

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 098/2025  
Data: 18/07/2025

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
TARIFAÇÃO DE TRUMP ACELERA EMBARQUES NO PORTO DE SANTOS E EMPRESAS BUSCAM DRIBLAR TAXA; ENTENDA .....	4
DECRETO IMPULSIONA CABOTAGEM, MAS SETOR AINDA ENFRENTA DESAFIOS PARA CRESCER NO BRASIL .....	5
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>6</b>
PESQUISA DE SATISFAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS E DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM SE ESTENDE ATÉ DEZEMBRO.....	6
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>7</b>
MPOR E POLÍCIA AMBIENTAL REFORÇAM CAMPANHA CONTRA SOLTURA ILEGAL DE BALÕES NÃO TRIPULADOS .....	7
PORTO DE ITAJAÍ (SC) REGISTRA CRESCIMENTO HISTÓRICO NO PRIMEIRO SEMESTRE .....	8
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>9</b>
HIDROVIAS DO BRASIL CONECTA EDUCAÇÃO E PRÁTICA COM VISITA DE ACADÊMICOS DA UNICAMP À SUA OPERAÇÃO EM SANTOS .....	9
ENERGIA ELÉTRICA PARA O CAMPO.....	11
ZONA FRANCA DE MANAUS DEVE RESPONDER POR 19% DA DEMANDA DE BENS DURÁVEIS DO BRASIL EM 2025 .....	11
PORTO DO RIO GRANDE CRESCE 6,4% NO SEMESTRE E RESPONDE POR 96% DA MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS PÚBLICOS DO RS	13
MOVIMENTO PRÓ-FERROVIAS AVANÇA COM APOIO DOS GOVERNADORES.....	13
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>14</b>
EDITORIAL – DESCONEXÃO ENTRE PROMESSAS E A PRÁTICA .....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA DIZ QUE VAI REAGIR A AMEAÇA DE TRUMP COM DIPLOMACIA.....	15
<i>Presidente classificou tarifa de 50% sobre produtos brasileiros como “chantagem inaceitável”</i> .....	15
<i>Proteção da sociedade</i> .....	15
<i>Casa Branca responde</i> .....	16
<i>Economia prejudicada</i> .....	16
<i>Impactos na Embraer</i> .....	16
<i>Cancelamentos</i> .....	16
NACIONAL - LULA REJEITA IMPOSIÇÕES E DEFENDE NEGOCIAÇÃO COM OS EUA SOBRE TARIFAS .....	16
NACIONAL - MPOR ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA CONTRATOS DE TRANSPORTE DE LONGO PRAZO .....	18
REGIÃO NORDESTE - ANTAQ RECEBE CONTRIBUIÇÕES PARA CONCESSÃO PARCIAL DOS PORTOS DA BAHIA .....	18
NACIONAL - DESVIO DA BR-226 PRESSIONA RODOVIAS ESTADUAIS E DNIT INTENSIFICA OBRAS NO TO.....	19
NACIONAL - ANTT PROPÕE SELO PARA IDENTIFICAR BOAS PRÁTICAS NO TRANSPORTE DE CARGAS .....	20
NACIONAL - GOVERNO AVANÇA NA CRIAÇÃO DA COMPANHIA DOCAS DE ITAJAÍ .....	21
REGIÃO SUDESTE - TRILHOS PARA EXPANSÃO DE LINHA DO METRÔ DE SP CHEGAM AO PORTO DE SANTOS .....	21
BRASIL EXPORT - FABRÍCIO JULIANO DEFENDE INTEGRAÇÃO LIDERADA PELO SETOR DE INFRAESTRUTURA.....	22
MERCOSUL EXPORT - SETOR PRIVADO É O MOTOR DA INTEGRAÇÃO REGIONAL, DIZ SECRETÁRIO-GERAL DA ALADI.....	24
MERCOSUL EXPORT - EMBAIXADOR VÊ ATRASO HISTÓRICO NA FALTA DE CONEXÃO ENTRE OS OCEANOS.....	26
BRASIL EXPORT - VISITA TÉCNICA .....	27
BRASIL EXPORT - PARA VICE-MINISTRA PARAGUAIA, CONECTIVIDADE E SETOR PRIVADO SÃO CHAVES PARA INTEGRAÇÃO	27
BRASIL EXPORT - ENTRAVES JURÍDICOS AINDA DIFICULTAM AVANÇO DA INTEGRAÇÃO NO MERCOSUL.....	29
BRASIL EXPORT - CONCESSÃO DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ É APOSTA PARA AMPLIAR TRANSPORTE FLUVIAL .....	30
<b>BAHIA ECONÔMICA - BA</b> .....	<b>31</b>
GOVERNO DESTINA MAIS R\$ 1,4 BILHÃO PARA OBRAS DA TRANSNORDESTINA.....	31
BRACELL APRESENTA RESULTADOS DE CLIMA, BIODIVERSIDADE E IMPACTO SOCIAL .....	32
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>34</b>
TRUMP DIZ QUE O BRICS VAI 'ACABAR RAPIDAMENTE'.....	34
ALÉM DE TARIFAS POR PAÍS, TRUMP PRETENDE TAXAR A INDÚSTRIA EM 1º DE AGOSTO.....	34
LULA REAGE AO TARIFAÇÃO COM ENTREVISTA A AMANPOUR E INSISTÊNCIA EM NEGOCIAÇÃO .....	38
TRUMP E LULA RENOVAM ATAQUES ENQUANTO GOVERNO BRASILEIRO TEM DIFICULDADE DE ABRIR DIÁLOGO COM EUA....	39
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>41</b>
TRUMP VOLTA A AMEAÇAR OS PAÍSES DO BRICS COM TARIFA DE 10%; ‘NÃO VAMOS DEIXAR O DÓLAR PERDER VALOR’ .....	41
SUPERSAFRA: SOJA COBRE ÁREAS DE PASTAGENS DEGRADADAS E AVANÇA MAIS DE 20% NA AMAZÔNIA .....	43
LULA ANUNCIA R\$ 1,4 BILHÃO PARA OBRAS DA FERROVIA TRANSNORDESTINA .....	46
IOF: MORAES RECUA E DIZ QUE NÃO HAVERÁ COBRANÇA RETROATIVA DO PERÍODO EM QUE AUMENTO FICOU SUSPENSO ....	47
ETANOL É OPÇÃO DE MOEDA DE TROCA EM NEGOCIAÇÃO COM OS EUA, AVALIAM EMPRESÁRIOS EM EVENTO.....	48



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 098/2025  
Página 3 de 72  
Data: 18/07/2025  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

DESMONTE DE DIPLOMACIA DOS EUA DIFICULTA NEGOCIAÇÃO DO BRASIL SOBRE TARIFA DE TRUMP; LEIA BASTIDORES.....	49
QUAL É O PAPEL DOS CONSELHOS DAS EMPRESAS AFETADAS PELAS TARIFAS DE TRUMP NA GESTÃO DA CRISE? .....	51
OPERAÇÃO CONTRA BOLSONARO PODE DIFICULTAR NEGOCIAÇÕES COM OS EUA SOBRE TARIFAS, DIZEM ANALISTAS .....	52
NEGOCIAÇÃO COM TRUMP ENVOLVERÁ 'UM JUDICIÁRIO NÃO TÃO INDEPENDENTE COMO NO BRASIL', DIZ ESPECIALISTA.....	54
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>57</b>
EM DISPUTA JUDICIAL COM A MAERSK, ANTAQ DEFENDE RESTRIÇÕES NO LEILÃO DO TECON 10, NO PORTO DE SANTOS.....	57
TPL AMPLIA PRESENÇA NO ESPÍRITO SANTO E APOSTA EM INCENTIVOS FISCAIS DE SERRA PARA ACELERAR CRESCIMENTO LOGÍSTICO .....	58
CHINA AMEAÇA BLOQUEAR VENDA DE MAIS DE 40 PORTOS, INCLUINDO O CANAL DO PANAMÁ .....	59
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>60</b>
TARIFAÇO PREJUDICARÁ EUA E TRARÁ PERDA DE 0,16% DO PIB BRASILEIRO, ESTIMA CNI.....	60
AINDA NÃO É HORA DE RECORRER À LEI DE RECIPROCIDADE, AVALIA JURISTA.....	61
PORTO DO RIO CHEGA AOS 115 ANOS E APOSTA EM MELHORIAS NO ACESSO AQUAVIÁRIO.....	63
APS PUBLICA EDITAL PARA IMPLANTAÇÃO DO VTMS DE SANTOS.....	64
SUBSEA7 E EQUINOR FECHAM CONTRATO PARA EXPLORAÇÃO DE O&G NA COSTA DA NORUEGA .....	65
CONSÓRCIO SERÁ RESPONSÁVEL PELO PLANEJAMENTO ESPACIAL MARÍTIMO DA REGIÃO NORTE .....	65
NAVIOS SUSTENTÁVEIS E CLÁUSULAS ESSENCIAIS DARÃO FORMATO FINAL DO BR DO MAR, AFIRMA DINO.....	66
AMBIPAR FIRMA PARCERIA COM COLOMBIANA CARVAJAL .....	67
CENTROROCHAS ESTIMA PERDA DE US\$ 40 MILHÕES NAS EXPORTAÇÕES PARA EUA EM JULHO .....	68
ARTIGO - CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS: ASPECTOS JURÍDICOS E REGULATÓRIOS.....	69
TECNOLOGIA REDUZ TEMPO DE INSPEÇÃO EM TANQUES DE INFLAMÁVEIS EM TERMINAL DA ULTRACARGO .....	70
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL MOVIMENTOU 8,7 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º SEMESTRE .....	71
PROCESSAMENTO DE SOJA CRESCE E BRASIL MANTÉM LIDERANÇA NAS EXPORTAÇÕES.....	72
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>72</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	72



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### TARIFAÇÃO DE TRUMP ACELERA EMBARQUES NO PORTO DE SANTOS E EMPRESAS BUSCAM DRIBLAR TAXA; ENTENDA

Aumento recorde nos embarques de carnes, café e celulose revela antecipação antes da tarifa extra de 50% que entra em vigor em agosto

**Por Maurício Martins 18 de julho de 2025**



**Na semana passada foram embarcadas 49,4 mil toneladas de celulose para exportação via cais santista (Alexsander Ferraz/AT)**

As empresas que exportam produtos para os Estados Unidos via cais santista ampliaram os embarques nos últimos dias. Para a Autoridade Portuária de Santos (APS), isso demonstra um movimento de antecipação das remessas para evitar a sobretaxa de 50% sobre produtos brasileiros, prevista para entrar em vigor em 1º de agosto. A tarifa adicional foi anunciada na última quarta-feira

pelo presidente norte-americano Donald Trump.

Segundo a APS, o Porto de Santos registrou aumento de 96% nos embarques de proteína animal por contêineres na semana passada — quando foi divulgada a tarifa extra — em comparação com a semana anterior. Os destaques foram carnes bovina, suína e de frango, além de miúdos. Os EUA são o segundo maior comprador desses produtos do Brasil.

“Já a exportação de café, sobretudo para os Estados Unidos, aumentou 17% no mesmo período”, explica o presidente da APS, Anderson Pomini.

Outra mercadoria muito importada pelos norte-americanos é a celulose, com embarques que totalizaram 49,4 mil toneladas na semana passada. No período anterior, não houve embarques.

“O Porto de Santos representa 30% da corrente comercial brasileira, e os Estados Unidos são nosso segundo principal cliente. Percebemos uma corrida dos exportadores para escapar da eventual alta de 50% na tarifa”, ressalta Pomini.

#### **Caminhões**

Segundo ele, o movimento dos caminhões no cais santista também subiu cerca de 70% no período. “O Porto de Santos é a principal janela de conexão com o mundo: são 200 países, 600 locais de destino. Esses dados são um termômetro do impacto que poderá gerar a efetivação dessa tarifa anunciada pelo presidente Trump sobre os produtos brasileiros.”

A APS afirma que está atenta aos desdobramentos e impactos caso a medida entre em vigor. A gestora do cais lembra que há um plano de investimentos em curso, justamente por conta da demanda que vem aumentando sucessivamente.

“São acessos, aprofundamento do canal e o túnel Santos-Guarujá, investimentos da ordem de R\$ 12,5 bilhões em recursos federais. Temos ainda um projeto de expansão da área legal do Porto dos atuais 7,8 milhões de metros quadrados para mais de 20 milhões de metros quadrados, justamente para atender à crescente demanda, tanto do nosso agro como da indústria brasileira”, enfatiza, em nota, a Autoridade Portuária.

### Envio de carne foi recorde em junho

No mês passado, as exportações de carne bovina pelo Brasil bateram recorde histórico, com alta de 55% na receita e de 41% no volume, informou a Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo).

Em junho, a receita foi de US\$ 1,505 bilhão, com a movimentação de 341.555 toneladas, contra US\$ 970,7 milhões e 242.538 toneladas no mesmo mês de 2024.

A China, maior cliente, aumentou as compras em 11,3% no primeiro semestre deste ano. O país responde por 43% da receita obtida pelo Brasil e 37,4% do volume.

Os Estados Unidos, segundo maior importador, elevaram as aquisições em 85,4% no volume e 99,8% na receita, com embarques de 411,7 mil toneladas e receitas de US\$ 1,287 bilhão no primeiro semestre de 2025. A participação na movimentação brasileira foi de 24,4% no volume e 17,3% na receita.

“A tarifa adicional pode comprometer as vendas para os EUA no segundo semestre e vem preocupando os produtores brasileiros. As indústrias já sentem os efeitos, com pedidos de compras sendo cancelados por parte dos clientes norte-americanos”, diz, em nota, a Abrafrigo.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 18/07/2025

### DECRETO IMPULSIONA CABOTAGEM, MAS SETOR AINDA ENFRENTA DESAFIOS PARA CRESCER NO BRASIL

Especialistas destacam que avanços regulatórios estimulam redução de custos e emissões, mas infraestrutura e sustentabilidade ainda precisam de ajustes

Por Bárbara Farias 18 de julho de 2025



**Em 2024, cabotagem movimentou 213 milhões de toneladas no Brasil, sendo 77% de petróleo. Ideia agora é estimular o transporte de mercadorias em contêineres e carga geral (Vanessa Rodrigues/AT)**

A regulamentação da Lei Federal 14.301/2022, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, por meio de decreto presidencial na última quarta-feira (16), ajuda o transporte marítimo de cargas entre os portos nacionais. Porém, o avanço do modal depende de previsibilidade, estabilidade regulatória e infraestrutura. É o que afirmam executivos de empresas

de cabotagem consultados por A Tribuna.

A regulamentação prevê, entre outras coisas, a redução do custo do frete e do impacto ambiental do transporte de cargas no País, estimulando o uso de navios verdes. O Governo Federal pretende ampliar a oferta de embarcações para a navegação, criar rotas, reduzir custos logísticos e aumentar empregos no setor.

“Esse decreto era muito esperado pelo setor para dar segurança jurídica aos novos investimentos e continuidade, mas a BR do Mar ainda tem pendências regulatórias por parte da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), especialmente em relação aos navios sustentáveis”, afirma o diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano.

Ele quer saber o que será feito da frota atual, que não é sustentável. “Temos dez navios afretados a casco nu na cabotagem, operando de acordo com as alterações que ocorreram na Lei 9.432/1997



(que ordena o transporte aquaviário). Esses navios terão que ser devolvidos ou trocados por outros que atendam essas regras de sustentabilidade, e nem sempre existe a disponibilidade”, diz.

### Impulsionar

O CEO da Norcoast, Fabiano Lorenzi, pontua que o fortalecimento da cabotagem é fundamental para impulsionar a competitividade logística do Brasil, além de contribuir para uma matriz de transporte mais equilibrada, eficiente e sustentável.

“A regulamentação representa um avanço relevante nesse contexto, e é essencial que iniciativas como essa venham acompanhadas de medidas que assegurem previsibilidade, estabilidade regulatória e um ambiente favorável ao desenvolvimento.”

A diretora comercial da Costa Brasil, Audrinha Nascimento, também afirma que a regulamentação fortalece a cabotagem. “Na prática, projeta-se redução de fretes, ampliação de rotas e estímulo a embarcações sustentáveis, refletindo positivamente no desenvolvimento da atividade econômica.”

Contudo, Audrinha faz uma ressalva. “Para que os benefícios se concretizem de forma efetiva, é fundamental que os avanços estejam acompanhados da superação de desafios estruturais — em especial, a modernização da infraestrutura portuária, ainda um dos principais gargalos do setor.”

### Destaques

A Aliança Navegação e Logística afirma, em nota, que a nova norma estabelece regras operacionais mais claras e flexíveis para o afretamento a tempo de embarcações estrangeiras, garantindo segurança jurídica e previsibilidade regulatória.

“Entre os destaques estão a ampliação das modalidades de afretamento com critérios técnicos definidos, a manutenção da exigência de comando nacional nas embarcações e a simplificação de procedimentos, como a contratação de seguros no exterior”, diz a empresa.

Com mais oferta, acrescenta a empresa, a indústria terá à disposição maior capacidade, acesso a novas rotas, mais frequência e alternativas logísticas. Por outro lado, o cliente contará com um serviço a um valor mais competitivo e com melhor disponibilidade, o que representa uma evolução.

“Esse cenário impulsiona a migração para a cabotagem, resultando em benefícios diretos como a redução dos custos logísticos, a diminuição das emissões de CO<sub>2</sub> e o aumento da segurança e da qualidade no transporte”, cita a Aliança.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 18/07/2025*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### PESQUISA DE SATISFAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS E DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM SE ESTENDE ATÉ DEZEMBRO

Coleta de dados vai acontecer por meio de questionários ou diretamente por entrevistas por telefone

Brasília, 18/07/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) começou a coleta de dados para as pesquisas de Satisfação dos Usuários dos Portos e a de Satisfação dos Usuários da Navegação de Cabotagem voltado para quem movimenta ou transporta contêineres.

A coleta é realizada remotamente, por telefone ou formulário eletrônico, durante os meses de julho e dezembro de 2025. Os participantes receberão, por e-mail, um token para identificação no preenchimento do questionário.

A execução das pesquisas será feita pelo Instituto Matriz Ltda., contratado pela Agência, e algumas comunicações poderão ser enviadas diretamente pela empresa. Em março de 2025, a Agência realizou uma etapa de pré-teste de análise dos questionários que serão aplicados nessa fase também por meio do instituto.

### Qualidade do serviço

O objetivo das duas pesquisas é avaliar a qualidade e adequação dos serviços prestados nos portos e na navegação de cabotagem, com foco em cargas containerizadas — segmento que registrou crescimento de 20% no último ano.

Os resultados dos levantamentos servirão como subsídio para ações regulatórias, estudos e políticas públicas voltadas à melhoria dos serviços e do ambiente de negócios.

A participação dos usuários é essencial para que as respostas reflitam fielmente as operações da empresa com os serviços avaliados. Os dados serão tratados com confidencialidade, conforme a LGPD (Lei nº 13.709/2018).

Em caso de dúvidas, entre em contato com a Gerência Especial de Estudos (GEE) da ANTAQ pelo telefone (61) 2029-6764 ou pelo e-mail [psu@antag.gov.br](mailto:psu@antag.gov.br).

**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](mailto:asc@antag.gov.br)**

**Data: 18/07/2025**

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

### MPOR E POLÍCIA AMBIENTAL REFORÇAM CAMPANHA CONTRA SOLTURA ILEGAL DE BALÕES NÃO TRIPULADOS

Prática coloca em risco a segurança da aviação, o meio ambiente e áreas urbanas: mais de 2 mil casos foram registrados em 2024



**AEROPORTO DE GUARULHOS\_SP - Prática coloca em risco a segurança da aviação, o meio ambiente e áreas urbanas: mais de 2 mil casos foram registrados em 2024**

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), em parceria com a Polícia Militar Ambiental de São Paulo, intensificou a campanha de conscientização sobre os perigos causados pela soltura ilegal de balões não tripulados. A prática criminosa compromete a segurança da aviação civil, representa ameaça ao meio ambiente e

oferece riscos às áreas urbanas.

Segundo dados do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), somente em 2024 foram registrados mais de 2 mil casos de interferência de balões não tripulados em operações aéreas no Brasil, com destaque para os estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Os dados alarmantes sobre a interferência desses balões em voos revelam os riscos reais enfrentados pela aviação civil. Diante desse cenário preocupante, Raquel Nascimento Rocha, coordenadora de Segurança Operacional e Carga da SAC, chama a atenção para as consequências dessas ocorrências: “Esses balões podem forçar pilotos a realizar manobras evasivas inesperadas ou alterar

rotas, causando atrasos, cancelamentos e, em casos graves, acidentes que colocam vidas em risco”, alerta.



### **Aeroporto de Guarulhos - Balão não tripulado no Aeroporto de Guarulhos**

Para ampliar a eficácia da campanha e combater a soltura ilegal de balões não tripulados, a Polícia Militar Ambiental de São Paulo atua em diversas frentes estratégicas, que envolvem tanto ações preventivas quanto repressivas. De acordo com o 1º Tenente Aurélio Alexandre Teixeira, porta-voz do Comando da Polícia Ambiental de SP, o trabalho da corporação ocorre em três eixos principais: prevenção educativa, com palestras em escolas, comunidades e campanhas nas redes sociais; patrulhamento e monitoramento para coibir solturas; e operações conjuntas com a

Polícia Civil, Ministério Público e Justiça para desmantelar locais ilegais de produção e armazenamento.

“As regiões periféricas de São Paulo, Campinas e São José dos Campos são as mais críticas.

O monitoramento próximo aos aeroportos é realizado pela Anac e pela Força Aérea, por meio de radares e postos de observação”, explica Teixeira.

No Rio de Janeiro, a soltura de balões tem gerado grande preocupação, especialmente nas proximidades do Aeroporto Santos Dumont. Somente neste ano, mais de 120 balões foram avistados na região, colocando em risco a operação aérea e a segurança da população. Em 2023, cerca de 20 balões caíram dentro do pátio do aeroporto. Um deles chegou a pegar fogo e lançar rojões.

Vale destacar que soltar balões é crime previsto no artigo 42 da Lei de Crimes Ambientais, com pena de detenção de um a três anos. Identificar os responsáveis nem sempre é simples, já que grupos organizados utilizam observadores para escapar da fiscalização. Por isso, as denúncias anônimas são fundamentais. Os principais alvos são galpões de produção, que precisam ser desativados antes do lançamento dos balões. Somente nos primeiros seis meses de 2025, a Polícia Ambiental aplicou mais de 25 autos de infração ambiental relacionados à prática, com multas que somam mais de R\$ 380 mil.

### **Como denunciar**

A participação da população é fundamental para o sucesso das ações de combate ao risco baloeiro. As denúncias podem ser feitas pelos seguintes canais: 190 (Polícia Militar); canais oficiais da Anac; disque-denúncia locais (com maior incidência no Rio de Janeiro e em São Paulo); e o portal do Cenipa: <https://dedalo.sti.fab.mil.br/rcsv>

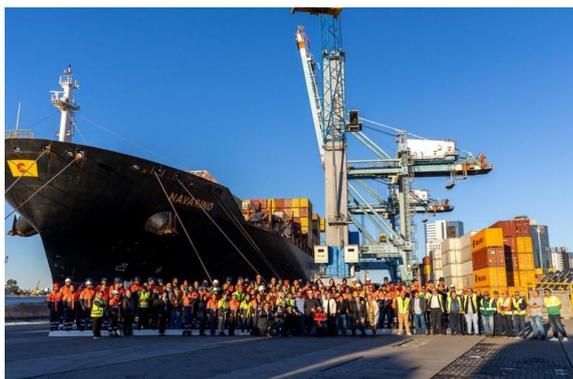
**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**

**Data: 18/07/2025**

## **PORTO DE ITAJAÍ (SC) REGISTRA CRESCIMENTO HISTÓRICO NO PRIMEIRO SEMESTRE**

Após retomada pelo Governo Federal, terminal catarinense movimenta 1,8 milhão de toneladas no período

Dados do primeiro semestre do Porto de Itajaí evidenciam a transformação pela qual o terminal do Sul do Brasil vem passando. Com crescimento histórico de 1.686% na movimentação de cargas no primeiro semestre de 2025, o terminal catarinense consolida essa retomada, quando comparado com números de 2024. O complexo movimentou 1,859 milhão de toneladas entre janeiro e junho de 2025, comparado às 104,1 mil toneladas do mesmo período do ano passado.



**Porto de Itajaí (SC) - O complexo movimentou 1,859 milhão de toneladas entre janeiro e junho de 2025, comparado às 104,1 mil toneladas do mesmo período do ano passado- Foto: Arquivo Mpor**

A transformação do Porto de Itajaí começou em janeiro de 2025, quando o Governo Federal retomou a gestão do complexo. O terminal teve suas atividades interrompidas em 2022, durante tentativa de privatização da gestão anterior.

A estratégia adotada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) focou na valorização do conhecimento técnico acumulado pelos trabalhadores locais, aproveitando a experiência de décadas para acelerar a retomada operacional. Essa abordagem colaborativa se mostrou fundamental para os resultados alcançados.

### **Modernização e competitividade**

Paralelamente à retomada operacional, o MPor implementou estratégias para fortalecer a competitividade logística do complexo, facilitando a otimização de rotas e operações. As ações incluem melhorias na eficiência operacional e preparação para receber embarcações de maior porte, posicionando Itajaí como hub estratégico para o comércio exterior catarinense.

Em maio, durante cerimônia com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o ministro Silvio Costa Filho anunciou investimentos de R\$ 844 milhões para modernização do porto até 2030. O pacote contempla dragagem do Rio Itajaí-Açu, readequação do molhe de Navegantes e construção de píer para navios de cruzeiro, entre outras obras estruturantes.

