em São Paulo. “Essa não é uma ação pontual. As decisões que tomamos na Transpetro levam em conta a sustentabilidade, porque entendemos a necessidade de fazer escolhas que preservem o planeta”, afirmou. Segundo Bacci, os investimentos em sustentabilidade em Belém têm também um caráter simbólico. “Lançar o projeto 'Terminal + Sustentável' no Pará, que será a sede de uma das cúpulas do clima mais estratégicas dos últimos tempos, evidencia a importância que a nossa gestão dá para a sustentabilidade”, acrescentou.

Além da usina solar, o terminal passou a contar com sistema de captação de água da chuva com capacidade para reaproveitar até 3.600 metros cúbicos por ano. Além disso, a partir de outubro, passará a aproveitar água de chuva da bacia de contenção das esferas de armazenamento de gás liquefeito de petróleo (GLP). A estimativa é de economia de cerca de 1.300 metros cúbicos de água tratada por ano. Com essas ações, a Transpetro prevê reduzir em 40% seu consumo anual de água doce captada.

O diretor de dutos e terminais da Transpetro, Márcio Guimarães, explicou que o reuso é meta do projeto 'Terminal + Sustentável' para reduzir o consumo de água doce captada nos ativos. “Queremos aprimorar a gestão do consumo desse bem que é tão importante para o planeta”, disse. O Terminal de Belém recebe produtos dos terminais de Coari (AM), São Sebastião (SP) e São Luís (MA) e da Refinaria de Mataripe (BA). A planta movimenta diesel, gasolina, gás de cozinha (GLP),

querosene de aviação e combustível usado em embarcações. Em 2024, o Terminal de Belém movimentou 2,3 milhões de metros cúbicos de combustíveis e derivados.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 17/07/2025

PRIMEIRO MOTOR MOVIDO À AMÔNIA DA WINGD É INSTALADO EM EMBARCAÇÃO *Da Redação Indústria naval 16/07/2025 - 23:10*



A WinGD, empresa de energia marítima da Wiss, tornou-se a primeira a lançar um motor marítimo de dois tempos alimentado por amônia. O modelo X52DF-A foi instalado em um navio-tanque de GLP/amônia de 46.000 m³ construído para a EXMAR. A embarcação será a primeira de transporte de gás alimentado por amônia em serviço e um dos primeiros motores do projeto X-DF-A alimentado pelo produto da WinGD a entrar em operação comercial. A amônia não contém moléculas de carbono e, quando produzida com eletricidade renovável, pode reduzir as emissões de gases de efeito estufa em até 90% em comparação

com o combustível convencional.

O motor de 52 cilindros foi construído pela Unidade de Negócios de Motores e Máquinas (HHI-EMD) da HD Hyundai Heavy Industries e instalado no primeiro de quatro navios-irmãos a serem construídos no estaleiro HD Hyundai Mipo, na Coreia do Sul. Segundo a fabricante, os testes de laboratório do motor foram confirmados na fábrica, com baixas emissões e desempenho eficiente semelhante ao dos motores a diesel. Um segundo motor da série será entregue até o fim do ano.

Sebastian Hensel, vice-presidente de Pesquisa e Desenvolvimento da WinGD, disse que os resultados foram convincentes e indicaram que o combustível de amônia pode ter um papel importante na descarbonização. “Temos orgulho de estar na vanguarda da transição para a energia limpa, fornecendo propulsão inovadora que a indústria precisa na busca por um futuro mais sustentável”, declarou.

O motor X-DF-A tem injeção de amônia de alta pressão, complementada por uma dose piloto de combustível baixa e direcionada de cerca de 5% em plena carga. A fabricante garantiu que oferece capacidade de carga, resposta dinâmica e eficiência equivalentes aos motores X a diesel da WinGD.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 16/07/2025

ARTIGO - NAVEGANDO EM MARES DE INCERTEZA: QUAL O FUTURO DOS REGIMES ESPECIAIS PARA INDÚSTRIA DE ÓLEO E GÁS?

Por Kenyth Freitas e Charles Lopes Opinião 16/07/2025 - 22:40



No centro da política fiscal brasileira, os regimes especiais desempenham um papel duplo: compensam distorções estruturais do sistema e viabilizam a competitividade de setores estratégicos. Embora muitas vezes tratados como “incentivos”, na prática, esses regimes são mecanismos de neutralização. Ou seja, são formas de corrigir uma carga tributária que, em vez de incidir sobre o lucro, penaliza o investimento.

Isso é particularmente sensível para indústrias intensivas em capital e tecnologia, como óleo e gás, em que o ciclo de retorno é longo e os riscos de exploração

são elevados. Sem essas correções, projetos de grande porte seriam inviabilizados, pois enfrentariam um sistema que tributa pesadamente a aquisição de bens e serviços antes mesmo que haja geração de receita.

A Reforma Tributária e seu Efeito para o Setor de Óleo e Gás

A reforma tributária é a maior mudança no sistema de impostos do Brasil em décadas. Aprovada em 2024, a reforma promete modernizar o país: simplificar tributos, eliminar distorções e destravar a economia. No papel, o novo modelo é promissor. Mas, na prática, ele deixa pontos em aberto, especialmente para setores estratégicos como o de óleo e gás.

Como este setor desenvolve projetos bilionários, com ciclos longos e alto risco, cada mudança de regra pode ter um custo alto para as empresas da cadeia. E é aí que entra o Repetro: um regime aduaneiro que suspende tributos sobre equipamentos e bens importados para exploração de petróleo. Parece incentivo, mas, na verdade, é uma compensação; uma forma de neutralizar a carga tributária que recai logo na aquisição dos bens no Brasil, ao contrário do que acontece em países desenvolvidos. Sem o Repetro, investir no Brasil fica mais caro. Muito mais.

Mas a reforma trouxe uma novidade: a ideia de que regimes como o Repetro poderiam simplesmente perder a razão de existir. Não por decisão política, mas porque deixariam de ser necessários. A criação do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) é a unificação de diversos impostos no Brasil, o que reduziria a necessidade de regimes especiais.

“Se a lógica do IVA funcionar bem, após 2040 o próprio Repetro pode acabar”, diz o tributarista Tiago Severini, sócio da Vieira Rezende Advogados. Num sistema não cumulativo, o imposto pago vira crédito. E o que hoje exige uma ginástica tributária, seria resolvido automaticamente.

Ainda se Tornam Necessários os Regimes Especiais?

O problema é que o Brasil continua longe desse cenário ideal. A complexidade federativa, a lentidão na devolução de créditos e a insegurança jurídica seguem firmes. Um mesmo equipamento pode ser tratado de formas diferentes por aduanas distintas. E isso assusta investidores.

Além disso, há uma narrativa crescente que coloca o setor de óleo e gás como vilão climático. A criação de um Imposto Seletivo sobre bens específicos, introduzido pela reforma tributária e com foco potencial em derivados fósseis, reforça essa percepção. A ideia de que “uma indústria rica deve pagar mais” ignora um fato essencial: essa é a indústria que banca boa parte da transição para fontes renováveis. Sem ela, não há futuro verde.

O Repetro pode, sim, tornar-se desnecessário: um dia. Mas, hoje, ele ainda é o que separa investimento de retração.

Além disso, há um aspecto temporal que merece atenção. A reforma tributária está faseada: o período de transição para o novo modelo se estende até 2033, enquanto a legislação que garante o Repetro permanece vigente até 2040. Isso significa que, entre 2033 e 2040, o setor de óleo e gás enfrentará um hiato regulatório, potencialmente marcado por insegurança jurídica, especialmente relevante para decisões de investimento de longo prazo. Destacar essa linha do tempo é fundamental para compreender os riscos e as escolhas estratégicas que empresas e formuladores de política precisarão enfrentar na próxima década.



Se a reforma tributária quiser cumprir sua promessa de modernização, precisará ser mais do que técnica. Terá que reconhecer as especificidades de setores que mantêm a economia de pé. Porque sem segurança jurídica, neutralidade econômica e coerência regulatória, a reforma pode se tornar mais um capítulo na longa história da incerteza brasileira.