O próximo passo da transformação será a criação da Autoridade Portuária do Porto de Itajaí, medida que conferirá autonomia administrativa total ao complexo. Em junho, o MPor instituiu Grupo Técnico de Trabalho (GTT) para elaborar os aspectos técnicos da futura empresa pública federal, que substituirá a gestão transitória exercida pela Autoridade Portuária de Santos.

"A criação deste grupo é mais um passo para reforçar a infraestrutura portuária da região", afirmou Costa Filho.

O GTT tem 90 dias para concluir análises técnicas, jurídicas, administrativas e financeiras, elaborando proposta legislativa que servirá de base para a Medida Provisória de criação da nova autoridade. A medida representa a institucionalização definitiva do sucesso da retomada federal.

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

**Data: 18/07/2025**

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

## **PORTAL PORTO GENTE**

### **HIDROVIAS DO BRASIL CONECTA EDUCAÇÃO E PRÁTICA COM VISITA DE ACADÊMICOS DA UNICAMP À SUA OPERAÇÃO EM SANTOS**

**Redação Portogente**

Hidroviás do Brasil promove visita técnica com estudantes da Unicamp no Porto de Santos

A Hidroviás do Brasil recebeu um grupo de 20 estudantes e três docentes do curso de Engenharia de Transportes da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), incluindo o coordenador da disciplina, em seu terminal no Porto de Santos. A visita técnica é um desdobramento da primeira edição do "Hackathon Criando Soluções Inovadoras", iniciativa realizada pela companhia em

parceria com a universidade com o propósito de aproximar o ambiente acadêmico dos desafios do setor hidroviário.



### **Visita técnica Hidroviárias Unicamp - Divulgação**

O objetivo da ação foi proporcionar aos alunos a oportunidade de ter contato com desafios reais do setor hidroviário, unindo teoria e prática. Além disso, buscou-se desenvolver habilidades como comunicação, trabalho em equipe e pensamento analítico, fomentando a busca por soluções criativas e preparando os estudantes para o mundo profissional.

“Abrir nossas portas para futuros profissionais é fundamental, pois acreditamos que a educação transforma. A troca de experiências entre a visão acadêmica e a nossa prática operacional é o que gera as melhores soluções para um futuro mais eficiente e sustentável”, afirma Mariana Yoshioka, diretora de Engenharia e Inovação da Hidroviárias do Brasil. “O Hackathon foi apenas o começo, e esta visita reforça nosso compromisso em continuar investindo na próxima geração de profissionais.”

Realizado em 2024, o Hackathon promoveu a integração entre o conhecimento acadêmico e a prática operacional da empresa, proporcionando aos estudantes um primeiro contato com os desafios reais do setor logístico hidroviário. A iniciativa já gerou resultados concretos, como estágios de férias oferecidos a três alunos.

Durante a visita, os participantes acompanharam uma apresentação institucional sobre as operações e protocolos de segurança, além de observar a rotina dos armazéns e a operação de descarga dos navios.

“Participar do Hackathon foi uma experiência desafiadora e enriquecedora. Buscamos soluções diferenciadas para problemas complexos do setor, e a conquista do segundo lugar recompensou nosso esforço, expandindo nosso conhecimento sobre os desafios da logística”, compartilhou Andressa Pereira da Silva, aluna de Engenharia de Transportes.

A estudante Anna Avelar, que participou das aulas ministradas por profissionais da Hidroviárias, destacou: “Foi muito interessante ver na prática o que aprendemos ao longo do semestre com a equipe da Hidroviárias do Brasil.”

A iniciativa reforça o compromisso da Hidroviárias do Brasil com a inovação e a formação de novos talentos, criando um elo sólido entre o conhecimento acadêmico e sua aplicação no mercado logístico.

Sobre a Hidroviárias do Brasil: Empresa de soluções logísticas integradas com foco no transporte hidroviário na América do Sul. Opera quatro frentes logísticas:

- Norte (Itaituba-Barcarena – PA): transporte de grãos e cabotagem de bauxita (até 13,2 milhões t/ano combinados).
- Hidrovia Paraguai-Paraná (Sul): transporte de cargas como grãos, minério de ferro, fertilizantes e celulose.
- Porto de Santos (STS20): terminal destinado a sal e fertilizantes (capacidade de até 2,5 milhões t/ano).

Fonte: Portal Porto Gente  
Data: 18/07/2025

### ENERGIA ELÉTRICA PARA O CAMPO

*Redação Portogente*



Energia elétrica no campo: insumo estratégico para o futuro do agro

**Presidente da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de SC (Faesc) e do Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (Senar/SC)**

A agricultura brasileira é dinâmica, sustentável e reconhecida mundialmente por sua eficiência, garantindo a segurança alimentar de uma nação com mais de 200 milhões de habitantes e exportando excedentes que fortalecem a economia nacional e alimentam cerca de 1 bilhão de pessoas em todos os continentes. Contudo, para que esse sistema continue a cumprir sua missão estratégica, é imprescindível preservar as condições de produção — especialmente um insumo cada vez mais oneroso: a energia elétrica.

A eletricidade no campo deixou de ser acessória para se tornar vital. A demanda eletroenergética do setor agropecuário cresce anualmente, impulsionada pela adoção de tecnologias modernas de irrigação e aquicultura. Em audiência recente na Câmara dos Deputados, discutiu-se o PL 1638/2025, de autoria do deputado Danilo Forte, que propõe a concessão de descontos tarifários para uso de energia em atividades rurais estratégicas. Tal proposta é considerada oportuna e necessária para a sustentabilidade do setor.

A relevância da medida se intensifica após os efeitos do Decreto nº 9.642/2018, que em 2023 extinguiu o subsídio da tarifa rural, elevando os custos de produção em cadeias como piscicultura e avicultura. Em algumas atividades, segundo o projeto Campo Futuro, a energia elétrica chega a representar até 35% do custo operacional, comprometendo a competitividade do agro brasileiro.

A irrigação é um dos pontos mais críticos. 84% dos estabelecimentos irrigados têm até 10 hectares, o que mostra sua importância para pequenos e médios produtores. A tecnologia é essencial para culturas como arroz, feijão, frutas e hortaliças. Sem ela, não só o custo dos alimentos aumentaria, mas também o papel do Brasil como “celeiro do mundo” seria colocado em risco.

Outra discussão pertinente é a flexibilização do horário noturno de irrigação (das 21h30 às 6h). Com a crescente geração solar e eólica, há excedentes entre 11h e 15h — horário em que operações hidráulicas poderiam ocorrer com mais eficiência e menor custo, desde que tarifas específicas incentivem essa prática.

Reduzir o custo da energia elétrica no campo é uma questão estratégica. Não se trata apenas de beneficiar produtores, mas de proteger o abastecimento alimentar, conter a inflação e garantir o protagonismo do Brasil na produção sustentável de alimentos. A FAESC e a CNA defendem com veemência a aprovação do PL 1638/2025, porque a disponibilidade de energia acessível no meio rural é a base para a continuidade do agro brasileiro.

Na foto: José Zeferino Pedrozo - Presidente da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de SC (Faesc) e do Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (Senar/SC).

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 18/07/2025*

### ZONA FRANCA DE MANAUS DEVE RESPONDER POR 19% DA DEMANDA DE BENS DURÁVEIS DO BRASIL EM 2025

*Redação Portogente*

Faturamento do Polo Industrial de Manaus pode ultrapassar US\$ 44 bilhões em 2025, com crescimento sustentado até 2070



### **Polo Industrial de Manaus - Divulgação**

A Zona Franca de Manaus representa quase 20% da demanda nacional por bens duráveis e atualmente abriga a produção de 1.740 itens diferentes. A indústria responde por 47% da arrecadação de ICMS no Amazonas e lidera a arrecadação per capita federal nas regiões Norte e Nordeste.

O Polo Industrial de Manaus (PIM) mantém trajetória de crescimento robusto e reafirma sua relevância econômica nacional, conforme dados do Painel Econômico do Amazonas (PEA), levantamento mensal do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (CIEAM). Em 2024, as vendas do PIM totalizaram quase R\$ 205 bilhões — o equivalente a US\$ 38 bilhões — e a projeção para 2025 é ainda mais expressiva: US\$ 44 bilhões.

Segundo o estudo, entre janeiro e abril, a demanda total por bens duráveis no Brasil foi de R\$ 395 bilhões (US\$ 67,5 bi), enquanto o faturamento do Polo chegou a R\$ 74,5 bilhões (US\$ 13 bi). “O PIM tem se consolidado como um pilar estratégico da indústria brasileira”, destaca André Ricardo Costa, Coordenador de Indicadores do CIEAM.

Os principais produtos são motocicletas, aparelhos de ar-condicionado, celulares e placas de circuito impresso. Destaca-se o crescimento contínuo de motocicletas e aparelhos de ar-condicionado desde 2022.

### **Força arrecadatória e importância nacional**

De janeiro a maio de 2025, o ICMS arrecadado a partir da atividade industrial representou 47% do total no Amazonas, com R\$ 6,048 bilhões arrecadados. No cenário federal, o estado tem a maior arrecadação per capita de impostos federais no Norte e Nordeste e a nona maior do Brasil.

### **Impacto das tarifas dos EUA**

Sobre a nova tarifa de 50% aplicada pelos EUA a produtos brasileiros, o CIEAM avalia que o impacto será mínimo para o Polo: “Exportamos majoritariamente para a América do Sul e pouco para os EUA, especialmente motocicletas”, explica Costa.

Ainda assim, o setor alerta para a lentidão burocrática que trava a ampliação do portfólio industrial. A inclusão de novos produtos depende da aprovação de um Processo Produtivo Básico (PPB), que, mesmo com prazos estipulados, segue sendo lento e complexo.

“Empresas que querem inovar precisam solicitar um novo PPB e enfrentar uma série de etapas burocráticas. Isso atrasa nossa resposta ao mercado e reforça a urgência de modernizar os processos regulatórios”, afirma o CIEAM.

### **Sobre o Painel Econômico do Amazonas (PEA)**

O PEA é produzido mensalmente pelo CIEAM, com base em dados públicos do IBGE, Suframa, ComexStat, Abraciclo e outros, além do IBCR-AM, indicador regionalizado do PIB brasileiro, publicado pelo Banco Central.

### **Sobre o CIEAM**

O CIEAM é uma entidade empresarial do setor industrial voltada à defesa da Zona Franca de Manaus (ZFM). Criada em 1967, a ZFM visa integrar o Amazonas ao Brasil com base em desenvolvimento sustentável. São 600 empresas instaladas, 130 mil empregos diretos e 97% da cobertura florestal preservada. Em 2024, o faturamento do PIM foi de R\$ 204 bilhões.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 18/07/2025

### PORTO DO RIO GRANDE CRESCE 6,4% NO SEMESTRE E RESPONDE POR 96% DA MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS PÚBLICOS DO RS

*Redação Portogente*



Porto do Rio Grande alcança melhor resultado semestral desde 2021

O Porto do Rio Grande operou 19,7 milhões de toneladas entre janeiro e junho de 2025, no melhor desempenho desde 2021. Com 19.722.316 toneladas movimentadas no primeiro semestre de 2025, o terminal registrou alta de 6,42% em relação ao mesmo período do ano passado. O volume representa o melhor desempenho semestral do terminal desde 2021.

**Foto: Divulgação**

“Este é o melhor resultado do Porto do Rio Grande desde o primeiro semestre de 2021. Voltamos a operar acima de 19 milhões de toneladas, o que reafirma a capacidade do porto público e terminais em sustentar a retomada econômica e atender às demandas logísticas do estado”, destaca Cristiano Klinger, presidente da Portos RS.

#### **Milho, arroz e farelo de soja tiveram crescimento expressivo**

A movimentação foi impulsionada principalmente pelo crescimento expressivo de cargas como milho, arroz e farelo de soja. O desempenho do terminal rio-grandino puxou para cima os números gerais dos portos públicos sob gestão da Portos RS, que juntos movimentaram 20.449.457 toneladas entre janeiro e junho — crescimento de 5,23% em relação ao mesmo período de 2024. O Porto do Rio Grande respondeu por 96% desse volume.

Nos demais portos públicos gaúchos, Pelotas registrou alta de 8,75%, com 580.366 toneladas operadas, principalmente de madeira. Já Porto Alegre movimentou 146.775 toneladas, com queda frente a 2024.

Ao todo, os três portos públicos do Estado receberam 1.894 embarcações no semestre. O Porto do Rio Grande concentrou 1.563 atracações, entre navios e barcas. Em Pelotas, foram 284 barcas, enquanto Porto Alegre contabilizou 47 embarcações, em sua maioria operações fluviais.

#### **Granel sólido lidera entre os tipos de carga**

Entre os tipos de carga, o granel sólido liderou com 11,5 milhões de toneladas (56,3% do total). Em seguida vêm carga geral com 7,3 milhões e granel líquido com 1,6 milhão.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 18/07/2025**

### MOVIMENTO PRÓ-FERROVIAS AVANÇA COM APOIO DOS GOVERNADORES

*Redação Portogente*

2º Seminário de Integração Logística está programado para novembro

O engajamento dos governadores no Movimento Pró-Ferrovias inaugura um novo capítulo na campanha de entidades empresariais do Sul e Centro-Oeste brasileiro para o projeto logístico intermodal, com foco no ferroviário. A avaliação é do diretor de ferrovias da Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina (Facisc) e da Associação Comercial, Industrial, Agronegócios e Serviços de Chapecó (ACIC), Lenoir Antônio Broch.

O dirigente manifestou que a recente iniciativa do governador Jorginho Mello em articular lideranças dos quatro Estados – Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul – em favor da ferrovia norte-sul (Ferrosul) dará impulso ao movimento, podendo acelerar as etapas para elaboração de estudos de viabilidade, projetos de engenharia e definição de processos licitatórios para construção das vias férreas.



**Diretor de ferrovias da ACIC Lenoir Broch. - Foto: Débora Favretto**

Broch anunciou que, para robustecer o movimento, o 2º Simpósio de Integração Logística do Sul está programado para os dias 13 e 14 de novembro, em Chapecó, ocasião em que estarão reunidas as lideranças do movimento com autoridades, empresários e investidores. "Também reuniremos os governadores e avançaremos em definitivo para viabilizar os projetos ferroviários", acrescentou.

O Seminário discutirá a integração dos modais para que se integre o ferroviário, o rodoviário e o marítimo, buscando solução para movimentar insumos e produtos acabados para a indústria e comércio de alimentos e bebidas, móveis, combustíveis e biocombustíveis, madeira e aço, grãos, construção, têxtil, equipamentos elétricos, cerâmico, fármaco, metalomecânico, plástico, dentre outros.

O diretor da Facisc e da ACIC assinalou que "precisamos ampliar os modais logísticos brasileiros, com olhar integrador e desenvolvimentista sobre o futuro que se quer. Por isso, as entidades catarinenses do movimento Pró-Ferrovias propõem um transporte ferroviário integrado, com o objetivo de garantir e viabilizar a continuidade de uma das maiores cadeias produtivas do Brasil – o Agronegócio, entre outros setores ameaçados pela falta de competitividade com outros mercados".

"Um dos principais dramas é do parque agroindustrial de Santa Catarina, que necessita cobrir seu déficit de 7 milhões de toneladas de milho, buscando esse grão no Centro-Oeste brasileiro, em uma imensa, cara e insustentável operação rodoviária. Se não construirmos uma ferrovia, em médio prazo essas agroindústrias se transferirão para Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás", relatou Broch.

Lenoir Broch apontou que a atividade agroindustrial, em Santa Catarina, é responsável por 70% do volume de exportação e 50% da arrecadação com exportações, o que não difere dos demais Estados. O movimento econômico gerado no mercado interno catarinense por meio da produção agroindustrial é de mais de R\$ 12 bilhões e soma-se a este os mais de US\$ 4 bilhões das exportações para mais de 150 países.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 18/07/2025*

# BE NEWS

## BE NEWS – BRASIL EXPORT

### EDITORIAL – DESCONEXÃO ENTRE PROMESSAS E A PRÁTICA

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

A voz do secretário-geral da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), Sergio Abreu, durante a abertura do Mercosul Export 2025 em Assunção, no Paraguai, nessa quinta-feira, dia 18, ecoou um diagnóstico preciso e urgente para os países do bloco econômico: a desconexão entre a ambição política e a capacidade de execução no que tange à integração regional. A afirmação de que o setor privado é o único capaz de transformar em realidade os tratados e declarações políticas,

como o da hidrovía Paraná-Paraguai, ressalta um gargalo crônico que compromete a relevância do continente em um cenário global cada vez mais acirrado.

Abreu, com a experiência de quem assinou inúmeros tratados ao longo de sua carreira diplomática, defendeu uma premissa inegável: “sem investimento não há comércio. E sem comércio, não há trabalho nem paz social”. Essa verdade elementar sublinha o papel insubstituível do setor privado, que detém a capacidade de injetar capital e dinamismo para concretizar as intenções políticas. A crítica à lentidão da vontade política em acompanhar a velocidade do setor privado, alertando que essa defasagem pode condenar a região à irrelevância, é um chamado à ação para os governos.

A importância da integração entre os países do Mercosul, principalmente através da infraestrutura de transportes, é um tema recorrente e, ao mesmo tempo, um desafio persistente. A conectividade é, hoje, uma exigência inquestionável para o setor produtivo, que busca rotas mais eficientes e competitivas para escoar sua produção e receber insumos. A ausência de respostas à altura das demandas logísticas regionais limita o potencial de crescimento e a participação da América do Sul no comércio global.

O exemplo da Hidrovía Paraguai-Paraná, cujo tratado foi assinado há mais de três décadas sem que os avanços concretos esperados se materializassem, é emblemático da desconexão entre o discurso e a prática. Em contraste, a Hidrovía do Reno, na Europa, serve como um modelo de como a vontade política, impulsionada pelas necessidades do setor privado, pode transformar projetos de infraestrutura em eixos de desenvolvimento econômico.

Para que a América do Sul e, em especial, o Mercosul possam de fato alavancar seu potencial econômico e logístico, é imperativo cobrar dos governos essa integração, especialmente no segmento hidroviário. As hidrovias representam um modal de transporte de baixo custo e alta capacidade, ideal para o escoamento de commodities e o fomento ao comércio intrarregional. A falta de investimentos e de coordenação política para o desenvolvimento e a manutenção desses corredores fluviais é um obstáculo que precisa ser superado com urgência.

A maior sintonia entre governos e empresários, como reiterado por Abreu, é a chave para viabilizar os projetos de integração física e comercial no Cone Sul. A vontade política deve ser traduzida em ações concretas que desburocratizem, atraiam investimentos e garantam a segurança jurídica para que o setor privado possa, de fato, ser o motor da transformação. Somente assim a região poderá sair do campo das declarações e tratados e concretizar uma integração que a posicione de forma competitiva e relevante no tabuleiro geopolítico e econômico mundial.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*  
*Data: 18/07/2025*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA DIZ QUE VAI REAGIR A AMEAÇA DE TRUMP COM DIPLOMACIA**

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

### ***PRESIDENTE CLASSIFICOU TARIFA DE 50% SOBRE PRODUTOS BRASILEIROS COMO “CHANTAGEM INACEITÁVEL”***

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou que responderá com diplomacia e multilateralismo às ameaças do governo de Donald Trump de impor uma tarifa de 50% a produtos brasileiros nos Estados Unidos, que classificou de “chantagem inaceitável”. A declaração ocorreu na noite dessa quinta-feira, em pronunciamento de Lula em cadeia nacional de rádio e televisão.

### ***PROTEÇÃO DA SOCIEDADE***

Em sua fala, Lula não citou diretamente o ex-presidente Jair Bolsonaro, cujo julgamento foi citado nas cartas recentes de Trump para justificar o tarifaço. Mas o presidente brasileiro disse que as instituições agem para proteger a sociedade da ameaça de discursos de ódio e anticiência difundidos pelas redes digitais. “No Brasil, ninguém — ninguém — está acima da lei”, afirmou. E complementou, dizendo que não pode interferir em decisões de outros poderes. “Contamos com um Poder Judiciário independente. No Brasil, respeitamos o devido processo legal”, destacou.

### **CASA BRANCA RESPONDE**

A Casa Branca respondeu às críticas do presidente Lula ao presidente dos Estados Unidos, Donald Trump. Nessa quinta-feira, disse que Trump “não está tentando ser o imperador do mundo”. A declaração foi feita pela porta-voz do governo, Karoline Leavitt, em resposta à fala de Lula em entrevista à CNN Internacional – quando afirmou que o presidente norte-americano foi eleito para governar os Estados Unidos, e não para governar o mundo, ser o “imperador do mundo”. Na mesma entrevista à rede de TV, o brasileiro afirmou que o País está disposto a negociar com os norte-americanos, mas que o país “não aceitará nada que lhe seja imposto”.

### **ECONOMIA PREJUDICADA**

Sobre as taxas de 50% impostas aos produtos brasileiros, Karoline respondeu que as regulações digitais, a ausência de proteção da propriedade intelectual e as regras ambientais brasileiras têm prejudicado empresas e o agronegócio dos Estados Unidos.

### **IMPACTOS NA EMBRAER**

Terceira maior fabricante de aeronaves do mundo, atrás apenas da Boeing e da Airbus, a Embraer estima que o tarifaço anunciado pelos Estados Unidos (EUA) contra o Brasil poderá causar um impacto na companhia similar ao da pandemia de covid-19. Na época, a companhia teve cerca de 30% de queda de receita e precisou reduzir em torno de 20% o quadro de funcionários.

### **CANCELAMENTOS**

Segundo a Embraer, o tarifaço deverá elevar o preço de cada avião vendido aos EUA em cerca de R\$ 50 milhões. Considerando o período até 2030, o impacto poderá significar R\$ 20 bilhões em tarifas. De acordo com o diretor executivo da companhia (CEO), Francisco Gomes Neto, a alteração nos preços das aeronaves deverá gerar cancelamento de pedidos, postergação de entregas, revisão do plano de produção, queda de geração de caixa, e redução de investimentos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/07/2025

## **NACIONAL - LULA REJEITA IMPOSIÇÕES E DEFENDE NEGOCIAÇÃO COM OS EUA SOBRE TARIFAS**

Presidente diz que Brasil não aceitará taxa unilateral de produtos e sugere revisão de posicionamentos por parte de Donald Trump

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



*Durante a entrevista, Lula afirmou que a justificava de Donald Trump para a imposição das tarifas, alegando prejuízo comercial aos norte-americanos, não corresponde à realidade*

**O BRASIL MERECE RESPEITO, E O TRUMP PRECISA NOS RESPEITAR, ASSIM COMO NÓS RESPEITAMOS OS EUA. TRUMP FOI ELEITO PARA GOVERNAR OS EUA, E NÃO O MUNDO.”**

**LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA**  
*presidente do Brasil*

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou que o Brasil está disposto a negociar com os Estados Unidos, mas não aceitará imposições unilaterais, como a taxa de 50% sobre produtos brasileiros anunciada pelo presidente norte-americano Donald Trump. A declaração foi dada em entrevista à jornalista Christiane Amanpour, transmitida na quinta-feira (17) pela CNN Internacional.

“O Brasil não aceitará nada que lhe seja imposto. Aceitamos negociação e não imposição”, disse Lula. Segundo ele, o governo brasileiro está há meses tentando negociar com os EUA e chegou a



encaminhar propostas, mas não recebeu resposta por vias diplomáticas. “Enviamos as propostas, mas em vez de nos responderem, vimos notícias com as falas dele feitas fora da via diplomática.”

Lula sugeriu que Trump “reveja alguns de seus posicionamentos”, especialmente em relação a interferências nos assuntos internos do Brasil.

O presidente afirmou que os dois países têm uma relação histórica e que qualquer negociação precisa ocorrer com respeito mútuo. “O que não queremos é ser feitos de reféns. Queremos ser livres”, afirmou, acrescentando que não tem interesse em se afastar dos Estados Unidos, nem em promover confrontos. “Eu respeito (o Trump), mas também quero ser respeitado.”

Segundo Lula, ele tem discutido o tema com empresários e representantes do setor agropecuário. Caso as negociações não avancem, o Brasil poderá acionar a Lei de Reciprocidade, que autoriza medidas comerciais contra países que adotem barreiras unilaterais a produtos brasileiros. “Daremos uma resposta, mas tentaremos primeiro uma solução final pela via diplomática.”

O presidente também ressaltou que sempre manteve boas relações com presidentes anteriores na Casa Branca, destacando a mudança no tom atual. Lula afirmou que a justificativa de Trump para a imposição das tarifas, alegando prejuízo comercial aos norte-americanos, não corresponde à realidade.

Questionado sobre as dificuldades de negociação entre líderes de correntes políticas diferentes — Lula, da esquerda, e Trump, conservador — o presidente brasileiro afirmou que, independentemente das ideologias, ambos são chefes de Estado eleitos pelo povo. “Não sou um presidente progressista. Sou o presidente do Brasil. Não vejo o presidente Trump como um presidente de extrema-direita. Vejo-o como o presidente dos EUA. Ele foi eleito pelo povo americano.”

### **Bolsonaro e papel da ONU**

Lula comentou a carta enviada por Trump ao governo brasileiro, na qual o norte-americano afirma que o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) estaria sendo perseguido e que o Brasil não estaria respeitando seu ex-mandatário. Para Lula, o conteúdo representa uma interferência indevida. “É inaceitável interferência dos EUA em assuntos internos do Brasil”, disse.

Ao ser questionado sobre o julgamento de Bolsonaro, Lula afirmou que o processo está sendo conduzido pela Justiça. “Não sou eu quem acusa (Bolsonaro). É a Corte Suprema”, declarou. Segundo ele, uma das acusações é de que a trama golpista envolvia até o planejamento de seu assassinato. Lula disse ainda que também foi julgado pela mesma Corte, mas que jamais cogitou qualquer tipo de levante, mesmo após ter perdido três eleições.