Charles Lopes é Mestrando em Administração no Ibmec Rio, Gestor em Logística Internacional na Indústria de Óleo e Gás

e Membro da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2025

BRASIL ENFRENTARÁ BARREIRAS SE USAR LEI DE RECIPROCIDADE CONTRA TARIFAS DE TRUMP

Por Nelson Moreira Portos e logística 16/07/2025 - 22:29



Especialista afirma que imposição de taxas recíprocas precisa passar pela avaliação e pelo julgamento da OMC

Mesmo que ela tenha sido aprovada pelo Congresso, o Brasil terá obstáculos para usar sua Lei de Reciprocidades para reagir às tarifas de importação de 50% sobre os produtos brasileiros anunciadas pelo presidente americano, Donald Trump. O motivo é ter que se sujeitar a regras da Organização Mundial do Comércio (OMC), da qual é membro, alerta a advogada e professora Roberta Portella, especialista em Direito

Corporativo e em Comércio Exterior e Negócios Internacionais. Segundo ela, a imposição de taxas recíprocas precisa passar pela avaliação e pelo julgamento da entidade que regula o comércio mundial e, hoje, ela está paralisada.

Roberta explica que desde 2017, no primeiro mandato de Donald Trump na presidência americana, os Estados Unidos não indicam representantes para compor o conselho de juízes da OMC responsável por julgar questões comerciais envolvendo disputas entre países e, por isso, não há como avaliar qualquer reclamação de nenhum dos membros. Além disso, afirma, mesmo que o Brasil leve o caso à OMC, a entidade, de acordo com seu regimento, teria que convocar a representação americana para ouvir seus argumentos antes de chegar a um veredito, aprovando ou não as tarifas recíprocas. “Certamente, Trump não vai indicar ninguém e vai travar o andamento do processo”, prevê.

A especialista explica ainda que, na OMC, os julgamentos devem ser decididos por consenso de todos os juízes de seu comitê julgador, mas, como os Estados Unidos não indicaram os que seriam seus representantes, o colegiado não tem número suficiente ou condições para avaliar nenhuma disputa comercial multilateral ou bilateral. “Não se pode ignorar o conjunto de regras aprovadas por todos os membros”, avisa Roberta Portella, que enxerga no posicionamento americano uma política de Estado para acabar com a intermediação da OMC em questões multilaterais e impedir que os Estados Unidos se sujeitem às regras que até 2017 regulavam as relações comerciais entre os países membros.

Ela avalia que, mesmo que o esvaziamento tenha começado com Trump em 2017, o fato de seu sucessor, Joe Biden, também não ter indicado representantes americanos à OMC indica que o esvaziamento e a paralisação do organismo multilateral não é apenas vontade do atual mandatário americano, mas de segmentos da Economia americana que não aceitam a regulação multilateral e querem impor seu poder econômico sobre outros países e blocos. E os posicionamentos recentes do presidente americano, aumentando tarifas de importação de produtos de países que considera adversários ou prejudiciais aos Estados Unidos, mostram isso.

Para Roberta Portella, mais que a imposição de tarifas discricionárias, as atitudes tomadas pelo governo americano colocam em risco a regulação do comércio entre países e o multilateralismo, iniciados em 1947 com o primeiro Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT, na sigla em inglês) que tinha como objetivo reduzir as barreiras comerciais entre os países participantes, como tarifas e quotas, e promover o livre comércio e a integração comercial em termos mais amplos. Em 1995, o Acordo foi substituído pela OMC.

A especialista explica que a aprovação do GATT e depois a criação da OMC buscavam evitar que países mais poderosos economicamente impusessem seus interesses e subjugassem os dos mais frágeis na disputa comercial. É esse modelo que ela vê ameaçado com o recente esvaziamento da OMC e pelas medidas unilaterais anunciadas por Donald Trump. “Vivemos momento de retrocesso gravíssimo”, avalia a advogada, que teme consequências sérias para as relações comerciais entre países.

Uma das consequências apontadas por Roberta Portella e que pode afetar o comércio entre países, entre eles e blocos e também entre blocos é a imprevisibilidade. Sem um organismo regulador e sem regras que garantam trocas em ambiente equilibrado, há risco de perdas significativas no comércio mundial, principalmente para as economias mais fracas e que dependem das mais fortes.