“O Brasil merece respeito, e o Trump precisa nos respeitar, assim como nós respeitamos os EUA”, afirmou. “Trump foi eleito para governar os EUA, e não o mundo.”

Lula considerou positiva a disposição manifestada por Trump para negociar o fim dos conflitos na Ucrânia e em Gaza. No entanto, criticou a notícia de que os Estados Unidos pretendem aumentar os gastos com armamentos. “O mundo precisa de comida. Não de armas”, afirmou.

Ele também voltou a criticar o papel da Organização das Nações Unidas (ONU), especialmente do Conselho de Segurança, na mediação de conflitos. “Sem interlocutores, as guerras continuarão como acontece em Gaza. Todo dia tem notícias de novos bombardeios. Os membros (do Conselho de Segurança da ONU) precisam se juntar, inclusive para dizer que não estão tendo condições de encontrar soluções.”

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 18/07/2025**

### NACIONAL - MPOR ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA CONTRATOS DE TRANSPORTE DE LONGO PRAZO

Proposta estabelece diretrizes para contratos entre armadores e embarcadores com prazo mínimo de cinco anos

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



**De acordo com o MPor, a proposta atende ao artigo 7º da Lei nº 14.301/2022, que instituiu o Programa BR do Mar, iniciava voltada à ampliação da navegação por cabotagem no Brasil**

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) abriu na 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 o dia 31, por meio da plataforma Participa +Brasil ([www.gov.br/parcipamaisbrasil](http://www.gov.br/parcipamaisbrasil)).

De acordo com o MPor, a proposta atende ao artigo 7º da Lei nº 14.301/2022, que instituiu o Programa BR do Mar, iniciava voltada à ampliação da navegação por cabotagem no Brasil. O objetivo é estabelecer diretrizes claras e seguras para os contratos de longo prazo, considerando 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, o prazo mínimo de vigência contratual de cinco anos e a previsão de multa em caso de rescisão antecipada. Segundo o ministério, a proposta também se inspira em práticas internacionais consolidadas, visando garantir equilíbrio entre os direitos e deveres de embarcadores e transportadores.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/07/2025

### REGIÃO NORDESTE - ANTAQ RECEBE CONTRIBUIÇÕES PARA CONCESSÃO PARCIAL DOS PORTOS DA BAHIA



**Porto de Aratu: a audiência pública tem como objetivo aprimorar os documentos técnicos e jurídicos que embasam o processo de concessão dos três portos geridos pela Codeba**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) abriu prazo para envio de contribuições à audiência pública que discute a concessão parcial dos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, todos sob administração da Companhia das Docas



do Estado da Bahia (Codeba). Também serão incluídos na licitação os serviços públicos portuários vinculados a essas instalações.

As manifestações podem ser encaminhadas até as 23h59 do dia 9 de setembro, exclusivamente por meio do formulário eletrônico disponível no site da Antaq ([www.gov.br/antag](http://www.gov.br/antag)), na seção de Audiências e Consultas Públicas. A data da sessão pública virtual ainda será definida.

Além do formulário, será permitido o envio de imagens digitais, como mapas, plantas e fotografias, para o e-mail [anexo\\_audiencia042025@antag.gov.br](mailto:anexo_audiencia042025@antag.gov.br), desde que identificados o contribuinte e o prazo estabelecido. O envio de anexos por e-mail não substitui a necessidade de preenchimento do formulário eletrônico.

Interessados que não tenham acesso aos meios digitais poderão utilizar os computadores disponibilizados na Secretaria-Geral da agência, em Brasília (DF), ou em suas unidades regionais, cujos endereços estão disponíveis no site institucional.

Segundo a agência, a audiência busca aprimorar os documentos técnicos e jurídicos que embasam o processo de concessão dos três portos baianos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 18/07/2025**

## **NACIONAL - DESVIO DA BR-226 PRESSIONA RODOVIAS ESTADUAIS E DNIT INTENSIFICA OBRAS NO TO**

Serviços atendem aumento de fluxo entre Aguiarnópolis e Axixá e seguem paralelas à construção da nova ponte sobre o Rio Tocantins

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

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) intensificou em julho as obras de recuperação nas rodovias TO-134 e TO-201, no Tocantins. As intervenções ocorrem ao longo de 83 quilômetros, entre a divisa com Estreito (MA), no município de Aguiarnópolis (TO), e Axixá do Tocantins, passando por São Miguel e Sítio Novo do Tocantins.

Os serviços são uma resposta ao aumento do tráfego nessas rodovias, causado pelo bloqueio parcial da BR-226 desde o colapso da Ponte Juscelino Kubitschek, em dezembro do ano passado. Com a interrupção, as vias estaduais passaram a ser rota alternativa para veículos pesados, o que acelerou o desgaste do pavimento.

A recuperação inclui a reconstrução das camadas de base em trechos críticos e aplicação de Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ), técnica indicada para suportar tráfego intenso. Um dos pontos já atendidos é o km 13 da TO- 201, em Sítio Novo, dentro da área urbana do município.

O investimento nas obras de restauração supera R\$ 80 milhões. Os trabalhos devem continuar nos próximos meses, em paralelo à construção da nova ponte sobre o Rio Tocantins, que vai restabelecer a ligação entre Aguiarnópolis e Estreito. De acordo com o Dnit, a obra alcançou 50% de execução no fim de junho, menos de cinco meses após o início dos trabalhos. O custo total da nova estrutura será de R\$ 171,1 milhões.

Além de atender à demanda gerada pelo desvio da BR226, as rodovias TO-134 e TO201 são consideradas eixos relevantes para o transporte regional, facilitando o escoamento de cargas entre os estados do Tocantins, Maranhão e Pará.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 18/07/2025**

### NACIONAL - ANTT PROPÕE SELO PARA IDENTIFICAR BOAS PRÁTICAS NO TRANSPORTE DE CARGAS

Instrumento será voluntário e reconhecerá transportadores com aderência a critérios ambientais, sociais e de governança

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



**Transportadores que atenderem apenas a uma ou duas das três dimensões receberão selos parciais, como “Selo Cargas Ambiental” ou “Selo Cargas Governança e Social”**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou na quinta-feira (17) a segunda versão do Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) do projeto “ESG Cargas: Ambiental, Social e Governança no Transporte Rodoviário de Cargas”. A proposta, relatada pelo diretor Felipe Queiroz, recebeu aprovação unânime durante a 1.012ª Reunião de Diretoria Colegiada (ReDir) e prevê a criação do Selo ESG Cargas, instrumento de adesão voluntária destinado a reconhecer transportadores que adotem práticas alinhadas aos princípios de sustentabilidade, responsabilidade social e governança.

De acordo com a ANTT, o selo será concedido a empresas registradas no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) que comprovem conformidade com critérios estabelecidos nas três dimensões do conceito ESG. Antes de ser implementada, a proposta será submetida a audiência pública em formato híbrido, com sessão presencial, como forma de ampliar a participação social no processo regulatório.

Segundo a agência, o Selo ESG Cargas tem como objetivo identificar e valorizar transportadores que adotem medidas voltadas à redução de emissões de gases de efeito estufa, à segurança viária, à proteção ambiental, às condições de trabalho e à promoção da diversidade e inclusão.

O projeto estabelece diferentes níveis de reconhecimento. Transportadores que atenderem apenas a uma ou duas das três dimensões receberão selos parciais, como “Selo Cargas Ambiental” ou “Selo Cargas Governança e Social”. Aqueles que cumprirem simultaneamente os critérios dos três pilares poderão obter o selo integral, com validade em todo o território nacional.

A adesão será feita por meio de sistema digital da própria ANTT, e a avaliação dos requisitos levará em conta dados oficiais como os sistemas CIOT e MDF-e, a idade da frota e certificações reconhecidas, como o programa MelhorAR, do Ministério dos Transportes. A agência esclarece que o selo não confere benefícios financeiros ou competitivos diretos, mas pode funcionar como um diferencial em termos de reputação e imagem no mercado.

Entre os critérios eliminatórios previstos estão irregularidades no RNTRC e condenações por submeter trabalhado res a condições análogas à escravidão ou por uso de trabalho infantil. A ANTT afirma que essas exigências são necessárias para garantir a credibilidade do selo.

A minuta da resolução que institui o selo será debatida na audiência pública, ainda sem data divulgada. A agência convida transportadores, especialistas e demais representantes do setor a participarem do processo, que, segundo a ANTT, é parte da construção de uma regulação “moderna, técnica e conectada com os desafios ambientais e sociais do século XXI”.

O projeto integra o Eixo Temático 5 – Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da Agenda Regulatória 2025- 2026 da ANTT. A agência afirma que a iniciativa está alinhada aos esforços para promover maior eficiência, segurança e sustentabilidade no setor.

Mais informações sobre o cronograma da audiência pública, os critérios técnicos e os procedimentos para participação serão divulgados no site oficial da ANTT ([www.gov.br/antt](http://www.gov.br/antt)).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/07/2025

### **NACIONAL - GOVERNO AVANÇA NA CRIAÇÃO DA COMPANHIA DOCAS DE ITAJAÍ**

Reunião técnica em Brasília discutiu regime jurídico, estrutura de governança e exigências ambientais da futura estatal que será responsável pela gestão do porto catarinense

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



***A reunião em Brasília debateu temas como o regime jurídico da nova estatal, competências institucionais, estrutura de governança e exigências para o licenciamento ambiental***

A criação da Companhia Docas de Itajaí, empresa pública federal que assumirá a gestão do Porto de Itajaí (SC), avançou mais uma etapa na terça-feira (15), com a realização de uma reunião técnica no

Ministério dos Portos e Aeroportos, em Brasília 9DF).

O encontro reuniu representantes da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e da Superintendência do Porto de Itajaí para tratar de temas como o regime jurídico da nova estatal, competências institucionais, estrutura de governança e exigências para o licenciamento ambiental. Também foram debatidas normas técnicas e questões legais relacionadas à constituição da companhia.

A reunião foi conduzida por Ana Carolina Souza do Bomfim, diretora do Departamento de Gestão e Modernização Portuária, e contou com a participação do superintendente do Porto de Itajaí, João Paulo Tavares Bastos Gama, acompanhado pelo chefe de gabinete, Artur Antunes Pereira, e pelo assessor executivo, Rafael Vano Canela.

Segundo João Paulo Gama, a criação da companhia tem potencial para ampliar a autonomia da autoridade portuária local e aprimorar a governança do porto. “O desempenho expressivo do Porto de Itajaí evidencia a necessidade de autonomia para garantir mais competitividade ao terminal”, afirmou.

Além da reunião no Ministério dos Portos e Aeroportos, a comitiva de Itajaí tem compromissos nesta semana no Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos e no Palácio do Planalto. O objetivo é avançar no alinhamento político e institucional necessário para viabilizar a criação da nova estatal.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/07/2025

### **REGIÃO SUDESTE - TRILHOS PARA EXPANSÃO DE LINHA DO METRÔ DE SP CHEGAM AO PORTO DE SANTOS**

Primeira carga, com 1.500 toneladas importadas da China, será usada no trecho entre Vila Prudente e Penha, segundo o governo paulista

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



***Carga que chegou ao Porto de Santos é composta por 1.462 barras de 18 metros cada. (Foto: Divulgação/Governo de SP)***

O Porto de Santos recebeu na quinta-feira (17) a primeira carga de trilhos destinada à expansão da Linha 2-Verde do metrô de São Paulo. De acordo com o Governo do Estado, esta é a primeira remessa de trilhos da linha a chegar ao Brasil. A previsão é que o material seja transportado até o canteiro de obras no Complexo Rapadura no dia 24 de julho.

Importados da China, os trilhos somam 1.500 toneladas e serão utilizados no trecho entre as estações Vila Prudente e Penha, incluindo paradas como Orfanato, Água Rasa, Anália Franco e Rapadura. Segundo o governo paulista, a carga é composta por 1.462 barras de 18 metros cada, totalizando 26.316 metros lineares de trilhos.

***PARA O TRANSPORTE ENTRE O PORTO E A CAPITAL, ESTÃO PREVISTAS 47 VIAGENS COM O USO DE CARRETAS EXTENSIVAS DE TRÊS EIXOS, CADA UMA COM CAPACIDADE PARA ATÉ 32 TONELADAS***

Para o transporte entre o porto e a capital, estão previstas 47 viagens com o uso de carretas extensivas de três eixos, cada uma com capacidade para até 32 toneladas. As viagens ocorrerão em revezamento com duas carretas, conforme informado pela gestão estadual.

A expansão da Linha 2-Verde está dividida em duas fases. A primeira vai de Vila Prudente a Vila Formosa e contempla quatro novas estações: Orfanato, Santa Clara, Anália Franco e Vila Formosa. A previsão do Governo do Estado é de que essa etapa seja concluída em 2027. A segunda fase vai de Vila Formosa até a Penha e inclui as estações Santa Isabel, Guilherme Giorgi, Aricanduva e Penha, com entrega estimada para 2028.

Em maio, o equipamento de tunelamento concluiu a escavação da primeira fase ao alcançar o poço VSE Falchi Gianini, último ponto antes da estação Vila Prudente. Segundo o governo, o avanço marcou a finalização de um trecho de 4,5 km, dos quais 3,7 km correspondem a túneis construídos entre as estações Orfanato, Santa Clara, Anália Franco e Vila Formosa, incluindo o Complexo Rapadura e seus poços intermediários.

De acordo com o Governo de São Paulo, o projeto de expansão da Linha 2-Verde prevê 8,3 km de vias e oito novas estações entre Vila Prudente e a Penha (Linha 3-Vermelha), com investimento estimado em R\$ 15 bilhões.

A ampliação também permitirá conexão com outras três linhas do sistema metroferroviário. A estação Penha terá ligação com as linhas 3-Vermelha e 11-Coral, enquanto a estação Anália Franco será integrada à futura Linha 16-Violeta.

Segundo estimativas do governo, o novo trecho deve beneficiar cerca de 1,2 milhão de pessoas por dia, ao redistribuir a demanda de passageiros, facilitar deslocamentos e reduzir o tempo de viagem dos moradores da zona leste de São Paulo.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 18/07/2025**

## **BRASIL EXPORT - FABRÍCIO JULIÃO DEFENDE INTEGRAÇÃO LIDERADA PELO SETOR DE INFRAESTRUTURA**

Ex-embaixador uruguaio Guillermo Valles também destaca importância de manter viva a agenda iniciada com o Brasil Export

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



**Assim como no Brasil, a melhoria da infraestrutura, principalmente dos acessos, é uma preocupação comum entre os países, afirmou o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião**

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, discursou na sessão solene do Mercosul Export, Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, na quinta-feira (17), em Assunção, no Paraguai, defendendo uma maior integração entre os países latino-americanos dentro do setor.

Em sua fala, Julião destacou que a criação do fórum, cuja primeira edição ocorreu em 2023, em Montevidéu, no Uruguai, teve como objetivo reunir especialistas e autoridades em torno justamente da pauta da integração entre os países do Mercosul.

**CADA VEZ MAIS A PALAVRA ACESSOS PRECISA SER TRABALHADA DENTRO DESSE AMBIENTE COLETIVO DO MERCOSUL EXPORT. PODE SER A GRANDE PAUTA DESSE FÓRUM. PAÍSES ONDE TEMOS RODOVIAS, TEMOS HIDROVIA, MAS, POR EXEMPLO, NÃO TEMOS UMA MALHA FERROVIÁRIA. É UM PROBLEMA DE OUTROS PAÍSES, IGUAL É NO BRASIL. ISSO PRECISA SER CADA VEZ MAIS DEBATIDO E TRABALHADO DE FORMA INTEGRADA”**

**FABRICIO JULIÃO**  
**CEO do Grupo Brasil Export**

“Se não avançarmos nessa agenda da integração, nós sempre teremos dificuldades. E talvez esse seja nosso maior sonho. Que o setor da infraestrutura, o setor logístico, portuário, possam dar exemplo de integração aos demais setores. Que tenhamos não somente esses dois dias (de evento), mas, sim, um fórum permanente, que é a grande proposta. Sempre trabalhar de forma integrada”, comentou.

Assim como no Brasil, a melhoria da infraestrutura, principalmente dos acessos, é uma preocupação comum entre os países, afirmou Julião.

“Cada vez mais a palavra acessos precisa ser trabalhada dentro desse ambiente coletivo do Mercosul Export. Pode ser a grande pauta desse fórum. Países onde temos rodovias, temos hidrovias, mas, por exemplo, não temos uma malha ferroviária. É um problema de outros países, igual é no Brasil. Isso precisa ser cada vez mais debatido e trabalhado de forma integrada”, pontuou.

A proposta de tornar o fórum internacional uma iniciativa permanente é, segundo ele, reunir os atores do setor em favor do progresso entre os países.

“Temos desafios, temos projetos, temos esperanças. Mas, acima de tudo, temos esse clima que nos une em prol de um único viés, uma única frente, uma oportunidade, que é sempre o progresso entre os países”, finalizou.

### **Continuidade**

Também presente na cerimônia, Guillermo Valles, ex-embaixador do Uruguai e presidente honorário do Conselho do Mercosul Export, reforçou que é preciso continuar com os processos de integração idealizados em conversas com Fabrício Julião e conselheiros. “As questões tarifárias são o maior exemplo do quanto precisamos discutir, junto com os demais países, ao setor produtivo e de infraestrutura”.



Já o presidente do Conselho do Mercosul Export, Djalma Vilela, adiantou que a próxima edição do fórum deverá ser realizada na Argentina, muito provavelmente em Buenos Aires. Segundo ele, cada evento traz contatos importantes e informações essenciais para melhoria no comércio entre os países.

***Guillermo Valles, ex-embaixador do Uruguai, reforçou que é preciso continuar com os processos de integração idealizados em conversas com Fabrício Julião e conselheiros***

### Autoridades

Também participaram da sessão solene Patrícia Frutos, vice-ministra de Relações Econômicas e Integração do Paraguai; José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Jhancy Sanabria, chefe de Relações Internacionais da Administração Nacional de Navegação e Portos; Marcelo Juan Pibernat, presidente da Câmara de Comércio Brasil-Uruguai; 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); Angel Coman, gerente geral de relações da Administração Nacional e Navegação de Portos; Gilmara Temóteo, presidente do Conselho Feminino do Brasil Export; e Regis Prunzel, diretor de Portos na América do Sul da Cargill e presidente do Sindicato dos Operadores Portuários de Santos (Sopesp).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/07/2025

## MERCOSUL EXPORT - SETOR PRIVADO É O MOTOR DA INTEGRAÇÃO REGIONAL, DIZ SECRETÁRIO-GERAL DA ALADI

Sérgio Abreu também alerta para a necessidade de decisões políticas ágeis para não comprometer competitividade

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



***O secretário-geral da ALADI, Sergio Abreu, voltou a cobrar maior sintonia entre governos e empresários para viabilizar os projetos de integração física e comercial no Cone Sul***

O secretário-geral da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), Sergio Abreu, afirmou que o setor privado é o único capaz de transformar em realidade os tratados e declarações políticas firmados entre os países da região. Ao participar da sessão solene que abriu oficialmente o Mercosul Export, na quinta-feira (17), em Assunção, ele disse que a conectividade é

hoje uma exigência clara para todo o setor produtivo e alertou que a falta de respostas à altura pode comprometer a relevância da América do Sul em um cenário global cada vez mais competitivo.

“Sempre sustentei que sem investimento não há comércio. E sem comércio não há trabalho nem paz social. É aqui que entra o setor privado, único capaz de transformar em realidade as declarações políticas e os tratados entre países, como o da hidrovía Paraná-Paraguai”, afirmou. “O setor privado

está aqui, e a vontade política tem que ter a mesma velocidade — ou mais ainda — para não condenar a região à irrelevância neste mundo tão competitivo e tão cruel.”

Abreu relembrou a assinatura do tratado da hidrovia, há mais de três décadas, e citou outras experiências vividas ao longo da carreira como diplomata. “Assinei tantas coisas que a vontade política impôs, simplesmente por existência de estratégias e discrepância políticas de todos os países que ainda não entendem que as negociações são insatisfações compartilhadas. E que somente a vontade política vai ter uma mensagem clara e direta ao setor privado”, afirmou.

O secretário-geral voltou a cobrar maior sintonia entre governos e empresários para viabilizar os projetos de integração física e comercial no Cone Sul. Citando o tratado da hidrovia Paraguai-Paraná, que assinou há mais de 30 anos, Abreu destacou que a lentidão política tem impedido avanços concretos. Ao contrário, segundo ele, do que ocorreu na Europa, com a hidrovia do Reno, que nasce nos Alpes Suíços e deságua nos Países Baixos. “A vontade política foi diante da decisão do setor privado.”

### Homenagens

Durante a sessão solene do Mercosul Export, o Grupo Brasil Export realizou uma série de homenagens. A primeira foi para a Associação Brasileira de Portos Secos e Clias, que recentemente celebrou 50 anos de atuação. O presidente da entidade, Elielson Almeida, recebeu uma placa comemorativa do CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, do presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e do presidente do conselho do Mercosul Export, Djalma Vilela.

A segunda homenagem foi para o secretário-geral da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), Sergio Abreu, pela competência com que exerce a função na entidade e sua contribuição no aprimoramento e na relação entre os países sul-americanos. Ele recebeu uma placa comemorativa de Fabricio Julião, CEO do Grupo Brasil Export, José Antônio Marcondes, Embaixador do Brasil no Paraguai, e Guillermo Valles, Ex-Embaixador do Uruguai no Brasil.

Por fim, o Grupo Brasil Export presenteou José Antônio Marcondes, embaixador do Brasil no Paraguai, e Patrícia Frutos, vice-ministra de Relações Econômicas e Integração do Paraguai, com dois kits especiais de café brasileiro, especialmente entregue para as autoridades do Mercosul Export.

### Homenagens



Durante a sessão solene do Mercosul Export, o Grupo Brasil Export realizou uma série de homenagens. A primeira foi para a Associação Brasileira de Portos Secos e Clias, que recentemente celebrou 50 anos de atuação. O presidente da entidade, Elielson Almeida, recebeu uma placa comemorativa do CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, do presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e do presidente do conselho do Mercosul Export, Djalma Vilela.

A segunda homenagem foi para o secretário-geral da Associação Latino Americana de Integração (ALADI), Sergio Abreu, pela competência com que exerce a função na entidade e sua contribuição no aprimoramento e na relação entre os países sul-americanos. Ele recebeu uma placa comemorativa de Fabricio Julião, CEO do Grupo Brasil Export, José Antônio Marcondes, Embaixador do Brasil no Paraguai, e Guillermo Valles, Ex-Embaixador do Uruguai no Brasil.

Por fim, o Grupo Brasil Export presenteou José Antônio Marcondes, embaixador do Brasil no Paraguai, e Patrícia Frutos, vice-ministra de Relações Econômicas e Integração do Paraguai, com dois kits especiais de café brasileiro, especialmente entregue para as autoridades do Mercosul Export. D

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/07/2025

## MERCOSUL EXPORT - EMBAIXADOR VÊ ATRASO HISTÓRICO NA FALTA DE CONEXÃO ENTRE OS OCEANOS

Durante abertura do Mercosul Export, em Assunção, José Antônio Marcondes afirmou que o Corredor Bioceânico “já deveria estar pronto há décadas”

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



**De acordo com José Antônio Marcondes, o traçado do Corredor Bioceânico passará por uma das áreas mais promissoras da América do Sul, que é a região do Chaco, no Paraguai**

O embaixador do Brasil no Paraguai, José Antônio Marcondes, classificou como um atraso histórico o fato de a América do Sul ainda não dispor de uma ligação terrestre eficaz entre os oceanos Atlântico e Pacífico. Em discurso durante a sessão solene que abriu oficialmente o Mercosul Export, na quinta-feira (17), em Assunção, ele destacou a relevância do Corredor

Bioceânico — rota rodoviária internacional que conectará Brasil, Paraguai, Argentina e Chile — e afirmou que a obra “seguramente já deveria estar pronta há décadas”.

“O Corredor Bioceânico unirá dois oceanos. Enquanto isso, em outros continentes — refiro-me à América do Norte, por exemplo — a conexão de um lado ao outro já aconteceu há séculos. Nós estamos agora, no século 21, fazendo essa conexão”, disse Marcondes. “Estamos atrasados, mas felizmente estamos tentando preencher esse vazio deixado pela história.”

Em fase avançada de execução nos quatro países, o corredor, também conhecido como Rota Bioceânica, terá cerca de 2.300 quilômetros de extensão, com origem no porto de Santos (SP), passando por Mato Grosso do Sul e Paraguai, cruzando o norte da Argentina até chegar ao porto de Antofagasta, no Chile. Para o embaixador brasileiro, trata-se de mais do que um projeto de infraestrutura: é uma peça-chave para integração regional. “Estaremos muito mais do que unindo dois oceanos: estaremos criando uma zona de integração.”

Segundo ele, o traçado do corredor passará por uma das áreas mais promissoras da América do Sul. “Muito possivelmente, esse Corredor Bioceânico atravessará a última fronteira agrícola no continente. O Chaco (no Paraguai) é uma fronteira ainda inexplorada, e o potencial que ela tem certamente será ainda maior, o que demandará maior necessidade de transporte, logística e atuação das empresas de vocês”, disse o diplomata.

José Antônio Marcondes também fez referência à hidrovia Paraguai-Paraná como um ativo natural a ser preservado. Segundo ele, assim como o Corredor Bioceânico, a hidrovia representa uma infraestrutura estratégica de conexão entre os países do Mercosul. “É uma obra da natureza que nos

competete manter em dia, fazer os ajustes necessários e termos a sabedoria de transformá-la naquilo que ela está destinada a executar: unir-nos numa lógica de transporte, conexão e infraestrutura absolutamente singular.”

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/07/2025

## BRASIL EXPORT - VISITA TÉCNICA



A programação do Mercosul Export 2025, começou na quinta-feira (17), com uma visita técnica ao Puerto Unión, principal terminal portuário do Paraguai. Os participantes do principal fórum de debates sobre transporte e logística no bloco econômico conheceram o complexo, que é operado por uma joint venture entre a Cargill Estados Unidos e a paraguaia Puerto Zeballos.

O terminal é especializado na movimentação de grãos, com capacidade para receber até 12 mil toneladas de cargas em 24 horas. Localizado na margem direita do rio Paraguai, o porto oferece conexão com rotas fluviais e terrestres estratégicas para o escoamento de cargas.

## PROGRAMAÇÃO MERCOSUL EXPORT 2025

18 | JULHO | HOJE

**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 Gilmará 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

Debatedores: 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 Campeste

**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

Debatedores: 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: 18/07/2025

## BRASIL EXPORT - PARA VICE-MINISTRA PARAGUAIA, CONECTIVIDADE E SETOR PRIVADO SÃO CHAVES PARA INTEGRAÇÃO

Patrícia Frutos defende fortalecimento das cadeias produtivas regionais e maior previsibilidade logística no Mercosul

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



***Durante seu discurso, Patrícia Frutos afirmou que o Brasil, além de principal parceiro comercial do Paraguai, atua como parceiro em temas logísticos, energéticos e políticos***

A vice primeira ministra de Relações Econômicas e Integração do Paraguai, Patrícia Frutos, ressaltou a conectividade como elemento essencial para consolidar a integração regional durante a sessão solene do Mercosul Export, realizada em Assunção na quinta-feira (17), sob organização do Grupo Brasil Export.

Patrícia afirmou que o Brasil, além de principal parceiro comercial do Paraguai, atua como parceiro em temas logísticos, energéticos e políticos. “Compartilhamos rotas, pontes, corredores, inversões estratégicas e vários desafios comuns. Nossa relação bilateral se baseia em uma busca de prosperidade compartilhada.”

***ACREDITO QUE UM DOS GRANDES DESAFIOS DO MERCOSUL, 33 ANOS DEPOIS DE SUA CRIAÇÃO, É QUE AINDA HAJA POSTOS DE FRONTEIRA ONDE A TRAVESSIA DEMORE SETE HORAS OU MAIS. SE CONSEGUIRMOS AGILIZAR ISSO, TEREMOS UM TRÂNSITO MUITO MAIS FLUIDO, O QUE GERARIA MAIS CONFIANÇA NO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO.”***

***PATRICIA FRUTOS***  
***vice primeira ministra de Relações Econômicas e Integração do Paraguai***

A vice-ministra enalteceu o papel do Paraguai em setores industriais voltados ao regime de maquila — modelo que permite a empresas estrangeiras produzir no país com isenção ou redução de tributos sobre a importação de insumos e a exportação de produtos finais. Destacou a presença de empresas brasileiras em áreas como confecções, plásticos e autopeças, afirmando que esses investimentos complementam as cadeias produtivas locais e contribuem para aumentar a competitividade regional. Segundo ela, “é necessário avançar em projetos que integrem cadeias de valor”, abrangendo integração física, sustentabilidade, investimento privado, transporte, harmonização normativa e cooperação internacional.

Patrícia observou que os países da região enfrentam assimetrias econômicas e geográficas, e que a conectividade pode ser uma resposta para garantir que regiões afastadas dos grandes centros tenham participação nos benefícios do comércio intrarregional. “Hoje já não são as tarifas o maior obstáculo. Mas sim a falta de previsibilidade nos prazos de chegada dos produtos ao destino”, disse, ao enfatizar os desafios logísticos.

A vice-ministra destacou ainda que o Paraguai projeta um crescimento econômico acima de 4% em 2025, sustentado por energia limpa, estabilidade monetária, baixa carga fiscal e ambiente regulatório transparente. Fatores que, segundo ela, representam vantagens comparativas em relação a outros países da região.

### **Hidrovia e corredor**

No campo da infraestrutura logística, Frutos ressaltou o potencial da hidrovia Paraguai Paraná, parte do sistema fluvial mais extenso da América do Sul, como rota estratégica para reduzir custos e tempos de transporte entre o interior do continente e o oceano Atlântico. Ela também citou a obra do Corredor Bioceânico, com 2.396 km, conectando Brasil, Paraguai, Argentina e Chile e prometendo reduzir em até 14 dias o tempo logístico rumo ao Pacífico.

Ela mencionou ainda um dos principais empreendimentos do corredor: a Ponte Bioceânica, que liga a cidade paraguaia de Carmelo Peralta a Porto Murnho, em Mato Grosso do Sul, já com 70% de

execução. A vice-ministra destacou o avanço das obras do lado paraguaio e disse que agilizar o tráfego fronteiriço é essencial para gerar mais confiança e fluidez no processo de integração.

“Acredito que um dos grandes desafios do Mercosul, 33 anos depois de sua criação, é que ainda haja postos de fronteira onde a travessia demore sete horas ou mais. Se conseguirmos agilizar isso, teremos um trânsito muito mais fluido, o que geraria mais confiança no processo de integração.”

Patrícia Frutos também destacou o crescimento do turismo no Paraguai. No primeiro trimestre de 2025, o país registrou alta de 53% na chegada de visitantes internacionais, impulsionado por sua diversidade natural, cultural e gastronômica. Ela citou o papel do Aeroporto Silvio Perossi, o mais movimentado do país, localizado na cidade de Luque, que já opera voos regulares da Azul para Florianópolis (SC) e Recife (PE), e mencionou a possibilidade de retomar a rota direta a Brasília (DF) como forma de ampliar a conexão com o Brasil, especialmente com Assunção.

Ela encerrou sua participação agradecendo os organizadores e defendendo um compromisso renovado com a conectividade como estratégia política e técnica, afirmando que a integração regional não deve ser movo de receio, mas sim de oportunidades concretas para países como o Paraguai e seus vizinhos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/07/2025

## BRASIL EXPORT - ENTRAVES JURÍDICOS AINDA DIFICULTAM AVANÇO DA INTEGRAÇÃO NO MERCOSUL

Especialistas apontam que a harmonização de normas pode destravar o comércio e ampliar a cooperação entre os países do bloco

Por **GABRIELA LOUSADA** [gabriela.lousada@redebeneews.com.br](mailto:gabriela.lousada@redebeneews.com.br)



**As diferenças regulatórias, os conflitos tributários e a falta de alinhamento institucional entre os países do Mercosul foram debatidas pelos especialistas durante o painel do InfraJur**

A ausência de normas jurídicas comuns entre os países do Mercosul tem sido um dos principais entraves à integração econômica no bloco. As diferenças regulatórias, os conflitos tributários e a falta

de alinhamento institucional criam obstáculos concretos para empresas, trabalhadores e governos que tentam operar de forma integrada na região.

O tema foi discutido por especialistas durante o primeiro painel do InfraJur – Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado na quinta-feira (17), na abertura do Mercosul Export 2025, em Assunção, no Paraguai. O debate reuniu representantes do setor público e da advocacia internacional.

Logo na introdução, o coordenador científico do Conselho Jurídico do Brasil Export, Celso Peel, defendeu que a segurança jurídica é a base para qualquer avanço econômico conjunto. “O Mercosul não é apenas um acordo comercial, mas um pacto histórico da irmandade latino-americana”, disse.

O advogado Fábio Silveira, sócio do Gallo Advogados e moderador do painel, destacou a importância da modernização regulatória, citando como exemplo o modelo portuário paraguaio. Ele disse que “hoje, cerca de 90% da operação portuária no Paraguai é conduzida pela iniciativa privada. É um contraste com o modelo brasileiro, que é muito mais burocrático”.

Por videoconferência, o vice-presidente do Tribunal Marítimo, Marcelo David Gonçalves, relatou entraves práticos que ainda persistem. “Só não estive presencialmente por causa da falta de harmonização em exigências básicas, como a vacinação contra febre amarela”, afirmou. Gonçalves lembrou que o Mercosul já avançou em mecanismos jurídicos, como os protocolos de Olivos e Buenos Aires, que tratam da solução de controvérsias entre os países e com o setor privado. O Protocolo de Olivos, por exemplo, criou o Tribunal Permanente de Revisão, responsável por garantir uniformidade nas decisões regionais.

O juiz federal Roberto da Silva Oliveira defendeu o fortalecimento do direito comunitário como ferramenta para lidar com conflitos jurídicos dentro do bloco. “Essas discussões são essenciais para identificar problemas e buscar soluções. A construção de consensos precisa ser contínua”. O juiz também comentou diferenças nos modelos de seguridade social da região e como isso pode dificultar uma integração mais ampla.

Atuando no Paraguai, o advogado Jorge Gannoum, assessor internacional da Gobernación de San Pedro, afirmou que o país vizinho tem se destacado pela segurança jurídica. “Isso dá tranquilidade para que empresas brasileiras venham desenvolver projetos por aqui”.

Ao falar sobre integração econômica, o advogado Antônio Cesar Barreiro Mateos reforçou que o tema precisa estar acompanhado de uma base jurídica sólida. “O empresário sempre está à frente, mas o direito precisa correr atrás para garantir sustentação. Ainda temos dificuldades para internacionalizar a seguridade social dentro do Mercosul”, observou. Segundo o advogado, o acordo multilateral em vigor desde 1997 funciona mais como um plano conceitual do que como uma norma efetiva.

Fechando o painel, o procurador da Fazenda Nacional João Augusto de Souza Dias Borgonovi apontou a complexidade tributária como um dos maiores entraves à integração econômica. “Precisamos de mecanismos extrajudiciais e inteligentes para solução de conflitos. Não dá para deixar que questões burocráticas do dia a dia acabem nos tribunais”, disse. Borgonovi também ressaltou o peso da seguridade social sobre os custos das empresas brasileiras. “Isso precisa ser considerado se quisermos uma integração mais simétrica e competitiva”, complementou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 18/07/2025**

## **BRASIL EXPORT - CONCESSÃO DA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ É APOSTA PARA AMPLIAR TRANSPORTE FLUVIAL**

Painel no Mercosul Export debate avanços nos dois lados da fronteira e aponta ganhos para integração logística regional

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



***A concessão da hidrovia Paraguai-Paraná, projeto pioneiro do governo brasileiro para alavancar o transporte de cargas fluviais, foi tema do primeiro painel do Mercosul Export***

A concessão da hidrovia Paraguai-Paraná, que será o projeto pioneiro do governo brasileiro para alavancar o transporte de cargas fluviais, foi tema do primeiro painel técnico do Mercosul Export, Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado nesta quinta-feira, em Assunção, no Paraguai. Os painelistas defenderam o modelo e os avanços na

hidrovia no lado brasileiro e paraguaio.

O consultor do Grupo J&F e ex-diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski, fez uma apresentação sobre os benefícios e cenário atual em relação ao trecho da hidrovia em território brasileiro, que corresponde a pouco mais de mil quilômetros de extensão. Segundo o especialista, a viabilização do projeto de concessão, sob liderança do governo brasileiro, será um ganha-ganha para os países do Mercosul.

“Estou muito otimista de que a concessão saia para se ter toda aquela estrutura sendo oferecida. Acreditamos que a gente vai ter uma hidrovia segura, com dragagem, com sinalização, e balizamento, e que dê confiança para quem transporta cargas. É um ganha ganha para os países do Mercosul”, comentou.

Ainda sobre a hidrovia, Tokarski citou os avanços realizados pelo Governo do Paraguai em garantir a melhor navegabilidade no trecho da hidrovia e os desafios para o lado brasileiro a partir do projeto de concessão.

“O trecho brasileiro tem poucas intervenções. O que precisa, nesse caso, é de dragagem, mas temos que pensar um pouco além disso, por isso vem a concessão, dar uma proteção e segurança maior para quem transporta. A parte do Paraguai, que era complicado, mas o governo vem realizando dragagem e os derrocamentos, que são as pontas de pedras que na água baixa atrapalhava muito a navegabilidade. O Brasil vem avançando muito, já dentro de uma perspectiva de que vai ter a concessão”, pontuou.

O leilão foi confirmado pelo governo brasileiro para acontecer em dezembro deste ano, sendo a primeira concessão de hidrovia do país.

A discussão teve participação de Sergio Abreu, secretário-geral da Associação Latino Americana de Integração (ALADI); e Bernard Gunther, presidente do Centro de Armadores Fluviais e Marítimos do Paraguai e um dos diretores da Hidrovias do Brasil. A moderação foi do jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 18/07/2025**



## BAHIA ECONÔMICA - BA

### GOVERNO DESTINA MAIS R\$ 1,4 BILHÃO PARA OBRAS DA TRANSNORDESTINA

*Por Victoria Isabel - 18/07/2025 17:01*



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou, nesta sexta-feira (18), R\$ 1,4 bilhão em novos recursos para as obras da Ferrovia Transnordestina. Lula visitou um dos trechos já finalizados do empreendimento, no município de Missão Velha, no Ceará, e disse que não faltarão recursos para as obras.

Lula destacou a importância da ferrovia para as cadeias produtivas da região e afirmou que o Nordeste precisa ter a chance de progredir.

“O Nordeste precisa dessa obra. O Nordeste não quer ser mais tratado como se fosse a parte pobre do Brasil. O Nordeste precisa ser respeitado”, disse.

Lula falou sobre as dificuldades para dar andamento ao projeto, lançado em 2006, em seu segundo mandato na Presidência da República, e afirmou que quer inaugurar a Transnordestina antes do fim do atual mandato, em 2026.

“Todo dia tinha um problema. Era um problema na Justiça, era um problema no meio ambiente, era um problema de dinheiro. Essa estrada foi, foi, foi, e eu imaginava que ela fosse acabar em 2012. Eu saí em 2010, voltei à Presidência 15 anos depois, e essa ferrovia tinha andado muito pouco. Aliás, já não havia mais interesse de fazer essa ferrovia. Eu assumi a responsabilidade de que nós vamos concluir essa ferrovia, custe o que custar”, acrescentou.

Dos novos aportes do governo federal, R\$ 600 milhões serão liberados pelo Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) nos próximos meses e R\$ 816 milhões a partir do leilão de desinvestimento e liquidação do Fundo de Investimento do Nordeste (Finor).

O orçamento total do empreendimento chega a R\$ 15 bilhões, dos quais, R\$ 8,2 bilhões já realizados, entre recursos públicos e privados. Ao citar os valores aplicados, o governo destacou que o retorno anual estimado da ferrovia no Produto Interno Bruto (PIB, soma de todos os bens e serviços produzidos) do Semiárido é de até R\$ 7 bilhões.

Atualmente, 280 quilômetros de obras de infraestrutura estão em execução na Transnordestina, gerando mais de 4 mil empregos diretos e envolvendo mais de R\$ 4 bilhões em contratos assinados. No total, a ferrovia tem 1.209 quilômetros de extensão e passa por 53 municípios; de Eliseu Martins, no Piauí, vai até o Porto do Pecém, no Ceará, passando por Salgueiro, em Pernambuco.

O início da operação da ferrovia está previsto para o final deste ano, em fase de comissionamento, com os primeiros transportes de cargas saindo do Terminal Intermodal de Cargas do Piauí até a região centro-sul do Ceará e a algumas regiões de Pernambuco.

Soja, farelo de soja, milho e calcário estão entre os principais produtos a serem transportados.

**Fonte: Bahia Econômica**

**Data: 18/07/2025**

## **BRACELL APRESENTA RESULTADOS DE CLIMA, BIODIVERSIDADE E IMPACTO SOCIAL**

**Por Victoria Isabel - 17/07/2025 18:45 - Atualizado 18/07/2025**



**Foto: Luciana Brito/ Acervo Bracell**

A Bracell, uma das líderes globais na produção de celulose solúvel, lançou o seu Relatório de Sustentabilidade 2024, no qual apresenta os principais avanços da companhia em sua estratégia ESG. No documento, a companhia apresenta o progresso das metas que compõem a Agenda 2030, estruturada em quatro pilares: Ação pelo Clima, Paisagens Sustentáveis e Biodiversidade, Promovendo Crescimento Sustentável e Empoderando Vidas.

“Na Bracell, a sustentabilidade é indissociável do nosso negócio e a base sobre a qual crescemos e geramos valor de forma integrada. A proteção do meio ambiente e a contribuição social, aliadas à entrega de resultados consistentes, fazem parte da nossa forma de operar”, destaca Fabiane Carrijo de Rosis, gerente de sustentabilidade.

Ela reforça, ainda, que a companhia conta com uma governança robusta de sustentabilidade, que envolve diretamente a alta liderança no acompanhamento das metas estratégicas e na condução da Agenda 2030.



### **Clima e inovação industrial**

Entre os destaques de 2024, está a redução de 50% no consumo de gás natural nos fornos de cal da unidade de Lençóis Paulista, entre 2023 e 2024, e, conseqüentemente, a redução do mesmo percentual de CO<sub>2</sub>e emitido por eles. O sistema de gaseificação utiliza o excedente do preparo de cavacos (madeira de eucalipto) como matéria-prima para produzir gás de síntese, utilizado em substituição aos combustíveis fósseis no forno de cal.

Estes resultados refletem uma atuação consistente, baseada em soluções que transformam resíduos industriais e florestais em subprodutos com valor ambiental, econômico e operacional, fortalecendo a lógica da bioeconomia circular e transformando desafios em oportunidades reais de inovação e competitividade.

A Companhia também ampliou o uso de caminhões elétricos, investiu em painéis solares e comercializou 2,7 milhões de GJ de energia limpa a partir da biomassa de eucalipto, fortalecendo a meta de redução de 75% das emissões de carbono por tonelada de produto até 2030.

Mesmo em um cenário desafiador para o mercado, a empresa deu um passo estratégico importante com a inauguração de sua nova fábrica de Tissue em Lençóis Paulista (SP). O novo negócio inicia suas operações com uma das estruturas industriais mais sustentáveis do país, integrada à base florestal renovável da empresa, o que reforçou ainda mais a relevância da integração entre as diferentes frentes produtivas.

### **Paisagens sustentáveis e Biodiversidade**

Ainda segundo o relatório, a empresa atingiu 97% da meta do Compromisso Um-Para-Um, que estabelece que, para cada hectare de eucalipto plantado, a empresa se compromete com a conservação de um hectare de vegetação nativa.

Em 2024, apoiamos 186 mil hectares de áreas públicas de conservação nos estados de São Paulo, Bahia e Mato Grosso do Sul. A meta é atingir 230 mil hectares até 2025. Além disso, o documento celebra o acordo de dez anos com o Governo do Mato Grosso do Sul, voltado à proteção de quatro unidades de conservação estaduais, iniciativa que busca consolidar um legado de valorização da biodiversidade e ecossistemas.

### **Impacto social positivo e diversidade**

O relatório também registrou o impacto da Companhia em mais de 150 mil pessoas com seus projetos sociais nas comunidades onde atua e inaugurou a Casa Bracell Social, em Lençóis Paulista (SP), como espaço permanente de escuta e diálogo. Por meio da Fundação Bracell, segue fortalecendo ações de educação desde a primeira infância, ampliando oportunidades e promovendo o desenvolvimento humano. Do ponto de vista corporativo, a empresa também superou a meta de diversidade, com 29,4% de mulheres em cargos de liderança.

### **Governança e compromisso com a transparência**

Os resultados apresentados no relatório estão sustentados em uma cultura organizacional robusta e foram auditados por uma terceira parte independente. Em 2024, a empresa realizou a primeira medição completa das 14 metas que compõem o Bracell 2030, alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU).

Entre os avanços, está a meta de remover 25 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub> da atmosfera até o fim da década. Os resultados de 2024 mostram que a companhia segue no caminho certo, entregando com consistência e escala.

**Fonte: Bahia Econômica**  
**Data: 18/07/2025**



## JORNAL O GLOBO – RJ

### TRUMP DIZ QUE O BRICS VAI 'ACABAR RAPIDAMENTE'

Em cerimônia de assinatura de uma lei que criará regime regulatório para as criptomoedas, ele disse estar comprometido a preservar o status global do dólar como moeda de reserva



**O presidente dos EUA, Donald Trump, durante evento sobre energia na Pensilvânia — Foto: ANDREW CABALLERO-REYNOLDS / AFP**

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, reiterou nesta sexta-feira sua ameaça de impor tarifas aos membros do Brics e disse que o grupo vai acabar "muito rapidamente". A declaração foi feita durante de assinatura de um lei para criar um regime regulatório para as criptomoedas atreladas ao dólar.

"Quando ouvi sobre esse grupo do Brics, seis países, basicamente, eu os ataquei com muita, muita força. E se algum dia eles realmente se formarem de modo significativo, isso acabará muito rapidamente", disse Trump sem mencionar os nomes dos países.

"Trump também afirmou que está comprometido em preservar o status global do dólar como moeda de reserva e prometeu nunca permitir a criação de uma moeda digital de banco central nos Estados Unidos."

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 18/07/2025**

### ALÉM DE TARIFAS POR PAÍS, TRUMP PRETENDE TAXAR A INDÚSTRIA EM 1º DE AGOSTO

Equipe de Trump discutiu a possibilidade de fazer anúncios em sequência sobre cobre, madeira, chips, minerais críticos e medicamentos. Ordem, no entanto, não está finalizada e pode mudar

**Por Bloomberg — Washington**



**Bobinas de fio de cobre armazenadas em Hamburgo, na Alemanha: metal pode ser taxado em 50% por Trump — Foto: Krisztian Bocsi/Bloomberg**

O presidente Donald Trump está preparando planos para tarifas específicas por setor entrarem em vigor juntamente com tarifas por país prometidas para dentro de duas semanas, intensificando sua ofensiva para remodelar a posição dos Estados Unidos no sistema comercial global ao penalizar compras do

exterior.

Autoridades do governo podem divulgar detalhes da tarifa planejada por Trump de 50% sobre o cobre nos dias que antecedem sua entrada em vigor, prevista para 1º de agosto, segundo uma fonte

familiarizada com o assunto. Essa é a mesma data em que devem começar a vigorar as chamadas taxas recíprocas sobre produtos de mais de 100 países.

Trump afirmou na terça-feira que provavelmente imporá tarifas sobre produtos farmacêuticos até o fim do mês, acrescentando que impostos sobre semicondutores também podem ser implementados em breve.

Uma pessoa envolvida no processo disse que, após o cobre, a equipe de Trump discutiu a possibilidade de fazer anúncios em sequência sobre madeira, chips, minerais críticos e medicamentos, embora essa ordem ainda não esteja finalizada e possa mudar.

Essas tarifas se somariam às já existentes sobre aço, alumínio, automóveis e peças de carro. Uma vez totalmente implementadas, todas as tarifas setoriais cobririam de 30% a 70% das importações de um país, com grande parte do restante sendo atingida por encargos específicos por país, de acordo com uma pessoa com conhecimento do assunto.

A nova onda de tarifas alfandegárias dos EUA testará a calma nos mercados financeiros, onde investidores veem, em sua maioria, o discurso duro de Trump sobre tarifas como uma estratégia de negociação, sujeita a atrasos e recuos, em vez de uma ameaça econômica prolongada.

Após investigações que podem durar cerca de nove meses, as tarifas setoriais estão sendo impostas por motivos de segurança nacional, com base na Seção 232 da Lei de Expansão do Comércio. Essa base legal é considerada mais sólida do que os poderes emergenciais usados por Trump para aplicar tarifas por país, que enfrentam desafios judiciais e estão sendo comunicadas por meio de cartas a dezenas de parceiros comerciais sem acordo prévio.

União Europeia, Japão, Índia e outros países tentam reduzir tanto as tarifas recíprocas quanto as setoriais. Isso complica as negociações, já que, segundo fontes familiarizadas com o processo, o representante comercial dos EUA, Jamieson Greer, é o responsável pelas tarifas por país, enquanto o secretário de Comércio, Howard Lutnick, cuida das tarifas por setor.

### **Veja como estão as tarifas por setor:**

#### **Farmacêuticos**



***Trump disse que as tarifas sobre medicamentos devem ser anunciadas "provavelmente no fim do mês" — Foto: Pexels***

Trump disse a repórteres, na terça-feira, que as tarifas sobre medicamentos devem ser anunciadas "provavelmente no fim do mês" e que os EUA "começarão com uma tarifa baixa", dando cerca de um ano para que as farmacêuticas se adaptem, antes de impor uma tarifa muito alta.

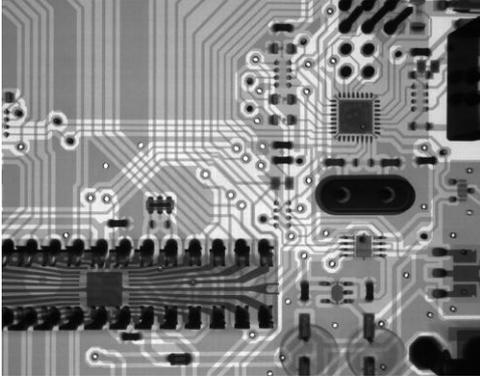
No mês passado, ele declarou que as tarifas sobre medicamentos poderiam chegar a 200%. Lutnick afirmou, no dia 8 deste mês, que o período de transição poderia durar até dois anos.

Um rascunho interno de documento concentra as tarifas entre 80 e 90 medicamentos genéricos essenciais, além de produtos químicos especiais e precursores, segundo uma fonte familiarizada. No entanto, esses parâmetros ainda não foram definidos, e a natureza complexa da investigação pode prolongar o processo, afirmou outra pessoa.

As tarifas sobre medicamentos genéricos — que têm margens de lucro reduzidas — podem atingir empresas como Teva Pharmaceutical Industries e Sandoz. Se houver um impacto mais amplo,

incluindo medicamentos de marca como Ozempic e Keytruda, os prejuízos devem recair sobre grandes fabricantes como Eli Lilly, Merck e Pfizer.