Para evitar o colapso do multilateralismo nas relações comerciais depois de quase 80 anos, ela sugere que os países busquem atualizar as regras que regem a Organização Mundial do Comércio e que adotem modelo que garanta relações comerciais justas e, principalmente, não admitam barreiras comerciais discriminatórias, preceito estabelecido desde o início da vigência do GATT. “O sistema atual não é suficiente para a realidade”, considera.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2025

EXPORTADORES AVALIAM QUE TARIFAÇÃO NÃO AFETOU CONTRATOS DO CAFÉ BRASILEIRO

Por Nelson Moreira Portos e logística 16/07/2025 - 22:14



Diretores do Cecafé destacaram, nesta quarta-feira (16), que embarques do produto não foram impactados pelas medidas anunciadas pelo governo norte-americano sobre itens brasileiros

A ameaça do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de impor, a partir de 1º de agosto, tarifas de importação de 50% sobre todos os produtos brasileiros não afetou os contratos de exportadores de café brasileiros para aquele país e nem o embarque do produto, informaram diretores do Conselho dos Exportadores do Café (Cecafé), durante apresentação

de números do setor em entrevista coletiva realizada nesta quarta-feira (16). Segundo a diretoria, os negócios continuam sendo mantidos e não há perspectivas no curto prazo de mudanças.

“Não trabalhamos com a possibilidade de não vender café para os Estados Unidos”, assegurou Marcio Cândido Ferreira, presidente do conselho deliberativo do Cecafé. Os diretores do conselho informaram ainda que os exportadores brasileiros de café têm mantido contato frequente com os importadores americanos do produto e contam com apoio e pressão deles sobre o governo americano para evitar que as sobretaxas sejam cobradas a partir do mês que vem.

Segundo eles, importadores de café nos Estados Unidos e suas organizações representativas estão em contato com o gabinete da presidência e secretarias americanas em busca de acordos que evitem prejuízos para os exportadores brasileiros e para os exportadores e consumidores de país comprador. Além disso, eles mantêm contato constante com o governo brasileiro e com o vice-presidente e ministro Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, que comanda a Comissão Interministerial indicada pelo governo para ouvir os empresários brasileiros e buscar subsídios para a negociação com o governo americano. “Buscamos negociação pragmática, ressaltando a importância do café para as duas economias”, explicou Ferreira.

A avaliação é que essa importância que dá aos exportadores a confiança de que não haverá retrocessos na venda para os Estados Unidos do café brasileiro, que representa cerca de 30% de todas as importações do produto. Aliados a isso, estão os ganhos que o café representa para a indústria de beneficiamento. Cada um dólar gasto com a importação de café rende 43 dólares para os compradores, o negócio do café representa 1,2% do PIB dos Estados Unidos e movimenta, por ano, 343 bilhões de dólares. Além disso, os exportadores do café brasileiros contam que não ficaram surpresos com os anúncios feitos por Trump e os veem como estratégia de negociação e, por isso, estão negociando para evitar qualquer possibilidade de perdas. “Já estávamos esperando como pressão para abrir negociação”, afirmou Ferreira.

Apesar das ameaças e mesmo que as tarifas anunciadas sejam adotadas, a CecaFé avalia que não haverá perdas para o Brasil na exportação do produto porque os que beneficiam o produto nos Estados Unidos têm margem para absorver aumento de preços decorrente da majoração das tarifas. Mesmo assim, acreditam na negociação para evitar o aumento das taxas.

Outro fator apontado a favor do café brasileiro é a preferência dos consumidores americanos por ele. O presidente do Conselho do CecaFé avalia que, como o produto exportado pelo Brasil caiu no gosto dos que o consomem nos Estados Unidos, seria difícil as indústrias de beneficiamento optarem por outros fornecedores porque correriam o risco de perder clientes para concorrentes.

A CecaFé, através de seu diretor técnico, Eduardo Heron, revelou que o que preocupa são os gargalos portuários que vêm fazendo os exportadores perderem vendas porque não conseguem embarcar os produtos. Segundo ele, isso é reflexo da falta de ampliação da estrutura portuária brasileira, que não vem acompanhando o crescimento da produção nacional. “Como o volume de cargas cresce e a infraestrutura portuária não, continuam as perdas para o exportador brasileiro com a espera por embarques”, disse Heron.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2025

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS SUPERAM US\$ 300 BILHÕES NO 1º SEMESTRE, DIZ APEX

Da Redação Portos e logística 16/07/2025 - 22:04



A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) divulgou, na última segunda-feira (14), a 7ª edição do Impulso das Exportações, publicação trimestral que traz números do comércio exterior brasileiro. Segundo a edição, no primeiro semestre de 2025 foram exportados US\$ 301,65 bilhões, o melhor resultado desde 2022. O documento credita o resultado positivo ao crescimento das vendas para mercados considerados estratégicos.