### Semicondutores



**Disputa por chips é um das frentes da 'batalha' entre China e EUA pela IA — Foto: Unsplash**

As tarifas sobre chips estão em um cronograma “semelhante” ao dos medicamentos e são “na verdade menos complicadas”, disse Trump na terça-feira.

No início do ano, os semicondutores foram isentos das tarifas americanas contra a China, para que o governo tivesse tempo de desenvolver encargos específicos. A grande variedade de produtos isentos — incluindo insumos para eletrônicos de consumo — sugere que uma ampla gama de itens poderá ser

tarifada posteriormente.

Empresas de tecnologia, montadoras, fabricantes de barcos e entusiastas de criptomoedas estão entre os que manifestaram objeções às possíveis tarifas, segundo comentários públicos feitos durante a investigação, iniciada em abril.

As tarifas não atingirão apenas os chips, mas também produtos populares como smartphones e laptops da Apple e da Samsung Electronics. A medida conseguiu inclusive unir concorrentes como Tesla, General Motors e Ford Motor, que expressaram preocupações sobre os impactos das tarifas.



### Cobre

**Importações de cobre dos EUA serão sobretaxadas em 50% a partir do dia 1 de agosto — Foto: Bloomberg**

As tarifas sobre cobre devem incluir todo o metal refinado, bem como produtos semiacabados usados em redes elétricas, centros de dados e nas Forças Armadas, segundo informou a Bloomberg.

O resultado da investigação, iniciada em março, pode ter um impacto desproporcional sobre os preços ao consumidor, já que o cobre está presente em automóveis, materiais de construção civil, eletrodomésticos e muitos outros produtos. Embora os produtores nacionais de cobre, que competem com fornecedores estrangeiros, possam se beneficiar, os compradores americanos do metal alvo das tarifas enfrentarão custos mais altos.



Alguns dos maiores mineradores de cobre do país se reuniram na quinta-feira, em Washington, para discutir como apresentar à administração propostas para fortalecer a indústria doméstica sem impor tarifas punitivas que prejudiquem a produção.

### Madeira

**Mais de uma dúzia de parlamentares pressionaram o Departamento de Comércio a implementar tarifas de pelo menos 60% sobre produtos de madeira importados — Foto: Felipe Werneck**

A investigação do governo sobre a madeira está seguindo um caminho separado das tarifas já existentes sobre o material importado do Canadá, que é, de longe, a principal fonte de madeira importada pelos EUA.

A investigação deve ser concluída até o fim do verão no hemisfério norte, afirmou o advogado comercial Luke Meisner durante um painel na quarta-feira.

Mais de uma dúzia de parlamentares pressionaram o Departamento de Comércio a implementar tarifas de pelo menos 60% sobre produtos de madeira importados, como armários e gabinetes de banheiro. Alguns pedem que as tarifas sobre armários cheguem a 100%.

Republicanos do Alabama, Carolina do Norte e Pensilvânia enviaram cartas ao governo dizendo que os fabricantes de seus estados estão sendo ameaçados pelas importações estrangeiras baratas. O senador Tommy Tuberville afirmou esperar que o governo atenda a essas solicitações.

### Minerais críticos



**Lítio refinado empilhado: produto é um dos "minerais críticos" que vem sendo cobiçado por vários países — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg**

A investigação sobre minerais críticos tem sido complexa, segundo fontes familiarizadas com o processo. O governo adotou diversas medidas para acelerar a extração e o processamento doméstico desses minerais, com o objetivo de reduzir a dependência dos EUA em relação à China.

Mas, no curto prazo, há pouca indústria nacional a ser protegida por tarifas. Apenas uma empresa sediada nos EUA opera uma mina e instalação de processamento de terras raras. O país ainda depende fortemente de importações, e tarifas podem causar escassez de oferta.

### Aviação comercial



**Entre empresas que mais são afetadas pela ameaça de taxa de 50% sobre produtos brasileiros está a Embraer, fabricante nacional de aviões — Foto: Divulgação/Embraer**

A União Europeia está entre os blocos econômicos que negociam com o governo americano isenções de eventuais tarifas sobre aeronaves comerciais e motores a jato. O Departamento de Comércio iniciou a investigação em maio, e ela ainda está em andamento.

### Outros

Na segunda-feira, o Departamento de Comércio iniciou investigações sobre drones e silício policristalino, material essencial para painéis solares, abrindo caminho para tarifas — embora provavelmente em uma data posterior.

O departamento também iniciou, em abril, uma investigação sobre caminhões médios e pesados usados em transporte de cargas, que ainda está em andamento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/07/2025

## LULA REAGE AO TARIFAÇO COM ENTREVISTA A AMANPOUR E INSISTÊNCIA EM NEGOCIAÇÃO

Por Míriam Leitão



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

O presidente Lula, em entrevista à jornalista Christiane Amanpour, na CNN Internacional, falou uma frase muito importante, não apenas bem feita, mas que resume esse momento: "O presidente Trump foi eleito para ser presidente dos Estados Unidos e não para ser imperador do mundo". Essa frase tem repercutido na

imprensa americana. Donald Trump não agiu apenas contra o Brasil, mas também em relação a outros países em que, assim como tenta fazer por aqui, dá "ordens" de mudança na política interna e ainda há episódios como o em que disse que transformaria Gaza num balneário, num ponto turístico, sem os palestinos, evidentemente. Enfim, ele tem agido sim como se ele fosse o imperador do mundo. O mais importante dessa entrevista do presidente brasileiro, no entanto, não foi a frase, mas a postura. Lula teve uma postura de chefe de Estado.

Lula pontuou que faltou ao presidente Trump respeitar o protocolo do diálogo entre chefes de Estado. Ao dizer isso ele se referia, por exemplo, ao fato de a carta do presidente americano com a ameaça de elevação da tarifa de importação sobre os produtos brasileiros para 50% não ter sido enviada pelos meios diplomáticos, Trump postou o texto em sua rede social e o Brasil teve que chamar o encarregado de negócios dos Estados Unidos no Brasil para perguntar se aquilo era mesmo verdade. Chegou-se a pensar que poderia ser fake. A carta física nunca chegou ao governo e a devolução foi simbólica.

Já o Brasil, enviou uma carta em resposta, feita pelo vice-presidente Geraldo Alckmin e pelo ministro Mauro Vieira, ao governo americano com a proposta de negociação e ainda se preocupou em verificar se o documento tinha chegado ao seu destinatário, o escritório de comércio da Casa Branca.

Na entrevista, no pronunciamento e em outras falas que fez ao longo desta quinta-feira, o presidente Lula voltou a esse assunto e, algumas vezes, chamou atenção para o fato de o Brasil ter feito mais de dez encontros de negociação com os Estados Unidos. A minha apuração é que foram onze, sendo quatro de alto nível, nível ministerial.

A maneira como Trump introduziu essa questão tarifária com o Brasil não foi nada diplomática e foi direto no vou te punir, te sancionar. É muito assustador o que está acontecendo porque atinge a economia de várias maneiras e em múltiplos segmentos.

Já há setores afetados, como o do pescado e de frutas, produtos altamente perecíveis. Trinta por cento de toda laranja colhida no Brasil vai para os Estados Unidos. A safra de manga seria embarcada nas primeiras semanas de agosto para o mercado americano, já estão as embalagens prontas, os contêineres reservados, assim como o espaço nos navios. Ainda tem a carne bovina e os produtos industriais.

O comércio com os Estados Unidos é muito importante na economia brasileira, são nosso segundo maior parceiro. E há uma característica muito especial na pauta de exportação para o mercado americano, a venda de produtos industriais, diante do fato de eles também serem grandes produtores de alimentos. Nesse aspecto, as economias são parecidas. E há muitos casos em que o Brasil compra dos EUA para depois exportar de volta. Nos aviões, por exemplo, cerca de metade das peças são americanas. Implementada a tarifa de 50%, o efeito na economia brasileira será de desemprego, crise nas empresas, prejuízo, redução do crescimento.

O Brasil tenta ser o adulto na sala e estabelecer uma conversa sobre questões comerciais de fato. Como o presidente ontem disse na entrevista à Christiane Amanpour, é assim que o mundo do multilateralismo funciona, senta-se à mesa para negociar e entender qual o problema do comércio. Só que o presidente Trump não quer uma discussão técnica, ele quer uma discussão política, em que pretende impor ao Judiciário brasileiro uma mudança numa ação penal. Esta semana termina com o aumento da preocupação em relação ao desdobramento desse caso.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 18/07/2025*

## TRUMP E LULA RENOVAM ATAQUES ENQUANTO GOVERNO BRASILEIRO TEM DIFICULDADE DE ABRIR DIÁLOGO COM EUA

Lula reage a Trump, diz que tarifaço é 'chantagem inaceitável' e que vai taxar big techs

**Por Renata Agostini, Jeniffer Gularte, Luísa Marzullo e Ivan Martínez-Vargas — Brasília e Goiânia**



***Lula voltou a afirmar que sempre esteve aberto ao diálogo com os EUA, mas pode retaliar. Trump divulgou nova carta em suas redes sociais em que reitera a ameaça tarifária — Foto: Montagem com fotos de Brenno Carvalho/Agência O Globo e Jim Watson/AFP***

Depois da ameaça do governo americano de impor sobretaxa de 50% a produtos brasileiros a partir de agosto e da abertura de uma investigação sobre práticas comerciais no Brasil que incluiu até o Pix, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva teve ontem a reação mais direta ao presidente Donald Trump. A ofensiva incluiu uma entrevista para uma grande emissora americana, um pronunciamento em rede nacional e múltiplas declarações ao longo do dia em eventos em Goiânia e em Juazeiro, na Bahia.

A virada de chave no discurso do presidente faz parte de nova estratégia. Após os ataques de Trump, Lula viu sua popularidade melhorar nas pesquisas e agora tenta colher dividendos políticos da crise deflagrada pelo republicano.

Lula se referiu ao tarifaço como “chantagem inaceitável”, voltou a dizer que está disposto a negociar, mas pode retaliar e falou em taxar as big techs, lembrando que uma das justificativas dadas por Trump para a sobretaxa foi o tratamento dado a gigantes de tecnologia americanas.

— E eu queria dizer para vocês que a gente vai julgar e vai cobrar imposto das empresas americanas digitais — disse, em Goiânia. — Nós não aceitamos que, em nome da liberdade de expressão, vocês fiquem utilizando para fazer agressão, para fazer mentira, para prejudicar, violência contra criança, ódio entre as crianças, violência contra as mulheres, violência contra os negros, violência contra LGBTQIA+. Ou seja, tudo quanto é tipo de violência.

O presidente voltou ao tema no pronunciamento em rede nacional e afirmou que a defesa da soberania também se aplica à atuação das plataformas digitais estrangeiras.

— Para operar no nosso país, todas as empresas nacionais e estrangeiras são obrigadas a cumprir as regras — afirmou. — No Brasil, ninguém, ninguém está acima da lei.

Na mensagem em rede nacional, o petista afirmou que o Brasil “sempre esteve aberto ao diálogo” com os americanos. Ele citou que foram realizadas “mais de dez reuniões com o governo dos Estados Unidos” e, como resultado disso, o Brasil encaminhou, em 16 de maio, uma proposta de



negociação. Nesta semana, em nova carta assinada pelo vice-presidente, Geraldo Alckmin, o governo cobra uma resposta.

***“O que não pode é o presidente Trump esquecer que ele foi eleito para governar os EUA. Ele não foi eleito para ser o imperador do mundo” , Luiz Inácio Lula da Silva, presidente da República***

Apesar das declarações em prol da retomada do diálogo, o governo vê a Casa Branca “dobrando a aposta” em relação ao país e segue sem qualquer gesto concreto de abertura de diálogo do lado americano.

Ao contrário, ontem Trump divulgou nova carta nas redes sociais endereçada ao ex-presidente Jair Bolsonaro e com críticas ao Supremo Tribunal Federal (STF). O teor reforça a ameaça tarifária.

Na TV, Lula defendeu o STF e afirmou que o país conta com um Poder Judiciário independente.

A mensagem de Lula na TV foi gravada na quarta-feira no Palácio da Alvorada, o mesmo dia em que pesquisa Quaest mostrou que 72% dos entrevistados afirmaram que Trump está errado em adotar o tarifaço. Outros 19% concordaram com a decisão do republicano, enquanto 9% não souberam ou optaram por não responder.

Como parte de uma estratégia de comunicação que inclui a presença na imprensa internacional, o presidente disse lamentar que dois países que têm um histórico de boas relações por 200 anos “preferam uma batalha judicial porque um dos presidentes não respeita a soberania do outro”, em uma crítica ao americano.

***“O presidente certamente não está tentando ser o imperador do mundo”, Karoline Leavitt, porta-voz da Casa Branca***

— O que não pode é o presidente Trump esquecer que ele foi eleito para governar os EUA. 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 — afirmou, em entrevista para a apresentadora Christiane Amanpour, na CNN Internacional.

### **Defesa do Pix**

A Casa Branca rebateu, por meio de sua porta-voz, Karoline Leavitt, durante sua entrevista diária:

— 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 — afirmou.

Na mesma entrevista à imprensa americana, Lula ressaltou que vai usar “todas as palavras do dicionário” para negociar, mas que está preparado, inclusive, para se juntar a outros países em resposta judicial às medidas tarifárias.

Em um evento na Bahia, Lula chamou de “desaforada” a carta de Trump do tarifaço e afirmou que o deputado federal licenciado Eduardo Bolsonaro (PL-SP) — filho de Jair Bolsonaro — foi aos EUA para convencer Trump “a dar um golpe no Brasil”. Disse ainda que Trump não deve dar palpite sobre o Pix.

Nesta semana, o Escritório do Representante de Comércio dos EUA incluiu o Pix em sua investigação sobre práticas comerciais do Brasil e vai avaliar se o sistema de meio de pagamento mais popular do país restringe de forma injusta as operações de empresas americanas.

— E por que está incomodado com o Pix? Por que o Pix vai acabar com o cartão de crédito nesse país. É por isso que ele está incomodado com o Pix. A gente vai criar Pix parcelado, é algo do Brasil, não tem porque ficar dando palpite nisso — afirmou.



A investigação americana tem escopo abrangente. O relatório menciona o comércio popular da Rua 25 de Março em São Paulo ao falar de pirataria, o desmatamento ilegal, falhas no combate à corrupção e dificuldade de acesso ao mercado de etanol, além das redes sociais.

Há um sentimento de incredulidade no governo Lula diante de um avanço que, sob diversos aspectos práticos, parece injustificável: os Estados Unidos têm vantagem histórica na relação comercial com o Brasil, acumulando superávits, e a alíquota média de importação de produtos é baixa, de 2,7%.

A análise fria dos dados faz com que seja muito difícil para o governo Lula antecipar os próximos passos dos Estados Unidos, especialmente diante de declarações de Trump, admitem integrantes da gestão petista. Inicialmente, o presidente americano relacionou as sanções a uma suposta perseguição judicial a Bolsonaro. Depois, disse que taxaço de 50% ao Brasil foi anunciada porque ele “pode”.

Com a abertura da investigação comercial, Trump parece inclinado a “atirar para tudo quanto é lado” enquanto a postura da diplomacia brasileira tem sido, até o momento, de emitir sinais de boa vontade e de desejo de iniciar negociações, nota um ministro.

Enquanto aguarda a publicação da ordem executiva que irá detalhar a taxaço de Trump e algum sinal de intenção do governo americano de abrir negociações, o Brasil segue com rodadas de conversas com empresários. O diagnóstico que vem sendo passado pelo setor privado é de que, se confirmada a taxaço de 50%, o prejuízo será grande e não é possível substituir no curto prazo o mercado americano, escoando a produção para outros destinos.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 18/07/2025*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### TRUMP VOLTA A AMEAÇAR OS PAÍSES DO BRICS COM TARIFA DE 10%; ‘NÃO VAMOS DEIXAR O DÓLAR PERDER VALOR’

O presidente americano elevou o tom nos ataques ao bloco econômico que em 2025 é presidido pelo Brasil e que realizou cúpula no Rio de Janeiro às vésperas do anúncio da tarifa de 50%

*Por Pedro Lima*

O presidente dos Estados Unidos voltou a criticar nesta sexta-feira, 18, o Brics, grupo fundado por Brasil, Rússia, Índia e China e hoje composto por 11 países-membros e oito parceiros. Donald Trump reafirmou que o bloco tenta “acabar com a dominância do dólar”. Em evento na Casa Branca, o republicano repetiu sua promessa de retaliar economicamente os países do grupo: “A todos os países do Brics, vamos tarifá-los em 10%”.

Anteriormente, Trump havia anunciado que a tarifa de 10% sobre os países do Brics seria em caráter “adicional” — nesta sexta, o presidente não especificou a maneira pela qual a taxa seria aplicada.

Trump ainda minimizou a força do grupo ao dizer que o Brics se reuniu, “mas ninguém compareceu”, após a ausência do presidente da China, Xi Jinping, e do líder russo, Vladimir Putin, na cúpula no Rio de Janeiro. O republicano declarou que o bloco “não vai durar muito. Acho que nem vão seguir adiante”.

O bloco econômico é, em 2025, presidido pelo Brasil e realizou cúpula no Rio de Janeiro às vésperas do anúncio da tarifa de 50% para os produtos brasileiros exportados para os EUA.



### ***Trump já vinha nas últimas semanas manifestando queixas contra o Brics Foto: Alex Brandon/AP***

Trump acrescentou que, ao tomar conhecimento do Brics, os “atacou com muita força” e prometeu agir caso o grupo avance: “Se o Brics se organizar de forma significativa, isso vai acabar muito rapidamente”, sem especificar o que se encerraria “rapidamente”.

Trump reforçou a importância de manter o valor da moeda americana. “Não vamos deixar o nosso dólar perder o seu valor” e acrescentou: “Não podemos

deixar que ninguém brinque com a gente, com o nosso dólar. Perder essa luta é como perder uma guerra”.

### **Ameaça em meio à cúpula do Brics**

Na segunda-feira, 7, enquanto se realizava a cúpula do Brics no Rio e mesmo dia em que o presidente disparava as primeiras cartas com aviso de taxaço de países, Trump havia feito a ameaça de tarifa de 10% para os países do bloco.

“Qualquer país que se alinhar às políticas antiamericanas do Brics será submetido a uma tarifa adicional de 10%. Não haverá exceções a essa política”, escreveu Trump, em sua rede Truth Social, sem mencionar o Brasil, na noite de 7 de julho.

Durante a Cúpula do Brics Brasil, no Rio, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse que o Brasil é “soberano” e que também pode taxar os EUA. “Se o Trump pode taxar, nós podemos taxar também”, disse.

Nas redes sociais, chegou a circular um vídeo com uma suposta moeda do Brics, que aumentou a polêmica. Em nota ao Estadão Verifica, a presidência brasileira dos Brics negou a criação de uma moeda própria. “Não há proposta com esse escopo em discussão”, disse, “o que está sendo debatido é a possibilidade de viabilizar transações comerciais entre os países-membros utilizando suas próprias moedas, conforme explicou recentemente o presidente Lula em entrevista coletiva no encerramento da cúpula do Brics, no Rio de Janeiro”.

### **Quais países integram o Brics**

#### **Países-membros**

- Brasil
- Rússia
- Índia
- China
- África do Sul
- Egito
- Irã
- Indonésia
- Etiópia
- Emirados Árabes Unidos
- Arábia Saudita

#### **Parceiros**

- Belarus
- Bolívia
- Cuba
- Cazaquistão

- Malásia
- Tailândia
- Uganda
- Uzbequistão

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/07/2025

## SUPERSAFRA: SOJA COBRE ÁREAS DE PASTAGENS DEGRADADAS E AVANÇA MAIS DE 20% NA AMAZÔNIA

Biotecnologia pode multiplicar produção sem avanço territorial, diz Embrapa; Imazon alerta para alta de 15% no desmatamento por ação de madeireiros e incêndios

Por José Maria Tomazela

Um mapeamento inédito da soja no Brasil mostrou que o cultivo do grão registrou um avanço de 20,7% no bioma Amazônia na safra 2024/25, em relação à anterior. A análise, da SpectraX,



especializada em inteligência territorial e monitoramento agroambiental, apontou, porém, que o avanço aconteceu quase exclusivamente sobre áreas de pastagens e não implicou em desmatamentos.

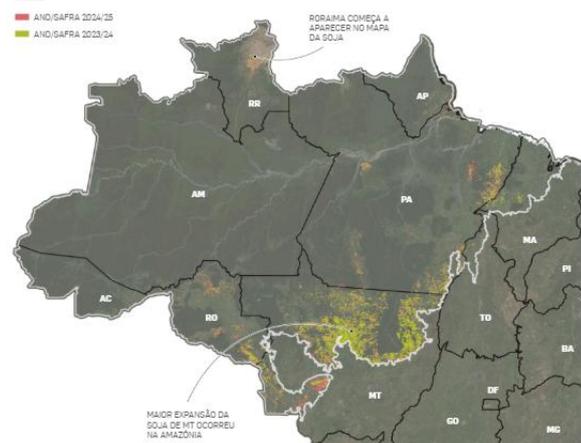
O Brasil está colhendo mais uma safra recorde de grãos, com produção prevista de 336,1 milhões de toneladas, e a soja é o carro-chefe, com 169,6 milhões de toneladas.

**Cultivo de soja registrou um avanço de 20,7% no bioma Amazônia na safra 2024/25, em relação à anterior Foto: Tiago Queiroz/Estadão**

A Embrapa Soja vê o grão contribuindo para a eficiência da produção de carne bovina e aponta a biotecnologia como o futuro da soja brasileira, multiplicando a produtividade sem maior ocupação territorial.

### Soja na Amazônia

O mapa indica áreas com cultivo do grão



Fonte: SpectraX

ESTADO #

79 No Estado do Pará, houve um incremento de 443 mil hectares, chegando a 1,5 milhão de hectares com lavouras de soja nesta safra. Tocantins cresceu 402 mil hectares, avançando para 1,6 milhão. Houve crescimento expressivo, de 332 mil hectares, em Rondônia - o cultivo atingiu 815 mil hectares nesta safra.

O Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon) diz que o desmatamento no bioma cresceu 15% de agosto de 2024 a maio deste ano e alerta para a necessidade de controlar a ação dos madeireiros e os incêndios que atingem a floresta.

Conforme o estudo da SpectraX, o Mato Grosso foi o Estado com mais incremento de área com soja, ganhando 893 mil hectares a mais para chegar a 13,9 milhões de hectares com o grão. A maior expansão foi no bioma Amazônia, no norte do Estado. No Maranhão, a soja teve aumento de 475 mil hectares, atingindo total de 1,6 milhão.

No Estado do Pará, houve um incremento de 443 mil hectares, chegando a 1,5 milhão de hectares com lavouras de soja nesta safra. Tocantins cresceu



O Estado de Roraima começa a aparecer no mapa da soja: de uma safra para a outra, houve aumento de 98 mil hectares. Os Estados de Amazonas, Amapá e Acre, que completam o território da Amazônia no Brasil, não registraram cultivos novos de soja.

Em contrapartida, a soja praticamente estagnou em Mato Grosso do Sul, registrando até um pequeno recuo na área cultivada nesta safra. “Com o avanço do grão no bioma Amazônia, está se desenhando um novo mapa da soja no País. Mas o cultivo acontece em áreas já abertas, principalmente de pastagens degradadas”, diz o pesquisador Carlos Silva Junior, CEO da SpectraX.

A nova análise evidencia uma transformação importante na dinâmica agrícola brasileira, especialmente nas regiões da Amazônia Legal. O mapeamento da safra 2024/2025 mostra um crescimento expressivo nas áreas de cultivo de soja em Estados do Norte do país, enquanto regiões tradicionais enfrentam estagnação na área, embora tenham evoluído na produção.

O Estado de Mato Grosso — maior produtor nacional de grãos — ampliou sua área plantada em 6,9%. “Esse avanço posiciona Mato Grosso e Pará como os principais responsáveis pela expansão agrícola dentro do bioma amazônico. Rondônia, Tocantins, Maranhão e Roraima também contribuíram significativamente para esse processo, compondo o grupo de estados que puxaram o crescimento da soja na Amazônia”, diz Silva Junior.

### Avanços da soja

Dados em hectares

Estado	Safra 2023/2024	Safra 2024/2025
Mato Grosso	13.031.072	13.924.400
Maranhão	1.160.717	1.636.272
Pará	1.081.012	1.524.597
Tocantins	1.210.713	1.612.316
Rondônia	482.863	815.363
Roraima	136.637	234.954

Fonte: SpectraX • [Obter dados](#)

A análise da SpectraX mostra um contraste importante quando se observam outras regiões produtoras. “Por exemplo, o Mato Grosso do Sul não apresentou evolução nas áreas de soja nesta safra, em comparação com 2023/2024. Isso pode estar ligado aos efeitos das intempéries climáticas, que impactaram negativamente o desempenho agrícola do estado”, avalia o pesquisador.

As análises têm sido usadas para gerar diagnósticos que ajudam produtores, entidades públicas e tomadores de decisão a entender o avanço do uso da terra e seus efeitos sobre o meio ambiente e a economia. “Hoje está claro, por exemplo, que a soja não avança somente em pastagens degradadas, mas também em áreas de pasto bom, contribuindo para melhorar essas pastagens, em sistemas em que a produção de carne bovina entra na rotação com as lavouras”, diz.

Os dados reforçam o papel da tecnologia e da inteligência territorial para compreender os impactos e tendências do setor agropecuário. O mapeamento aponta para onde a soja ainda pode se expandir. “Há grandes áreas que podem ser cultivadas no norte do Mato Grosso, no sul e sudoeste do Pará, em Rondônia e também no Estado de Roraima. São novas fronteiras para onde a soja ainda pode expandir”, afirma o CEO.