Para a Argentina, por exemplo, houve avanço de 55,4%, em virtude da retomada da demanda pelo país vizinho. Para os Estados Unidos, o crescimento de exportações fechou o semestre com índice de 4,4% e, para a União Europeia, de 2,6%. O Impulso das Exportações informa ainda que, nos seis primeiros meses, as vendas de produtos brasileiros da indústria de transformação cresceram 4,7%, totalizando 88,5 bilhões de dólares.

China

A publicação inclui estudo sobre as relações Brasil e China, e a previsão de investimentos dos chineses no país. E informa que durante o Fórum Empresarial Brasil-China, realizado em Pequim em 12 de maio e promovido pela ApexBrasil, foram anunciados mais de R\$ 27 bilhões em novos investimentos chineses no Brasil. Os recursos serão aplicados em energia renovável, tecnologia, mobilidade, mineração, alimentos e semicondutores. Há, segundo a publicação, expectativa de

cooperação com os chineses em áreas como saúde, biotecnologia, inteligência artificial, agricultura e comunicação.

A China é o principal investidor asiático no Brasil e o principal destino das exportações brasileiras, respondendo por 28% do valor total exportado e por 41,4% do superávit comercial do Brasil. As commodities, como soja (33,4%), petróleo bruto (21,2%) e minério de ferro (21,1%) representaram 75,6% do total exportado pelo Brasil àquele país. Além disso, de acordo com a ApexBrasil, em 2024 o Brasil se consolidou como maior fornecedor aos chineses de carnes bovina e de aves, soja, celulose e açúcar.

Segundo Jorge Viana, presidente da ApexBrasil, a diversificação da pauta exportadora é uma das prioridades do governo brasileiro, que tem expectativa de ampliar as vendas de proteína animal, café e produtos de maior valor agregado, como alimentos industrializados, medicamentos, máquinas e bioenergia. De acordo com a entidade, estudo recente sobre as relações comerciais com o país asiático identificou cerca de 400 produtos com potencial de exportação para o mercado chinês.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2025

AGENTES NÃO ENXERGAM IMPACTO DE DECRETO DO BR DO MAR NO CURTO PRAZO

Por Danilo Oliveira



Regulamentação apresentada prevê incentivos para afretamento de navios sustentáveis. Cerimônia, nesta quarta-feira (16), deu destaque à indústria naval, mas não detalhou medidas

Três anos e meio após a publicação, foi regulamentada a Lei 14.301/2022, que instituiu o programa BR do Mar, flexibilizando as regras de afretamento na cabotagem. Um dos destaques do decreto presidencial, que será publicado no Diário Oficial desta quinta-feira (17), são os incentivos de afretamento para empresas que utilizarem navios 'sustentáveis'. Apesar de o governo

manter projeções otimistas para o desenvolvimento do modal e expansão da frota, agentes ouvidos pela Portos e Navios não acreditam em efeitos imediatos e preferem aguardar normas para entender como ficarão as exigências de pontos específicos do decreto, que foi apresentado em cerimônia, nesta quarta-feira (16), em Brasília.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) avalia que o decreto recebeu muita interferência de autoridades opinando sobre uma série de regras. O diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, citou as relacionadas ao embarque de estagiários e praticantes, o que, futuramente, pode trazer exigências adicionais à atividade. "Ficou um decreto aberto para todo mundo interferir e todo mundo criar uma regra que pode ser mais engessante à cabotagem", comentou Resano.

A associação mantém preocupação com a questão do navio sustentável, especialmente os afretados a casco nu, ainda que este tópico dependa da publicação de uma portaria pontuando quais as características de embarcações sustentáveis. "Até o momento, não muda nada do que está acontecendo. Preocupa um pouco quanto aos navios que já estão na cabotagem na bandeira brasileira não poderem mais permanecer na cabotagem brasileira", analisou o diretor.

O decreto do BR do Mar prevê que a empresa brasileira de navegação (EBN) poderá ampliar em até 50% a tonelage de sua frota própria com afretamento de embarcação estrangeira. Se hoje a empresa tem dois navios próprios, poderá alugar mais um semelhante em capacidade. Pelo decreto, este percentual subirá para 100%, caso a embarcação afretada seja sustentável. Se a EBN tiver



embarcações sustentáveis, poderá afretar o dobro de navios tradicionais com a mesma capacidade. Caso contrate embarcações estrangeiras sustentáveis, poderá afretar até três navios.

A Associação Brasileira dos Usuários, de Transportes e da Logística reiterou posicionamento anterior de que não acredita nas cinco hipóteses de afretamento previstas no BR do Mar com potencial de alavancar a cabotagem, conforme vem sendo apresentado desde a publicação da lei. "Ele [BR do Mar] tinha uma outra finalidade, que era concentração de mercado por vias 'transversas'. Na discussão no Congresso, conseguimos desarmar o fato de considerar como brasileiro o navio estrangeiro. Isso iria beneficiar duas ou três empresas, na intenção de concentrar o mercado dentro de um pacote disfarçado", afirmou o diretor de transportes aquaviários da Logística Brasil, Abraão Salomão.

Salomão entende que o decreto pecou ao não estabelecer o cumprimento efetivo de regras de afretamento por tempo. O diretor da Logística Brasil alega que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) se nega a permitir o afretamento por tempo na cabotagem, criando 'jabutis' sob diversas nomenclaturas que ele não verifica em nenhuma parte do mundo. "Entendemos que esse decreto foi uma oportunidade perdida de fazer valer o que está na lei", afirmou o empresário, que é sócio-diretor da Posidonia Shipping.

Ele também chama a atenção que o decreto trata de diversas outras questões aleatórias, como a tonelagem para restringir o afretamento a casco nu de embarcações estrangeiras, levando-nas a serem registradas no Registro Especial Brasileira (REB). Na visão de Salomão, existe um risco de concentração de mercado diante da ausência de nível técnico adequado para analisar esses processos para atestar essa tonelagem. "De maneira geral, é esperar para ver o que vai acontecer. Não acreditamos em nenhum salto ou mudança de rumo em razão do decreto", concluiu.

Construção naval

Apesar da ausência do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), por compromissos de agenda e em razão das discussões sobre o 'tarifaço' norte-americano nos últimos dias, a cerimônia deu destaque a representantes da indústria naval. O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore avalia que, embora não atenda 100% a indústria naval brasileira, o decreto regulamentador dá conforto, pelo menos, para dar continuidade nessa indústria que, historicamente, vive em ciclos alternados de aquecimento e ociosidade.

"Acreditamos que as políticas de Estado que estão sendo implementadas neste governo garantirão a perenidade e a sustentabilidade da nossa indústria e de sua extensa cadeia produtiva, com competitividade à frente da indústria naval e de outros países, sem descontinuidade", afirmou o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos acredita que a regulamentação fortalecerá a Lei 14.301/2022 e tornará o programa BR do Mar mais equilibrado e mais justo para os trabalhadores. A CONTTMAF defendeu a exigência de emprego de dois terços de marítimos brasileiros a bordo dos navios, que havia sido vetada no governo passado.

A entidade considera essa contrapartida justa pelos incentivos que a legislação prevê para as empresas que atuarão na cabotagem brasileira por conta desse programa. "Consideramos que foi um erro grave [veto], contrário aos interesses do Brasil e dos trabalhadores brasileiros. (...) Felizmente, o MPor encontrou uma solução para corrigir o rumo que, na nossa avaliação, seria muito desastroso. Essa mudança representa um passo importante para trabalhadores brasileiros", afirmou o presidente da Conttmaf, Carlos Müller.

Um levantamento da CONTTMAF entre países do G7 e do BRICS apontou que todos os países desses blocos protegem a cabotagem, incentivam a marinha mercante nacional e o emprego de trabalhadores nacionais. "Os mecanismos de proteção dos países mais desenvolvidos do G7, e também da China, da Rússia e da Índia garantem a esses países, além da cabotagem nacional, algo



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 097/2025
Página 60 de 60
Data: 17/07/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

que o Brasil ainda não tem: capacidade de controlar sua frota mercante para que nosso comércio exterior não dependa exclusivamente de outros países", disse Müller.

Em seu discurso, o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou que o decreto foi construído efetivamente nos últimos dois anos, com a participação de sindicatos, entidades, e de representantes do setor produtivo, setor aquaviário e da indústria naval brasileira. "Esse programa terá efeito importante no fortalecimento da indústria naval, mas sobretudo terá impacto no fortalecimento da cabotagem do Brasil", afirmou Costa Filho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 17/07/2025