Para Alexandre Nepomuceno, chefe da Embrapa Soja, o Código Florestal brasileiro é o mais rigoroso do mundo e exige que se preserve 80% das áreas com matas nas propriedades rurais da Amazônia. “O produtor pode usar 20% dessas áreas, mas nem isso ele usa. O avanço das lavouras acontece em áreas de pastagens. O Brasil tem 3% das emissões de gases no planeta e 1% é da agricultura. É mais uma prova de que a soja não desmata.”

### **Edição gênica para acelerar potencial**

O especialista aponta que o Brasil é o maior produtor e exportador de carne bovina do mundo e, nas últimas três décadas, o País aumentou a eficiência da pecuária com sistemas de integração de pastagem, lavoura e floresta. “Onde se colocava um ou dois animais por hectare, hoje cabem seis ou sete. Isso abriu um campo imenso para a produção de grãos em áreas de pasto. O país pode ampliar a produção de carne e de soja sem derrubar uma árvore.”

Ele defende que a grande aposta do Brasil para a soja deve ser na biotecnologia, que permite produzir mais na mesma área ou em terrenos onde hoje não se produz. “A média nacional na década de 80 era 1.700 kg de soja por hectare. Hoje, é 3.600 kg por hectare. O aumento foi muito maior na produtividade do que na área.”

O que houve, segundo Nepomuceno, foi a melhora na genética da soja, o uso da biotecnologia nas sementes e melhores práticas de manejo do solo. Ele prevê que um novo salto deve ser dado com a difusão da edição gênica, técnica que permite manipular geneticamente os genes da planta, produzindo, por exemplo, cultivares resistentes à seca. “Hoje, já temos produtores produzindo até 6 ou 7 toneladas de soja por hectare. Com as novas tecnologias, temos potencial para chegar a 12 toneladas ou mais.”

A edição genética ou gênica, conhecida pela sigla Crispr (na tradução do inglês, Repetições Palindrômicas Curtas Agrupadas Regularmente Espaçadas) é uma técnica revolucionária que permite modificações precisas no DNA de células e organismos já dominada pela Embrapa, instituições de pesquisas e empresas brasileiras.

No ano passado, a Comissão Nacional de Biossegurança (CTNBio) aprovou um cultivar (nova variedade) de soja desenvolvido pela Embrapa que precisa de menos água para se desenvolver. A planta, que ainda aguarda lançamento comercial, foi aprovada como soja convencional e não transgênica. O cultivar tem perfil para se dar bem em regiões do Nordeste onde as chuvas são escassas. A edição genômica misturou características de uma soja antiga, muito rústica e resistente à seca, com outra atual, muito produtiva.

O chefe da Embrapa Soja compara o impacto da edição gênica ao causado pelo advento da transgenia, nos anos 1980 e 90. “Em vez de fazer cruzamentos para melhorar a planta, o que leva de 10 a 12 anos, vamos editar os genes, escolhendo e multiplicando o potencial dela. Isso se faz em um ou dois anos.”

É possível, por exemplo, obter cultivares mais precoces, encurtando o período da lavoura, o que possibilitaria o encaixe de mais uma safra no ano agrícola onde hoje não é viável. “Estamos diante de uma revolução tecnológica que nos permite multiplicar nosso potencial produtivo nas áreas que já trabalhamos. Vamos avançar para o alto, para a alta produtividade sustentável.”

### **Desmatamento cresce puxado por queimadas**

O Imazon aponta que a devastação no bioma cresceu 15% nos dez primeiros meses do calendário do desmatamento, que vai de agosto de 2024 a julho de 2025. O que mais tem contribuído para a perda de florestas, segundo o Imazon, são as queimadas e a exploração madeireira. O estudo não aponta relação do desmatamento com o avanço da soja.

Os dados do Sistema de Alerta de Desmatamento (SAD) do Imazon mostram que 2.825 quilômetros quadrados de vegetação foram derrubados, 375 quilômetros quadrados a mais do que no período

anterior, de agosto de 2023 a maio de 2024. A área supera a extensão da cidade de Palmas, capital do Tocantins, e é a sétima maior desde o início da série histórica, em 2008.

O volume de desmate é menor, porém, do que os registrados de 2021 a 2023. “O aumento da degradação no acumulado do calendário é preocupante e está diretamente relacionado às grandes queimadas que ocorreram em setembro de outubro de 2024, meses mais secos que estão dentro do chamado inverno amazônico. Se realmente queremos contribuir para reduzir os impactos das mudanças climáticas, como secas e enchentes, e proteger as populações mais vulneráveis, é fundamental combater as queimadas e o desmatamento na Amazônia”, diz Larissa Amorim, pesquisadora do Imazon.

No mês de maio, foram detectados 295 quilômetros quadrados com perda de vegetação no bioma, uma queda de 6% em relação ao mesmo mês em 2024. Entre os nove Estados que mais contribuíram para esse cenário, Amazonas (31%), Mato Grosso (30%) e Pará (25%), juntos, concentram 86% da perda vegetal detectada no mês. “O Amazonas e o Pará têm grandes extensões territoriais e florestas historicamente ameaçadas. É fundamental que os governos estaduais, junto com o governo federal, intensifiquem as ações de combate ao esse crime ambiental”, diz Manoela Athaide, também pesquisadora do Imazon.

Em maio último, a degradação florestal resultante das queimadas e da exploração madeireira atingiu 679 quilômetros quadrados, valor 113 vezes maior do que em maio de 2024, quando a área afetada foi de apenas 6 quilômetros quadrados. Essa é a segunda maior extensão perdida desde que o Imazon passou a monitorar esse tipo de distúrbio por meio de imagens e satélites.

Segundo Manoela, maio está inserido no período em que as chuvas são mais frequentes na Amazônia Legal. Por isso, o desmatamento e a degradação não são tão intensos quando comparados aos meses de clima mais seco, que vão de junho a outubro. “É necessário focar ainda mais em ações preventivas e planejamento para conter essas práticas”, diz.

“O aumento da degradação no acumulado do calendário é preocupante e está diretamente relacionado às grandes queimadas que ocorreram em setembro de outubro de 2024, meses mais secos que estão dentro do chamado inverno amazônico. Se realmente queremos contribuir para reduzir os impactos das mudanças climáticas, como secas e enchentes, e proteger as populações mais vulneráveis, é fundamental combater as queimadas e o desmatamento na Amazônia”, diz Larissa.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 18/07/2025**

## LULA ANUNCIA R\$ 1,4 BILHÃO PARA OBRAS DA FERROVIA TRANSNORDESTINA

Lula disse querer que a obra seja concluída como previsto no projeto original, ligando os portos de Pecém, no Ceará, e Suape, em Pernambuco, além de Eliseu Martins, no Piauí

**Por Gabriel de Sousa (Broadcast) e Gabriel Hirabahasi (Broadcast)**



**Planalto estima que o impacto anual no PIB do Semiárido é de até R\$ 7 bilhões Foto: Marcos de Paula/Estadão**

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou o incremento de mais R\$ 1,4 bilhão para a ferrovia Transnordestina. Em cerimônia nesta sexta-feira, 18, o petista afirmou que quer concluir a obra até o final do terceiro mandato dele, mesmo que isso signifique gastar mais “tempo e dinheiro”.

“Não faltará dinheiro para concluir a Transnordestina. Agora, tenho que ser comunicado da dificuldade do dinheiro antes de faltar. Preciso ser comunicado antes, porque eu quero inaugurar essa obra até o fim do meu mandato, se não 100%, 99%”, disse Lula em discurso na cidade de Missão Velha (CE).

Segundo a Secretaria de Comunicação Social (Secom), os novos recursos virão a partir de R\$ 600 milhões do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) e R\$ 816 milhões do Fundo de Investimento do Nordeste (Finor).

Ao todo, já foram investidos R\$ 8,2 bilhões, e o orçamento total da obra é de R\$ 15 bilhões.

O Planalto estima um impacto anual no PIB do Semiárido de até R\$ 7 bilhões. Foram gerados mais de 4 mil empregos diretos e o valor de contratos assinados superam a cifra de R\$ 4 bilhões.

Lula também disse querer que a obra seja concluída como previsto no projeto original, ligando os portos de Pecém e Suape, além de Eliseu Martins, no Piauí.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 18/07/2025*

## **IOF: MORAES RECUA E DIZ QUE NÃO HAVERÁ COBRANÇA RETROATIVA DO PERÍODO EM QUE AUMENTO FICOU SUSPENSO**

Ministro do STF descarta necessidade de pagamento de alíquotas elevadas durante o período da suspensão do decreto de Lula

***Por Altamiro Silva Junior (Broadcast), Flávia Said (Broadcast), Giordanna Neves (Broadcast) e Pepita Ortega (Broadcast)***

BRASÍLIA - Em nova decisão publicada nesta sexta-feira, 18, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes recuou da determinação de cobrança retroativa do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) durante o período em que o aumento das alíquotas estava suspenso. A decisão foi antecipada pelo Estadão/Broadcast.

A cobrança retroativa constava na decisão do ministro de quarta-feira, 16, que restabeleceu a maior parte do decreto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva elevando as alíquotas do IOF, que havia sido derrubado pelo Congresso Nacional. Em 4 de julho, Moraes suspendeu tanto o decreto do governo quanto o projeto do Congresso que derrubou a medida.



***Moraes recua e diz que não haverá cobrança retroativa do IOF referente ao período em que aumento ficou suspenso Foto: TON MOLINA /STF***

“Em respeito ao princípio da segurança jurídica, convém esclarecer que no período compreendido pela suspensão da eficácia do decreto presidencial não se aplicam retroativamente as alíquotas majoradas”, escreveu Moraes nesta sexta.

Segundo o magistrado, a dinâmica e complexidade das operações financeiras sujeitas ao tributo “constituem obstáculo significativo à operacionalização da exação fiscal, sob risco de insegurança e aumento injustificado de litigiosidade entre Fisco e agentes econômicos”.

A manifestação desta sexta de Moraes veio em resposta a pedido da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiep), que pediu que fossem ponderadas as consequências práticas da pretendida retroatividade, para que a decisão somente tenha efeitos prospectivos à sua publicação.

A entidade considerou que a cobrança retroativa “exigiria das instituições financeiras a revisão de todos esses negócios jurídicos perfeitos e acabados ou, ainda, injusta assunção de custos adicionais de operações já liquidadas”.

Nesta quinta-feira, 17, a Receita Federal já havia informado que não haveria obrigatoriedade na cobrança retroativa do IOF para instituições financeiras e demais responsáveis tributários após a decisão do ministro do STF.

Já em relação aos contribuintes que realizaram operações de câmbio ou contrataram empréstimos, a Receita disse que pretendia avaliar o caso e se manifestaria oportunamente, com o objetivo de evitar surpresas e insegurança jurídica.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 18/07/2025*

### **ETANOL É OPÇÃO DE MOEDA DE TROCA EM NEGOCIAÇÃO COM OS EUA, AVALIAM EMPRESÁRIOS EM EVENTO**

Participantes de reunião do Lide ouvidos pelo ‘Estadão/Broadcast’ acreditam que o Brasil poderia oferecer alguma concessão nesse setor em troca de redução das tarifas de Trump

***Por Júlia Pestana (Broadcast) e Caroline Aragaki (Broadcast)***

O etanol poderia ser usado como “barganha” em uma eventual negociação com os Estados Unidos, segundo avaliação de empresários ouvidos pelo Estadão/Broadcast, durante reunião do Grupo de Líderes Empresariais (Lide) promovida nesta sexta-feira, 18, na sede da organização, na avenida Faria Lima, em São Paulo. Com isso, o Brasil poderia oferecer alguma concessão nesse setor em troca de redução das tarifas impostas pelos americanos a produtos brasileiros.

Com o avanço da produção nacional, especialmente a partir do milho, participantes do encontro argumentaram que o atual nível tarifário aplicado pelos EUA ao etanol brasileiro poderia ser revisto.

Empresários destacaram que a produção de etanol de milho tem crescido de forma expressiva no Brasil, gerando outros produtos relevantes, como o grão seco por destilação (DDG), utilizado na alimentação animal.



***Fábrica de etanol de milho em Lucas do Rio Verde (MT) Foto: Gabriela Biló/Estadão***

Um dos presentes afirmou que talvez seja o momento de discutir uma equalização nas tarifas aplicadas ao produto, como parte de uma agenda propositiva de concessões bilaterais.

Outros participantes da reunião chamaram atenção para a postura dos Estados Unidos, onde cerca de 38% da produção de milho é destinada à fabricação de etanol.

Parte dos presentes sugeriu que, caso os EUA decidam ampliar de 10% para 15% a mistura obrigatória de etanol à gasolina em todo o território, haveria um ganho de consumo de até 27 bilhões de litros, o que poderia abrir oportunidades de cooperação com o Brasil.

Ainda assim, foi ponderado que o etanol brasileiro, mesmo com eliminação tarifária, permaneceria fora do mercado norte-americano em razão do preço.

Diante desse cenário, a avaliação entre os interlocutores foi de que o etanol poderia integrar o pacote de negociação com os Estados Unidos. Em caso de concessão por parte do Brasil, setores

eventualmente prejudicados pela abertura comercial deveriam ser compensados internamente, com apoio de políticas públicas ou mecanismos de ajuste de mercado.

### **Só ‘sensação de vitória’ recuará Trump**

Na avaliação de empresários ouvidos pelo Estadão/Broadcast durante reunião do Lide, Trump só recuará na política tarifária contra o Brasil se obtiver uma “sensação de vitória”, e — no entender dos entrevistados — é isso que o Brasil precisa entregar do ponto de vista psicológico.

Um dos participantes, enfatizando que Trump não vai “ceder de graça”, defendeu que o governo aja de um ponto de vista pragmático, técnico e “até do ponto de vista psicológico”.

Os empresários mencionaram ainda que as empresas americanas têm demonstrado estar de “portas abertas” para uma eventual negociação, mas que o presidente Trump “as fecha”.

A tarifa de 50% imposta pelo governo Trump a produtos importados brasileiros a partir de 1º de agosto foi vista pelos empresários como uma reação à postura do Brics de avaliar o uso de outra moeda como referência internacional, e não mais ao dólar.

Outro participante observou que a questão da “moeda” do Brics, citada por Lula (na verdade, a facilitação do comércio entre os integrantes do bloco, que manteriam suas moedas próprias) foi um ponto que aumentou a hostilidade de Trump em relação ao Brasil.

Na reunião do Lide, empresários levantaram ainda a possibilidade de que o governo americano não escute o Brasil em termos de negociação tarifária, mas destacam que a mobilização tem de vir do governo central brasileiro, e não de Estados ou municípios.

### **Os riscos de uma eventual retaliação**

Participantes da reunião do Lide associam uma eventual retaliação, em vez de negociação, ao risco de “explodir a cadeia produtiva” do Brasil.

Segundo outro participante, se houver retaliação por parte do Brasil, “a cadeia produtiva interna explode”, pois há possibilidade de o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, elevar ainda mais o nível de tarifas.

Outros empresários afirmam que a Seção 301 da Lei de Comércio de 1974 dos Estados Unidos — que autoriza o presidente americano a tomar todas as medidas apropriadas, incluindo retaliação tarifária e não tarifária, para obter a remoção de qualquer ato, política ou prática de um governo — abre margem para negociação, por meio também de uma “agenda positiva”.

Segundo empresários, o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, é visto como a melhor representação do governo brasileiro para fomentar um diálogo com os Estados Unidos.

### **Qual é o impacto da operação contra Bolsonaro**

Na avaliação dos empresários ouvidos pelo Estadão/Broadcast, a operação da Polícia Federal contra o ex-presidente Jair Bolsonaro, deflagrada nesta manhã, adicionou tensão ao ambiente político e pode comprometer a busca por soluções técnicas para a crise comercial com os Estados Unidos.

Um dos participantes também avaliou que o atual embate tarifário pode ganhar contornos de mobilização popular e até reconfigurar discursos políticos no Brasil.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 18/07/2025*

**DESMONTE DE DIPLOMACIA DOS EUA DIFICULTA NEGOCIAÇÃO DO BRASIL SOBRE TARIFA DE TRUMP; LEIA BASTIDORES**

Os negociadores norte-americanos perderam a força a ponto de não saber se tratativas direcionadas por eles seriam respaldadas por instâncias superiores da diplomacia e do governo

**Por Célia Froufe (Broadcast)**

BRASÍLIA - As negociações em relação à sobretaxa de 50% aos produtos exportados pelo Brasil para os EUA, a entrar em vigor em 1º de agosto, patinam por causa de um desmonte do corpo diplomático do país, apurou o Estadão/Broadcast. Conforme relatos obtidos pela reportagem, os negociadores norte-americanos perderam a força e nunca sabem se as tratativas direcionadas por eles serão respaldadas por instâncias superiores da diplomacia e do governo Donald Trump,

A maior parte das tratativas sobre o aumento de tarifas anunciada pelo republicano a vários países vêm sendo feita por diplomatas auxiliados por especialistas da área econômica.

No caso brasileiro, a ação ganhou contornos muito mais políticos do que comerciais. A partir daí, os negociadores ficam de mãos atadas para continuar no caso por não saber qual será a decisão tomada pelo presidente americano.



***Na relação Brasil-EUA, predomina a política do que a economia no momento (na foto, mediações da Bolsa de Valores de Nova York em 7 de julho, antevéspera do anúncio da tarifa para o Brasil)***  
**Foto: Spencer Platt/AFP**

Ainda é difícil desenhar, segundo integrantes do governo consultados, qual será o rescaldo da operação feita nesta sexta-feira, 18, pela Polícia Federal contra o ex-presidente Jair Bolsonaro. A questão é que, se a decisão de Trump tiver caráter realmente político, fica mais difícil ainda abrir canais de negociações técnicas.

As primeiras reações do governo ao tarifaço de Trump foram bem-vistas pelo empresariado, que foi, inclusive, consultado e acionado para colaborar com ideias e conversas com os setores com os quais negociam no exterior. Até a quinta-feira, 17, havia o temor de que uma escalada política pudesse prejudicar o comércio bilateral.

Muitos deles têm demonstrado mau humor por, até o momento, o Brasil apenas se posicionar com cartas e ameaças de reciprocidade, sem nenhum sinal de que estaria disposto a uma conversa.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o vice Geraldo Alckmin — que é quem tem capitaneado as tratativas pelo Brasil — têm enfatizado, no entanto, que estão abertos a negociar.

O governo brasileiro já enviou aos EUA duas cartas questionando o aumento das tarifas (a primeira sobre a elevação de 10% e agora em relação à de 50%).

Até o momento, não recebeu qualquer resposta dos americanos. Além disso, Trump não designou um embaixador para representar o país no Brasil. O maior posto aqui é o do encarregado de negócios, Gabriel Escobar.

No cargo desde janeiro, Escobar vem tentando entender a política doméstica brasileira e o real papel e influência de cada um dos membros da família Bolsonaro, incluindo o de Eduardo, o deputado federal licenciado que se mudou para os EUA e é apontado como o pivô do aumento das tarifas.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 18/07/2025**

### QUAL É O PAPEL DOS CONSELHOS DAS EMPRESAS AFETADAS PELAS TARIFAS DE TRUMP NA GESTÃO DA CRISE?

Especialistas em governança apontam função estratégica de conselheiros em meio às negociações, porém 'sem ultrapassar limites' da posição

**Por Shagaly Ferreira**

À medida que avança o prazo de vigência da tarifa de 50% imposta por Donald Trump aos produtos do Brasil importados pelos EUA, intensificam-se as estratégias e negociações do governo e do empresariado brasileiro para evitar impactos negativos nas relações comerciais entre os dois países. Especialistas consultados pelo Estadão dizem que o papel de conselheiros das empresas diretamente afetadas, como as dos setores do agro e de transportes aéreos, é essencial para garantir as condições de governança adequadas para a gestão da crise.

A motivação para isso é que a efetivação da taxa poderá resultar em mudanças significativas de curto e médio prazos nas companhias que exigirão decisões rápidas e estratégicas, incluindo a possível necessidade de busca por novos mercados que absorvam a produção da rota norte-americana.

E o movimento de acomodação será desafiador para todas as instâncias de planejamento e decisão das empresas. De acordo com um levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI), publicado na quarta-feira, 16, os EUA são o 3º principal parceiro comercial do Brasil e o principal destino da indústria de transformação nacional. Só no ano passado, 78,2% das exportações dessa natureza tiveram o mercado estadunidense como fim.



**Presidente dos EUA anunciou tarifa de 50% para produtos exportados do Brasil Foto: Andrew Caballero-Reynolds/AFP**

Conforme projeções da entidade, a taxa prevista para entrar em vigor no dia 1º de agosto pode significar uma perda de 0,16% no PIB brasileiro, o equivalente a menos R\$ 19,2 bilhões injetados na economia nacional. Além disso, a imposição da tarifa resultaria em perdas robustas nos postos de trabalho na agropecuária, comércio e indústria de menos: 40 mil, 31 mil e 26 mil, respectivamente.

#### **Papel do conselho**

Segundo o gerente de conhecimento e relações institucionais do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC), Danilo Gregório, a atuação dos conselhos de administração é essencial em momentos de crise como esse. No entanto, o envolvimento do colegiado dependerá da materialidade do risco para cada companhia, ou seja, de qual será o grau de impacto potencial sobre a operação da companhia e seus resultados.

Dessa maneira, diz o especialista, o conselho pode agir apoiando a diretoria na “reavaliação da cadeia de valor, na construção de cenários e na definição de respostas estratégicas, sempre com base em dados confiáveis e alinhadas ao propósito da organização”. O colegiado também pode ajudar na “definição do apetite a risco da organização e garantir que existam mecanismos adequados para identificar, mitigar e monitorar riscos relevantes.”

A coordenadora do Centro de Estudos em Ética, Transparência, Integridade e Compliance da Fundação Getúlio Vargas (FGVethics), Lígia Maura Costa, ressalta que, nesses casos, a atuação de um conselheiro não equivale a substituir o papel do executivo, mas garantir, dentro das boas práticas de governança, que “a resposta da empresa esteja alinhada com seus princípios e valores e com sua visão de longo prazo, bem como com o dever fiduciário perante os acionistas, à sociedade e aos demais stakeholders (partes interessadas).”



“Conselhos bem estruturados atuam como instâncias de supervisão de governança”, afirma. “Em um País como o Brasil, onde ainda se consolidam práticas maduras de governança e accountability (prestação de contas), os conselhos não devem silenciar diante de pressões externas de impacto econômico e geopolítico tão relevantes como essas, pois isso não representa cautela, mas sim omissão. A integridade, nesses casos, passa também pela coragem institucional de se posicionar com clareza e consistência.”

### **Atuação coletiva**

Como toda ação de conselho, a gestão de crise também é coletiva. Na análise do coordenador do Centro de Referência em ESG da Fundação Dom Cabral (FDC), Carlos Penteado Braga, ela passa pela organização de um comitê de gestão de crise, com representantes da diretoria e do conselho para a elaboração de recomendações que podem ser apresentadas durante decisões de umas mudanças significativas na rotina dos negócios.

“Dependendo do assunto (pode haver) a necessidade de contratação de especialistas externos que possam ajudar na orientação das melhores medidas diplomáticas, de comunicação e de marketing que precisam ser anunciadas pela empresa, para poder se comunicar com todos os envolvidos”, acrescenta.

Braga sinaliza ainda a necessidade de alinhamento nas decisões e comunicação liderada pelo executivo. “Não é comum um conselheiro atuar como o negociador. Todo posicionamento oficial da companhia deve vir por meio do seu CEO ou de um diretor que esteja com essa atribuição dada pelo comitê.”

### **Evitar ‘atalhos’**

Ainda que o conselho possua membros com acesso facilitado ou contato direto com agentes decisivos nas negociações, como os do alto escalão da presidência de ambos os países envolvidos na tensão comercial, é importante que o conselheiro evite “atalhos”, como a tentativa de negociação independente.

O especialista internacional em Governança, Confiança e Assuntos Públicos, Gui Athia, alerta que não é papel de um conselheiro fazer ligação para autoridades em nome da empresa. Por mais que se trate de uma boa intenção, o risco de exposição, conflito de interesse ou ruído institucional é grande, ressalta.

“Existem conversas que acontecem em caráter reservado, principalmente quando envolvem concorrência, cadeia produtiva, sigilo estratégico. Mas ‘reservado’ não é sinônimo de ‘informal’. O conselheiro que tenta agir fora da estrutura, por mais bem-intencionado que esteja, pode comprometer a própria governança da empresa. Especialmente se for por meio de canais informais ou não auditáveis, como telefonemas pessoais, mensagens diretas ou contatos paralelos.”

Segundo Athia, em meio à crise, o conselheiro deve garantir que a empresa tenha a estrutura certa para agir, e sua melhor contribuição é zelar para que a governança funcione, sem ultrapassar os limites dela. “A função do conselheiro é garantir que a empresa esteja pronta. Ajudar, sim. Agir de forma independente, não.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 18/07/2025*

## **OPERAÇÃO CONTRA BOLSONARO PODE DIFICULTAR NEGOCIAÇÕES COM OS EUA SOBRE TARIFAS, DIZEM ANALISTAS**

Por ter vinculado taxaço ao processo contra ex-presidente, Trump pode ‘dobrar a aposta’, na avaliação de especialistas; espaço para negociação diplomática também pode ficar reduzido

**Por Regina Silva**

A decisão da Polícia Federal (PF) de cumprir mandados contra o ex-presidente Jair Bolsonaro na manhã desta sexta-feira, 18, em Brasília pode dificultar as negociações tarifárias do Brasil com os Estados Unidos, segundo analistas.

Para o estrategista-chefe da RB Investimentos, Gustavo Cruz, pode ser que o presidente dos EUA, Donald Trump, “dobre a aposta”, por ter vinculado a taxaço ao processo contra Bolsonaro e defendido o ex-presidente.

Na visão de Cruz, setores mais expostos ao tarifaço como o agronegócio, com produtos como frutas, peixes, e de aeronaves podem sofrer ainda mais não só na B3, caso se arrastem as negociações sobre a imposição de 50% em tarifas a produtos exportados pelo Brasil aos EUA.



**Bolsonaro e Trump, durante encontro em 2019 Foto: Alan Santos/Presidência da República**

Como o ex-presidente já está inelegível, uma definição em relação à situação de Bolsonaro ajudaria a definir um candidato a presidente de centro-direita. “O quanto mais rápido isso for resolvido, melhor. Aumenta a percepção de que acabe o julgamento em setembro, indicando avanço neste caso”, diz, no sentido de deixar espaço para que a centro-direita já defina quem

será o opositor na eleição presidencial de 2026 ao atual presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que pode concorrer ao pleito.

Para Gabriel Mota, especialista em renda variável da Manchester Investimentos, a operação da PF contra Bolsonaro pode contaminar os ativos brasileiros, não pela decisão em si, mas devido ao tarifaço dos Estados Unidos a produtos brasileiros. “Acredito que terá efeito, não pelo fato em si, mas por causa de uma possível precificação de tarifas mais altas”, analisa.

A indicação, por ora, é de movimentos sutis. Na visão de Mota, pode ser que o mercado espere um pouco para ver se haverá alguma reação de Trump. Para, em seguida, “aí ficar mais cético.”

Já o cientista político e sócio da Tendências Consultoria, Rafael Cortez, diz que a operação traz riscos à negociação tarifária entre Estados Unidos e Brasil. “O fundamento para as tarifas é menos legitimado por questões comerciais e mais pelo julgamento do ex-presidente Bolsonaro e por ações judiciais envolvendo big techs”, pontua Cortez.

“Tivemos dois movimentos no campo jurídico que foram na contramão do que Trump havia sinalizado. Primeiro, a Procuradoria Geral da República se manifestou pela condenação do ex-presidente, e, agora, uma ação da Polícia Federal restringindo direitos e liberdades de Bolsonaro”, observa.

Na avaliação do cientista político, o espaço para a negociação das tarifas entre os dois países na frente diplomática é diminuto, visto que ainda há o risco de entrada em vigor das medidas já anunciadas, além de possíveis novas rodadas de retaliação por parte dos EUA.

Para Cortez, a ação da PF contra Bolsonaro também impacta a possível candidatura do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), em 2026. Inicialmente, Tarcísio expressou apoio à decisão de Trump em aumentar as tarifas para 50%, mas agora “tenta tirar o pé”, segundo o cientista político. “É importante entender como esse impacto será percebido para o Tarcísio, se vão dobrar a aposta do projeto político dele ou se ele vai perder apoio de grandes agentes econômicos”, ressalta.

**Tornezeira pode acirrar ameaças**

A ordem da Justiça brasileira para colocar tornozeleira eletrônica no ex-presidente gera expectativa de que Trump eleve o tom nas ameaças tarifárias contra o Brasil, afirma o economista André Perfeito.

Trump deve agir por dois motivos, em sua avaliação. Primeiro, para manter coerência lógica, ele não pode recuar contra o Brasil, caso contrário irá mostrar fraqueza. Segundo, como estratégia diversionista diante da pressão interna que enfrenta nos EUA, especialmente no caso Epstein. /Com Anna Scabello e Silvana Rocha

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 18/07/2025**

## **NEGOCIAÇÃO COM TRUMP ENVOLVERÁ 'UM JUDICIÁRIO NÃO TÃO INDEPENDENTE COMO NO BRASIL', DIZ ESPECIALISTA**

Em vez de um embate nos tribunais, Fernanda Burle, que atuou em Washington na Câmara de Comércio dos EUA, vê como mais efetiva uma ameaça de retaliação na área de patentes

**Por Carlos Eduardo Valim**



### **Entrevista com Fernanda Burle - sócia da MJ Alves Burle e Viana Advogados**

A advogada pernambucana Fernanda Burle conheceu de perto os bastidores do lobby na capital federal americana. Lidou, inclusive, com o Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês), órgão que, a mando do presidente Donald Trump, abriu na terça-feira, 15, investigação sobre práticas comerciais do Brasil. A experiência de Fernanda vem da época em que, por dois anos, dirigiu a divisão internacional do Conselho de Negócios Brasil e Estados Unidos, da Câmara de Comércio dos Estados Unidos, em Washington.

O Conselho, estabelecido em 1976, é o braço responsável por, dentro da Câmara, fazer a promoção do livre-comércio entre os dois países e ajudar empresas americanas a fazer negócios e investir no Brasil, em especial aquelas com operações no País.

A Câmara de Comércio dos Estados Unidos é, por sua vez, a maior entidade de lobby do mundo, congregando cerca de 3 mil entidades americanas, como as associações empresariais estaduais e setoriais, para que possam influenciar o Congresso americano.

É como se o Brasil tivesse uma associação atuando em Brasília que representasse as federações das Indústrias de São Paulo (Fiesp) e do Rio de Janeiro (Firjan), a Confederação Nacional da Indústria (CNI), ao lado das associações de serviços, comércio e de agronegócios.

Com a experiência nesse meio, Fernanda Burle afirma que a estratégia de Trump de recorrer ao USTR tem uma motivação mais de exercer pressão sobre o Brasil e assustar os seus negociadores do que, de fato, encontrar justificativas para o aumento de tarifas contra as vendas do País. O processo todo tem um rito que pode levar a mais de um ano, ela observa, e as negociações comerciais entre os dois países podem levar menos tempo.

A advogada defende que o Brasil responda com mais dureza, com ameaças de retaliação na área de patentes, "o que causa medo nos americanos", e não acredita que a judicialização nos Estados Unidos contra a aplicação das tarifas possa surtir resultado, já que os juízes indicados por Trump estão alinhados com a Casa Branca.

***Leia a entrevista com o Estadão.***



**Como forma de pressão sobre o Brasil, Trump determinou uma investigação das práticas comerciais do País Foto: Alex Brandon/AP**

**O que significa Trump colocar o USTR para investigar o Brasil?**

O USTR fica do lado do escritório da Câmara de Comércio, onde eu trabalhava em Washington. Então, conheci bem a sua atuação. Ele seria o equivalente a um Ministério do Desenvolvimento, mas com um pouco de Itamaraty e de Receita Federal. Ele passa por cima de qualquer ministério. Passa por cima até do

secretário de Comércio. Só o Tesouro tem mais força do que ele e acumula mais poder. Hoje, o Jamieson Greer é o representante do USTR, mas no primeiro mandato de Trump a posição era do Bob Lighthizer, o criador de muito da estratégia atual de tarifas. Ele é o mentor do Greer, que ainda dizem que responde a ele. Ele é mais a eminência parda. Agora, Trump está fazendo tudo que o Lighthizer queria fazer no primeiro mandato e não estava conseguindo. Estive com ele há dois meses. Perguntado sobre os impactos no mercado dessa estratégia, ele disse que a volatilidade das tarifas veio para ficar, e que o mercado vai acabar se acostumando a ela.

**Então, o USTR está mais alinhado à ala do governo que gosta mais de tarifas e se preocupa menos com os seus impactos nos mercados e na inflação, em vez da ala que seria mais pragmática, do secretário do Tesouro, Scott Bessent?**

As pessoas alinhadas com Lighthizer têm uma visão muito antiga. Há muitas décadas se entendeu que o livre mercado traz benefícios. É claro que, com a pandemia, existiu movimento de volta ao protecionismo. Mas a mentalidade deles é muito retrógrada. Não têm a concepção atual de movimento de bens, de cadeia de valor global. Eles falam abertamente 'por que vou fazer acordo com a Inglaterra? Para vender oito carros a mais?' Eles reclamam do déficit comercial que os EUA têm com outros países e, quando se alega que não estão contabilizando o superávit de serviços, dizem "isso não conta, não".

**No caso do Brasil, é mais complicado para Trump justificar as tarifas, porque o País não tem nem superávit de bens contra os EUA. A investigação seria uma forma de justificar criar tarifas contra o Brasil? E por que, de fato, viramos o alvo da tarifa mais alta das anunciadas por cartas?**

O Brasil nunca foi muito visado por causa desse déficit. É um dos poucos grandes que não têm superávit com eles. Viramos alvo, primeiramente, porque Trump está fazendo isso com o mundo todo. Em segundo lugar, mesmo que o pessoal tenha aliviado nas declarações oficiais, ele ficou incomodado com a reunião do Brics, no Brasil. E, em terceiro, tem a questão política, com a citação ao ex-presidente Jair Bolsonaro. Daí, o USTR puxou a capivara do Brasil. Mas aquilo não faz sentido, reclamar de patentes, do sistema de pagamentos brasileiros, de anticorrupção, entre outras coisas. Resgataram coisas antigas. O USTR monitora permanentemente. Tudo entra lá, independentemente do peso ou de a questão estar resolvida. Então, eles puxaram tudo que mencionava o Brasil. Etanol era o único tema que estava ainda na pauta de reclamações dos EUA, dentre as coisas citadas.

**Foi estranho mesmo o comunicado ter levantado a questão ambiental, sendo Trump vocal contra a agenda de sustentabilidade?**

Sim, levantaram até isso, mesmo ele sendo contra essa agenda. Não faz sentido eles falarem disso, se não aderiram nem ao Acordo de Paris. Trump nunca quis reclamar do Brasil por isso. O governo de Joe Biden até levantou brevemente. Mas nada dessas questões faz sentido.

**No Brasil, se fala muito que tudo isso é uma estratégia de ameaçar para depois negociar e tentar ganhar em algum ponto. Mas, ao recorrer ao USTR, será que Trump não quer aplicar mesmo a tarifa de 50% que anunciou?**

A investigação dá mais pressão. É para assustar. Não é para aplicar. A pressão acontece com outros países. Não vai ser porque existe essa investigação que as tarifas serão mesmo aplicadas ou



aceleradas. A investigação no USTR tem um rito. Não é algo de curto prazo. É preciso ouvir as empresas. Todo mundo dá a sua contribuição. O governo brasileiro vai poder mandar esclarecimentos. Falar que vai investigar serve muito mais para assustar e trazer para a negociação. As negociações vão ocorrer e devem acabar antes que o processo se conclua. A consulta pode durar um ano, depois ainda tem um período para definir medidas de retaliação. Leva bastante tempo.

### **Trump já usou essa seção 301 contra outros países, além do Brasil?**

Tinha contra a China um pedido de investigação em seção 301, na questão de serviços digitais, e havia uma reclamação de que as empresas americanas estavam usando a Inglaterra como paraíso fiscal. Mas tudo isso aconteceu na primeira gestão do Trump.

### **Trump pode ter buscado esse caminho depois de ter recebido críticas por conta de que as ameaças de tarifas ao Brasil tinham muito caráter político, com menções ao julgamento de Bolsonaro, e pouco comercial, o que não justificava a alegação dele de que é uma emergência nacional?**

Já houve uma judicialização das tarifas em outros casos, quando ele começou a revelar as ameaças de alíquotas que aplicaria aos países. A ação foi favorável em primeira instância à provocação feita por governadores contra as tarifas. Houve um recurso e, depois, eles perderam no tribunal. Então, agora, existe uma compreensão de que Trump teria o direito de taxar com base em legislação doméstica.

### **Nem se pode alegar que a taxação foi política, e não comercial, por ele ter citado Bolsonaro na carta?**

Talvez, realmente, seja mais fácil ainda ter uma decisão favorável para uma ação reclamando que a medida contra o Brasil tem motivação política. Mas a questão é que a Suprema Corte está mais alinhada com ele.

### **Então, judicializar não seria o melhor caminho para o Brasil?**

Os EUA não têm o Judiciário independente como no Brasil. Trump já indicou a grande maioria de juízes de primeira instância. Então, não existe muita esperança de ganhar a ação. Lá, os juízes são indicados ou eleitos, em campanha por votos mesmo. As notícias que temos de advogados que mapeiam isso é que dois terços dos juízes são alinhados com ele. Além disso, existe a tradição de um Judiciário menos intervencionista. Caem esses casos para os juízes, e eles lá dizem que não vão julgar, com base na Constituição pequena, diferentemente da nossa, que é bem extensa. E que, se é uma questão política, deve ser tratada pelos políticos.

### **Mas, então, como Trump perdeu, num primeiro momento, o processo sobre ter direito a aplicar as tarifas comerciais, e não o Congresso?**

Existiu no começo essa movimentação do Congresso, contestando o direito de aplicar tarifas, mas depois parou. Trump se valeu de lei que permite isso com base em emergência nacional. Ele fez o que nós, advogados, chamamos de circumvent. Ele contornou a questão. Pela lei, ele não poderia aplicar tarifas nem pela questão comercial, mas piora ao basear as justificativas em questões políticas. A primeira ação caiu para um juiz que não era alinhado com o Trump, mas depois ele recorreu e ganhou. E, se o caso chega à Suprema Corte, ele ganha. Então, acredito que não há muito prejuízo em o Brasil judicializar a questão, mas ninguém quer investir muito nisso, porque não dará resultado.

### **Qual seria um caminho melhor?**

Dizer que os consumidores vão pagar mais por esse café do Brasil pode ter mais efeito, se escolhidos os atores certos. O que funciona para pressionar os EUA não será a diplomacia, ou o governo brasileiro. Mas, sim, as empresas americanas que compram esses insumos, principalmente, os compradores de aço. Eles têm mais dificuldades para encontrar outros fornecedores. O mais forte é usar o lobby das empresas americanas em cima do governo americano. O governo brasileiro já está um pouco com esse viés. O lobby tem de estar lá mesmo em Washington. Cada exportador brasileiro precisa procurar a associação de seus compradores.

### **Será a única forma de responder às ameaças com eficácia?**

Além do lobby, outra área que costuma causar muito impacto pode ser se o Brasil retaliar em propriedade intelectual. Isso assusta muito os americanos, os setores de tecnologia e as farmacêuticas. Já trabalhei em demanda de um caso de algodão, na OMC (Organização Mundial do Comércio). Estava em Genebra e depois em Washington quando se chegou ao acordo. O que a gente fez? A gente criou uma coalizão de diversos setores e disse, 'se continuar o subsídio para o algodão, não vou pagar a propriedade intelectual de nenhuma empresa americana'. Essa é uma forma de os países mais fracos do ponto de vista do comércio ganharem uma disputa. O caso clássico foi do Equador, que suspendeu todo o pagamento de direitos autorais de toda música americana. Foi a primeira decisão OMC de retaliação cruzada. E era um caso sobre subsídios a bananas, e o Equador ganhou o direito de retaliação. No caso do algodão, era propriedade intelectual. Isso é mais forte. Afeta principalmente as farmacêuticas, que vão pressionar para isso não acontecer.

### Então, o governo deveria ameaçar mais?

Está todo mundo muito diplomático, o governo brasileiro, as empresas. Todo mundo com muito medo e diplomático demais. O pleito mais imediato é de adiar as tarifas. Todo mundo, não só no Brasil, tem medo de retaliar. Trump é meio desequilibrado. Se você tem uma economia muito forte, pode retaliar. Também ouvi de alguém do alto escalão da política, de cargo neutro, que tinha informações de que Bolsonaro faria um pedido para Trump baixar as tarifas. Isso faria sentido. Todos podem se beneficiar. Trump ganhou o apelido de TACO, sigla em inglês para Trump sempre se acovarda. Então, com um pedido do Bolsonaro, ele pode lucrar dizendo que se sacrificou pelo Brasil, e Trump terá uma razão para justificar voltar atrás.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 18/07/2025*

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### EM DISPUTA JUDICIAL COM A MAERSK, ANTAQ DEFENDE RESTRIÇÕES NO LEILÃO DO TECON 10, NO PORTO DE SANTOS

Pelo edital do leilão, só podem participar da primeira fase do certame empresas que não têm terminais no cais santista; a Maersk já é acionista de uma concessão em Santos, do Brasil Terminais Portuários (BTP)

*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



**Tecon 10, no Porto de Santos — Foto: Divulgação/Ministério dos Portos e Aeroportos**

A Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) voltou a defender o leilão do Tecon 10, novo terminal de contêineres no Porto de Santos, com restrições à participação de operadores que já têm terminais no cais santista. O posicionamento foi dado no âmbito da ação judicial movida pela empresa de navegação Maersk contra essa limitação que consta no edital da Antaq.

O grupo, um dos principais interessados na concorrência, é acionista de uma concessão em Santos, do BTP (Brasil Terminais Portuários), ao lado da MSC. Pela regra defendida pela Antaq, as companhias de navegação não poderiam disputar a primeira fase do leilão do Tecon 10 e só poderiam entrar na concorrência em uma segunda rodada, caso não haja interessados na primeira — cenário considerado remoto. Diante do posicionamento, no fim de junho a Maersk decidiu entrar com ação contra a medida.



Em sua manifestação no processo judicial, publicada na quinta-feira (17), a Antaq afirmou que a Maersk teve oportunidade de defender seu ponto de vista ao longo do processo, tanto em audiências públicas realizadas como também durante reuniões promovidas em abril com as empresas, para discutir a questão concorrencial. O órgão também defendeu que a definição do leilão em duas fases não é uma mudança que gere necessidade de nova audiência pública, como defendeu a Maersk.

***A Antaq também defendeu o modelo em duas etapas, afirmando que “é entendimento bastante consolidado no âmbito do TCU [Tribunal de Contas da União] que, não somente é possível, mas desejável, diante de riscos à concorrência, sejam adotadas restrições à participação nos certames licitatórios”.***

A agência argumenta que a opção pelo leilão em duas fases foi feita “justamente como forma de minimizar o risco de diminuição da concorrência pelo mercado proveniente da adoção somente da proibição da participação dos incumbentes”.

***O órgão diz ainda que a Maersk poderá ser beneficiada pelo atraso na licitação do novo terminal, mas que “a situação atual de estrangulamento no Porto de Santos precisa de tratamento urgente”.***

Após a manifestação da Antaq, a companhia respondeu no processo nesta sexta-feira (18) defendendo novamente a realização das audiências públicas e criticando a restrição. A empresa disse que o modelo de leilão em duas fases, “totalmente inédito e jamais ventilado nas audiências públicas ou consultas anteriores”, foi criado apenas após a realização das audiências públicas.

***“O que existe é uma mudança radical, unilateral e surpreendente da estrutura do certame — admitida pela própria Antaq como sem precedentes —, violando, por isso, os princípios da transparência, participação e segurança jurídica que regem a administração pública”, disse a empresa.***

A companhia afirmou ainda que “não há uma só citação de estudo concorrencial, ‘sólida pesquisa’ ou norma para motivar a inserção da proibição de participação dos atuais incumbentes na ‘primeira fase’ da licitação.

Já em relação ao risco de atraso no processo, a Maersk afirmou que “age no momento certo e oportuno”, atuando “prontamente para que o vício seja corrigido o mais rápido possível, a fim de que o processo retome seu curso dentro da legalidade” e que “se tivesse interesse em simplesmente atrasar o processo, teria aguardado e utilizado da nulidade de algibeira. [Mas] não o fez”, afirmou.

Procurada, a Maersk disse, em nota, que “defende regras claras no edital do Tecon Santos 10” e que “vetar a participação de empresas com ampla experiência internacional, responsáveis pela gestão de alguns dos portos mais eficientes do mundo, sem estudos aprofundados que respaldem essa decisão, reduz significativamente o potencial do projeto”.

O juiz já chegou a negar o pedido de liminar da Maersk no processo, dado que a questão está em debate no Tribunal de Contas da União (TCU).

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 18/07/2025**

## **TPL AMPLIA PRESENÇA NO ESPÍRITO SANTO E APOSTA EM INCENTIVOS FISCAIS DE SERRA PARA ACELERAR CRESCIMENTO LOGÍSTICO**

Com três galpões em operação na cidade, empresa reforça investimento regional e destaca vantagens tributárias e estratégicas do polo capixaba para a cadeia de distribuição nacional

**Por PressWorks**



### **Divulgação — Foto: PressWorks**

A TPL | Platinum Log, maior empresa especializada em fulfillment do país, está consolidando sua presença no Espírito Santo com três galpões em plena operação na cidade de Serra. A escolha da região vai além da localização estratégica: a companhia aposta nos benefícios fiscais e na infraestrutura competitiva do estado como alavancas para ampliar sua atuação nacional.

O Espírito Santo, em especial o município de Serra, vem se destacando como um dos principais polos logísticos do Brasil. O estado oferece regimes de incentivos fiscais como o Compete-ES, que reduz a carga tributária sobre circulação de mercadorias (ICMS), e políticas de atração de investimentos que favorecem empresas do setor de distribuição, e-commerce, transporte e armazenagem.

"A cidade de Serra combina localização privilegiada — próxima a grandes centros consumidores — com um ambiente de negócios favorável, marcado por incentivos fiscais e eficiência operacional. Isso nos permite oferecer soluções mais competitivas e com menor custo aos nossos clientes", explica Marcelo Terrazzan, CEO da TPL.

Além da forte atuação no e-commerce e na logística direta ao consumidor final, a TPL também tem ampliado sua operação B2B, com soluções sob medida para indústrias, atacadistas e distribuidores. A empresa oferece serviços integrados de armazenagem, abastecimento de redes físicas e redistribuição regional, com sistemas adaptáveis para operações de alta complexidade. A proposta é garantir visibilidade, eficiência fiscal e ganho de escala para empresas que operam em diversos canais.

A malha rodoviária integrada, a proximidade com o Porto de Vitória e a boa disponibilidade de mão de obra qualificada tornam o município uma escolha estratégica para operações logísticas que buscam escala, agilidade e equilíbrio fiscal. A presença de ZPEs (Zonas de Processamento de Exportação) e o potencial de integração com modais ferroviário e marítimo ampliam ainda mais as oportunidades da região.

A TPL vê no Espírito Santo um território em plena expansão para empresas que desejam descentralizar suas operações e alcançar maior eficiência na última milha. Com mais de 60 mil m<sup>2</sup> de área construída nos três centros de distribuição em Serra, a empresa reforça sua posição como parceira de grandes marcas em busca de performance logística e otimização de custos.

"Apostamos em Serra porque acreditamos na combinação entre política fiscal inteligente e infraestrutura logística moderna. É uma equação que gera vantagem competitiva real para quem precisa entregar mais, com menos", afirma Terrazzan.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 18/07/2025**

## **CHINA AMEAÇA BLOQUEAR VENDA DE MAIS DE 40 PORTOS, INCLUINDO O CANAL DO PANAMÁ**

Pequim quer que a empresa chinesa Cosco receba uma participação da venda dos terminais da CK Hutchison para a BlackRock e a Mediterranean Shipping Company

**Por Angela Christy e Mrinmay Dey, Em Reuters — Bangalore**

A China está ameaçando bloquear a venda de mais de 40 portos, pertencentes à empresa CK Hutchison, sediada em Hong Kong, para a gestora BlackRock e a Mediterranean Shipping Company,

caso a empresa chinesa de navegação Cosco não receba uma participação, segundo informações publicadas do "Wall Street Journal".

A proposta de venda também chamou a atenção do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que repetidamente expressou o desejo de reduzir a influência chinesa na região do Canal do Panamá e classificou o acordo como uma "recuperação" da hidrovia desde que foi anunciado.



— Foto: Jeenah Moon/Bloomberg

Segundo o jornal, autoridades chinesas informaram à BlackRock, MSC e Hutchison que, se a Cosco for deixada de fora do acordo, Pequim tomará medidas para bloquear a venda proposta dos portos pela Hutchison. Leia também: Para diretor da Eurasia, medidas contra Bolsonaro podem acelerar sanções dos EUA contra Moraes Vale tudo na energia do Brasil

"A China sempre se opôs firmemente ao uso de coerção econômica, hegemonia, intimidação e violação dos direitos e interesses legítimos de outros países", disse hoje o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores, Lin Jian, ao questionado

sobre o relatório em coletiva de imprensa.

A CK Hutchison, do magnata Li Ka-shing, anunciou em março que venderia sua participação de 80% no negócio de portos, que abrange 43 portos em 23 países. O negócio tem um valor empresarial de US\$ 22,8 bilhões, incluindo dívidas.

Após muita análise e críticas na China, a CK Hutchison confirmou em maio que a MSC, operada pela família do bilionário italiano Gianluigi Aponte e uma das maiores empresas de transporte marítimo de contêineres do mundo, era o principal investidor de um grupo interessado em comprar os portos.

A BlackRock, MSC e Hutchison estão abertas à possibilidade de a Cosco adquirir uma participação. No entanto, é provável que as partes não cheguem a um acordo antes do prazo final de 27 de julho para as negociações exclusivas entre a BlackRock, MSC e Hutchison, segundo o relatório.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/07/2025

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### TARIFAÇÃO PREJUDICARÁ EUA E TRARÁ PERDA DE 0,16% DO PIB BRASILEIRO, ESTIMA CNI

Da Redação Portos e logística 18/07/2025 - 20:54



Um levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) indica que os Estados Unidos seriam os principais prejudicados caso sejam adotadas as tarifas de importação anunciadas pelo presidente americano, Donald Trump, sobre produtos importados do Brasil e de outros países. A pesquisa, que traça um panorama das relações comerciais entre empresas brasileiras e americanas, teve como base fontes oficiais e estudos econômicos (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE; Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços-MDIC; e Universidade

Federal de Minas Gerais-UFMG).

De acordo com o levantamento, o PIB americano pode cair 0,37% a partir das barreiras tarifárias impostas a Brasil, China e 14 outros países, além das taxas impostas à importação de automóveis e aço de qualquer lugar. O tarifaço, indica o estudo, pode reduzir em 0,16% o PIB do Brasil e da China, além de provocar queda de 0,12% na economia global e, no comércio mundial, retração de 2,1%, equivalentes a US\$ 483 bilhões.

O presidente da CNI, Ricardo Alban, informou que os números mostram que a política de tarifas que vem sendo adotada por Trump terá repercussão negativa para todos, principalmente para os americanos. “É um perde-perde. A indústria brasileira tem nos Estado Unidos 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”, afirmou Alban.

Segundo a pesquisa, a imposição pelo governo americano de tarifas de importação de 50% sobre produtos brasileiros teria impacto de R\$ 19,2 bilhões no PIB (0,16%) e de R\$ 52 bilhões nas exportações do país, podendo acarretar a perda de 110 mil empregos no Brasil. Os estados mais prejudicados, em termos de produção industrial, seriam São Paulo, com perda R\$ 4,4 bilhões, Rio Grande do Sul, com R\$ 1,9 bilhão, Paraná, também com R\$ 1,9 bilhão, Santa Catarina, com R\$ 1,7 bilhão, e Minas Gerais, com R\$ 1,66 bilhão.

O levantamento divulgado pela CNI informa ainda a participação das exportações de produtos brasileiros para os Estados Unidos por setor: indústria extrativa (4,5%); extração de petróleo e gás natural (5,3%); indústria de transformação (2,6%); outros equipamentos de transporte (aeronaves e embarcações) (22,1%); madeira (17%); metalurgia (10,1%); máquinas e equipamentos (4,8%); couros e calçado (4,5%); e celulose e papel (4,5%).

Ainda segundo o estudo divulgado pela confederação, há previsão de perdas de exportação de 23,61% no segmento de tratores e máquinas agrícolas, com redução de 1,86% na produção, de 22,33% na exportação de aeronaves, embarcações e outros equipamentos de transporte, com queda de 9,19% na produção, e de 11,31% na exportação de carnes de aves, com redução de 4,18% na produção.

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

**Data: 18/07/2025**

## **AINDA NÃO É HORA DE RECORRER À LEI DE RECIPROCIDADE, AVALIA JURISTA**

**Por Nelson Moreira Portos e logística 18/07/2025 - 20:31**



Pedro Calmon Filho, especialista em Direito Comercial e Marítimo, considera legislação um instrumento de defesa dos interesses brasileiros, mas alerta para risco de efeitos prejudiciais para empresários brasileiros que dependem de insumos oriundos dos EUA e para consumidores no Brasil

O advogado Pedro Calmon Filho, professor de Direito Comercial e Marítimo e ex-juiz do Tribunal Marítimo Brasileiro, avalia como positiva a aprovação e a regulamentação da Lei de Reciprocidade, aprovada pelo Congresso e sancionada pelo presidente Luís Inácio Lula da Silva. Ele considera a legislação um instrumento de defesa dos interesses do Brasil diante de cobranças de tarifas sobre produtos brasileiros sem justificativas técnicas ou econômicas.

“Do ponto de vista legal, creio que o governo se posiciona bem ao criar a Lei de Reciprocidades”, afirmou o advogado à Portos e Navios. Segundo a avaliação de Calmon Filho, a nova legislação oferece ao Brasil ferramenta própria para definir tarifas específicas para parceiros econômicos, sejam países ou blocos, quando considerar que os interesses do país estão sendo prejudicadas por mediadas que fogem às regras do comércio mundial.

Para ele, por ser uma lei própria, o governo brasileiro, caso decida recorrer a ela, não estaria sujeito a sanções de organismos reguladores multilaterais, como a Organização Mundial do Comércio (OMC). “A partir de que temos uma lei interna, o Brasil não depende da OMC”, assegurou. Mas, mesmo diante da ameaça do presidente do Estados Unidos, Donald Trump, de impor, a partir de 1º de agosto, tarifas de importação de 50% sobre todos os produtos importados do Brasil, ele acha que ainda não é momento de recorrer à Lei de Reciprocidades.

“Poderíamos estar impondo tarifas, mas não sei se isso seria vantajoso para o Brasil”, ponderou. Ele argumenta que aumentar, como retaliação, as tarifas cobradas dos produtos americanos importados pelo Brasil poderia trazer efeitos prejudiciais para empresários brasileiros que dependem de insumos oriundos dos Estados Unidos e para os consumidores brasileiros, que seriam impactados pelo repasse para os preços dos impostos majorados. “Não precisamos prejudicar ninguém”, disse.

Calmon Filho argumenta que, antes de pensar em impor retaliações, o Brasil deve buscar a negociação diplomática para, num primeiro momento, adiar a entrada em vigor das tarifas anunciadas por Trump e, em seguida, buscar acordos que evitem a cobrança de taxas que prejudiquem empresas e consumidores tanto do Brasil como dos Estados Unidos. “Negociar é a melhor opção. Tenho convicção de que Trump vai adiar as tarifas”, acredita.

Nesse sentido, ele elogia a decisão do governo brasileiro de criar uma Comissão Interministerial, liderada pelo ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, com a participação de empresários brasileiros para estudar o assunto e definir os argumentos brasileiros nas tratativas com os americanos.

Ele acredita que a escolha do vice-presidente como interlocutor do lado brasileiro foi boa opção do governo brasileiro. “Alckmin é pessoa correta para essa negociação. Foi governador de São Paulo, o estado mais rico e mais industrializado e que seria o mais prejudicado pelas tarifas, além de ser desenvolvimentista e sempre ter apoiado a produção nacional”.

Segundo o advogado, foi correta também a primeira reação do governo após o anúncio das cobranças das tarifas de 50%, ainda mais por causa de seu viés político, para reafirmar a soberania nacional. “A gente não pode aceitar que se atente contra a nossa soberania”, disse. Calmon elogia ainda a decisão de, depois da primeira resposta, o Brasil arrefecer no embate político e buscar caminhos para a negociação, como indica a criação do Comitê Interministerial.

Além disso, o advogado afirmou que o país tem, no Itamaraty e nos diplomatas brasileiros, outros instrumentos de peso para levar a discussão para a questão comercial, fora dos questionamentos políticos feitos pelo presidente americano sobre os poderes institucionais brasileiros. “Tenho convicção de que o Itamaraty é muito hábil para estabelecer uma negociação”, comentou.

Calmon sustenta sua convicção no adiamento da cobrança das tarifas não apenas na decisão do governo e dos empresários brasileiros de buscarem negociação com os americanos para mostrar que a majoração delas não respeita critérios técnicos e não se sustenta em argumentos corretos. Para ele, a reação já demonstrada por importadores americanos de produtos brasileiros e empresários dos Estados Unidos que dependem de insumos fabricados no Brasil para sua produção será fundamental.

O advogado lembra que a imposição de tarifas de importação elevadas sobre os produtos brasileiros afetará diretamente empresas e consumidores americanos e terá reflexo tanto na produção quanto nos preços no mercado interno dos Estados Unidos, sendo fator de risco inclusive para reflexos inflacionários, agravando a situação que vem sendo mostrada pelos índices de elevação de preços naquele país. Ele prevê que o passo seguinte serão as manifestações de consumidores quando os preços mais elevados em consequência de as taxas de importação chegarem aos pontos de venda e que isso pode forçar o governo americano a recuar e negociar.

**Brasileiros prejudicados podem pedir ressarcimento**

Calmon Filho argumenta que os cancelamentos de contratos, inclusive de produtos que já estavam em portos brasileiros à espera de embarque para os Estados, abrem possibilidade de que os exportadores brasileiros prejudicados possam acionar seus parceiros comerciais na Justiça, seja brasileira ou americana, de acordo com o foro estabelecido nos acordos, para cobrar ressarcimento dos custos com transporte, armazenagem e perdas. “Todo contrato comercial estabelece normas para cobrar esse tipo de compensação por quem não teve responsabilidade pela quebra de contrato”, informou.

Além disso, mesmo que os importadores americanos aleguem que foram surpreendidos com o anúncio das tarifas de 50% sobre os produtos brasileiros a partir de agosto e que os bens embarcados no Brasil depois dele não chegariam ao destino antes da vigência das novas taxas por causa do tempo de viagem, em torno de 20 dias, eles podem ser contestados. Ainda mais porque não podem alegar ter sido surpreendido, já que desde abril o presidente americano vem usando tarifas como forma de pressão econômica e política sobre parceiros comerciais.

“Não há tanta surpresa na imposição de tarifas que possa ser usada como excludente de responsabilidade”, disse. Ele alertou, no entanto, que os produtores brasileiros devem ponderar as vantagens e riscos de adotarem ações pedindo ressarcimento, ao lembrar que isso pode acarretar reflexos negativos em negociações futuras. “Brigar com seu cliente pode não ser uma boa briga”, afirmou Calmon.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 18/07/2025*

## PORTO DO RIO CHEGA AOS 115 ANOS E APOSTA EM MELHORIAS NO ACESSO AQUAVIÁRIO

*Da Redação Portos e logística 18/07/2025 - 19:44*



O Porto do Rio de Janeiro (RJ) comemora seus 115 anos, neste domingo (20), anunciando investimentos em infraestrutura e melhoria no acesso aquaviário, como dragagem e implantação do sistema de calado dinâmico. A autoridade portuária destaca que as mais recentes obras concluídas contemplaram o canal de acesso, as bacias de evolução e os berços de atracação dos terminais de contêineres. Segundo a administração do porto, as intervenções adequaram o calado para receber navios porta-contêineres de até 366 metros de comprimento.

O investimento total foi de R\$ 165,6 milhões. Além disso, segundo a PortosRio, já foram contratadas novas dragagens para o Cais da Gam1boa (Fase 1) e o Canal de Barra Grande (Fase 2), com aporte de R\$ 116,9 milhões. O início das obras está condicionado, no entanto, à emissão da licença ambiental.

De acordo com a PortosRio implantação do sistema de calado dinâmico ReDraft, está em fase de testes desde outubro de 2024 e seguirá em caráter experimental até, pelo menos, outubro de 2025. O software usa em tempo real dados ambientais, como maré, vento, corrente e ondulação, para calcular, de forma dinâmica, a distância entre o navio e a profundidade do canal e dar mais segurança e mais eficiência à navegação.

Segundo a gerente de acesso aquaviário do Porto do Rio, Tatiana de Quadros Pereira, o ReDraft, inicialmente aplicado a porta-contêineres com calado superior a 11,5 metros no Canal de Barra Grande, tem potencial de ampliação para outros tipos de embarcação. Entre os benefícios esperados, informou, estão o aumento do calado operacional em condições favoráveis, mais segurança nas manobras, otimização da capacidade de carga e melhor aproveitamento das janelas de maré.

A administração portuária explicou que as melhorias no acesso aquaviário permitirão atrair embarcações maiores e aumentar a eficiência das que já operam no porto. “Com isso, haverá redução do frete morto e elevação da produtividade logística, com aumento no tráfego de embarcações e na movimentação de carga, ou seja, mais competitividade para o Rio de Janeiro e para o Brasil”, destacou Leandro Lima, superintendente de gestão portuária dos portos do Rio de Janeiro, Niterói e Forno.

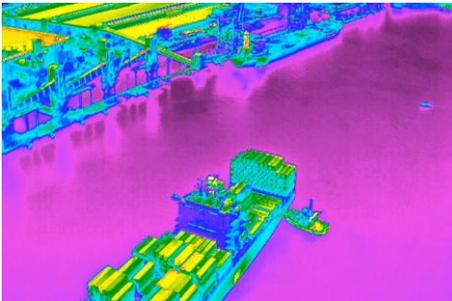
O diretor-presidente da PortosRio, Francisco Martins, acredita que a melhoria da infraestrutura é o principal serviço público que uma autoridade portuária deve oferecer para melhorar a movimentação. “Projetos como as dragagens e o calado dinâmico são fundamentais para garantir que nossos portos estejam preparados para receber embarcações de maior porte, fortalecendo a conexão com os principais mercados internacionais”, destacou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/07/2025*

### **APS PUBLICA EDITAL PARA IMPLANTAÇÃO DO VTMIS DE SANTOS**

*Da Redação Portos e logística 18/07/2025 - 20:17*



A Autoridade Portuária de Santos (APS) publicou, nesta sexta-feira (18), o edital, com cronograma das datas de entrega das propostas de licitação para a implantação do sistema de gerenciamento de informações do tráfego de embarcações (Vessel Traffic Management Information System — VTMIS). Segundo a administração do complexo paulista, ele vai permitir mais eficiência nas operações, mais segurança na navegabilidade e apoio ao combate a crimes, como tráfico de drogas, e impedir acesso não autorizado de navios.

De acordo com a APS, o sistema, que terá câmeras e estações elevadas, faz parte do pacote tecnológico que vindo sendo adotado em Santos. Ele inclui ainda o Sistema Integrado de Gestão Portuária (PMIS, na sigla em inglês), o Sistema de Sequenciamento de Navios, o Gêmeo Digital, a Rede 5G, o Smart Porto e o Aplicativo Porto de Santos.

As imagens geradas pelo VTMIS serão apresentadas, em tempo real, num Centro Operacional na própria APS, que terá a capacidade de interagir com o tráfego de embarcações e responder a todas as situações, desde a aproximação dos navios, áreas de fundeio, canal de acesso e até os terminais privados da Usiminas Tiplam/VLI, informou o gestor do VTMIS, Carlos Marden.

O VTMIS Santos também compartilhará dados para apoiar as operações da Polícia Marítima, da Marinha do Brasil e da Receita Federal, entre outros aliados na prevenção e repressão aos ilícitos contra navios e instalações portuárias. O sistema consegue detectar e identificar, em tempo real, embarcações suspeitas ou não autorizadas a navegar na área marítima do porto organizado.

Essas tecnologias serão usadas ainda em apoio às obras de infraestrutura e de expansão da Poligonal, como a dragagem de aprofundamento do canal para 16 metros e de acréscimo da área da Alemoa. Nela é previsto aumento no fluxo do tráfego e do porte dos navios.

A APS explicou que coordenará visitas técnicas dos pretendentes às áreas onde serão realizadas as obras de infraestrutura e serviços de engenharia. Para isso, os interessados deverão pedir a marcação das visitas até 1º de agosto, informando os dados de seu representante, nos termos do edital. Após esse prazo, a APS divulgará as datas, o roteiro e os detalhes das visitas técnicas.

O presidente da APS, Anderson Pomini, disse que o monitoramento em tempo real do tráfego de navios colocará o terminal santista na lista dos mais modernos do mundo. “É um marco da transformação digital para as operações, permitindo o controle das entradas e saídas dos navios, bem como mais eficiência no uso das instalações e operações portuárias”, assegurou.

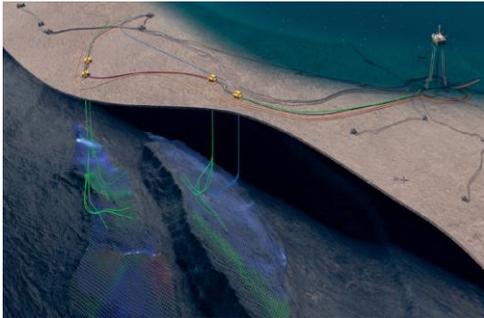
O projeto, que recebeu a licença de implantação há 15 anos, foi incluído em 2023 no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) do governo federal. “Conseguimos cumprir, em um ano, todos os critérios técnicos exigidos, inclusive a homologação pela Marinha do Brasil”, afirma Pomini.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/07/2025*

## SUBSEA7 E EQUINOR FECHAM CONTRATO PARA EXPLORAÇÃO DE O&G NA COSTA DA NORUEGA

*Da Redação Offshore 18/07/2025 - 20:17*



A empresa norueguesa Subsea 7 anunciou, nesta sexta-feira (18), ter firmado contrato de concessão, avaliado entre US\$ 300 milhões e US\$ 500 milhões, para a Equinor participar do desenvolvimento do projeto Fram Sør, de exploração de petróleo e gás na costa da Noruega. O acordo abrange engenharia, aquisição, construção e instalação de estruturas e linhas de fluxo submarinas, incluindo 53 quilômetros de linhas de produção, elevação de gás e injeção de água.

Em janeiro de 2025, já havia sido fechado contrato para projetos de engenharia e de divulgação de informações em tempo real que finalizou a definição técnica do empreendimento. Os serviços de engenharia e o gerenciamento de projetos começarão imediatamente nos escritórios da Subsea 7 na Noruega e no Reino Unido. As atividades de instalação offshore estão previstas para 2026, 2027 e 2028.

A área de Fram Sør está localizada de 10 a 30 quilômetros ao norte da plataforma Troll C, operada pela Equinor, a aproximadamente 70 quilômetros a noroeste de Bergen. O projeto Fram Sør será conectado à infraestrutura existente de Fram e Troll C.

Erik Femsteinevik, vice-presidente da Subsea 7 Noruega, explicou que a concessão dá continuidade à colaboração entre as duas empresas. Segundo o executivo, estudos possibilitaram que a companhia que dirige se envolvesse desde o início no processo de desenvolvimento em campo, otimizando soluções de projeto e contribuindo para a decisão final de investimento. “Estamos ansiosos para trabalhar em estreita colaboração com a Equinor para entregar o desenvolvimento de Fram Sør com segurança e eficiência”, afirmou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/07/2025*

## CONSÓRCIO SERÁ RESPONSÁVEL PELO PLANEJAMENTO ESPACIAL MARÍTIMO DA REGIÃO NORTE

*Da Redação Navegação 18/07/2025 - 20:19*



O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou, em junho, que o consórcio formado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), pela Environpac Sustentabilidade e pela Codex Remote será o responsável pela elaboração do Planejamento Espacial Marítimo (PEM) da região Norte do Brasil. O estudo, com prazo de entrega de quatro anos, abrangerá as áreas costeiras dos estados do Maranhão, Pará e Amapá e faz parte de investimento de R\$ 350 milhões que tem como objetivo criar melhores condições para fomentar a economia ligada aos oceanos sem causar

danos ao meio ambiente.

Os estudos do PEM Norte contarão com R\$ 13,3 milhões em recursos do Fundo de Estruturação de Projetos (BNDES FEP). Já para o PEM Sudeste, que receberá R\$ 12 milhões em recursos do

BNDES FEP, o foco será nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo, onde se concentram 82% da economia azul brasileira, em razão das atividades portuárias, de óleo e gás e turismo.

Esses projetos integram um esforço nacional amplo para estruturar o PEM no Brasil, compromisso assumido pelo país na Conferência da ONU para os Oceanos em 2017, com a meta de completar o mapeamento em todas as regiões do país até 2030. A iniciativa é coordenada conjuntamente pela Marinha do Brasil e pelo Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA), com o apoio técnico e financeiro do BNDES e do Funbio.

O presidente da FGV, Carlos Ivan Simonsen Leal, afirmou que a participação da Fundação no projeto reafirma seu papel na pesquisa aplicada e na formulação de políticas públicas que impactam diretamente o futuro do país. “A iniciativa se alinha aos direcionadores da Fundação Getulio Vargas em promover conhecimento e soluções para os grandes desafios do desenvolvimento sustentável”, disse. Leal destacou que a experiência e a capacidade técnica da Fundação serão fundamentais para o sucesso dos empreendimentos, que classificou como estratégicos para o futuro do Brasil e para a gestão responsável da Economia.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/07/2025*

## NAVIOS SUSTENTÁVEIS E CLÁUSULAS ESSENCIAIS DARÃO FORMATO FINAL DO BR DO MAR, AFIRMA DINO

*Por Danilo Oliveira Navegação 17/07/2025 - 23:13*



Secretário de navegação diz que portaria com características de embarcações mais eficientes deve ser publicada durante a COP30. Já consulta pública aberta hoje visa dar garantia de cumprimento de prazos contratuais entre armadores e embarcadores

Um dia após o anúncio do decreto 12.555/2025, que regulamentou o BR do Mar, o secretário nacional de hidrovias e navegação (SNHN), Dino Antunes Batista, avalia que restam apenas dois elementos para dar a roupagem final do programa que tem como objetivo o estímulo à atividade de cabotagem. Um deles é uma portaria do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para definir as características dos navios sustentáveis, que terão condições especiais nas regras de tonelagem para o afretamento de embarcações. O outro é a consulta pública, aberta nesta quinta-feira (17), que receberá contribuições sobre as ‘cláusulas essenciais’ para contratos de longo prazo a serem pactuados entre armadores e embarcadores de carga.

Batista contou que o MPor pretende colocar a minuta das embarcações sustentáveis em consulta pública em agosto e publicar a portaria durante a COP30, em novembro, em Belém (PA). “Já discutimos os elementos desta portaria com armadores, trabalhadores e usuários. Temos feito uma discussão ampla e esperamos que, no próximo mês, consigamos abrir consulta pública sobre ela”, revelou em entrevista à Portos e Navios.

Já a consulta das cláusulas essenciais tem o objetivo de dar segurança jurídica ao que o mercado chama de contrato ‘take or pay’, definindo os elementos contratuais necessários para se ter garantia de prazos mínimos de cinco anos — ou mais — nos contratos, evitando encerramento antecipado e a ausência de penalidades para o caso de descumprimento. Batista disse que a legislação definiu que o ministério precisa editar uma portaria para estabelecer quais são essas cláusulas.

“Abrimos hoje essa consulta pública [cláusulas essenciais] sobre nossa proposta de portaria. Já discutimos com o setor e colocamos agora para o crivo da sociedade. Devemos publicar assim que estiver pronto. É uma portaria mais simples [que a dos navios sustentáveis]. (...) Com essas duas

portarias, encerramos o pacote BR do Mar. Mas o principal foi o decreto (...). São os últimos elementos e detalhes necessários para termos essa figura completa do BR do Mar”, disse Batista.

Ele explicou que podem ser feitos complementos pontuais, por exemplo, caso a Marinha ou o Ministério do Trabalho precise editar um normativo para definir qual o número mínimo de praticantes por tipo de embarcação. Batista ressaltou que isso precisaria ser avaliado, considerando que as delegacias do trabalho já fazem fiscalizações sobre trabalhadores marítimos. “Não imagino a necessidade de nada diferenciado. São alguns detalhes específicos, mas esses atores não indicaram nada como sendo relevante. Dá para termos o projeto todo sendo executado sem problema”, salientou.

O secretário considera que, a partir da lei 14.301/2022, já foi possível perceber a entrada de novas empresas na cabotagem e mais embarcações chegando à costa brasileira, em razão de dispositivos criados pela legislação, como a operação especial de cabotagem, os contratos de longo prazo e o lastro possibilitando que as empresas afremtem embarcações a tempo sem necessidade de circularizar. “Criamos um ambiente onde as empresas, a depender do tipo de operação que vão fazer, têm um grande hall de instrumentos que elas podem utilizar”, afirmou.

Para Batista, a fala durante a cerimônia do presidente do Sinaval (Ariovaldo Rocha), sindicato que foi crítico de propostas de flexibilização do afretamento durante a tramitação do PL do BR do Mar (4.199/2020) no Congresso, mostra que o texto final conseguiu ser equilibrado. Rocha havia dito no evento 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. “As empresas [de navegação] têm essa quantidade de ferramentas para que, para cada tipo de operação, possam ter uma operação mais eficiente. Nesse sentido, o decreto foi muito feliz porque conseguiu ser equilibrado”, avaliou o secretário.

Batista destacou que a equipe do ministério trabalhou nessa regulamentação desde a publicação da lei em janeiro de 2022. Ele ressaltou que o afretamento de embarcações é um tema bastante complexo, que gerou muita discussão nos itens que foram regulamentados nesse período. “Conseguimos agradar de maneira geral possíveis interessados, desde usuários, prestadores, empresas de navegação, indústria naval e os demais envolvidos”, acredita.

Na avaliação do secretário, o decreto vai trazer mais segurança jurídica e agregar à sustentabilidade ambiental e social do setor. Ele destacou que a descarbonização e a sustentabilidade são temas importantes no setor de navegação e que estão alinhados às regras em discussão na Organização Marítima Internacional (IMO) e que voltam à pauta da agência da ONU em outubro. “Conseguimos trazer o elemento da sustentabilidade de forma interessante no decreto e talvez tenha sido esse elemento que serviu de aglutinador para nos apoiar muito nas discussões que tivemos com os diversos envolvidos”, disse Batista.

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

## **AMBIPAR FIRMA PARCERIA COM COLOMBIANA CARVAJAL**

**Da Redação Portos e logística 17/07/2025 - 21:15**



A Ambipar firmou parceria com a Carvajal, um dos maiores grupos industriais da Colômbia, com atuação nos setores de papel e celulose, para modernização da Estação de Tratamento de Efluentes (ETE) no Valle del Cauca, na Colômbia. O acordo inclui projeto de retrofit, melhorias operacionais e dragagem de lodo. A Carvajal produz papel e celulose a partir do bagaço da cana-de-açúcar, matéria-prima renovável e com menor impacto ambiental em relação às fontes tradicionais. O retrofit da ETE permitirá à empresa otimizar seus processos, reduzir emissões e ampliar sua eficiência no reuso da água industrial, diferencial em regiões que enfrentam escassez hídrica.

Fernando de Barros, head global em Water Solutions, disse que o projeto com a Carvajal reforça a presença da Ambipar na América Latina e consolida sua atuação em mercados que valorizam soluções ambientais de alta complexidade. “A parceria com a Carvajal é exemplo da nossa missão de levar soluções sustentáveis e inteligência ambiental a todos os cantos do mundo”, afirmou Barros.

Segundo Barros, o contrato com a Carvajal se insere na estratégia mais ampla da Ambipar de aumentar sua presença global e exportar sua experiência em sustentabilidade e gestão ambiental, que inclui aquisições e parcerias em países como Chile, México, Estados Unidos, Reino Unido. “A internacionalização é uma das principais propulsores de crescimento da Ambipar. A operação na Colômbia reforça nossa posição como referência em soluções ambientais e de engenharia no cenário global”, explicou.

A Ambipar investe e opera projetos de descarbonização, economia circular, transição energética e regeneração ambiental. Fundada em 1995, a companhia tem mais de 23 mil funcionários, mais de 600 bases operacionais e atua em 41 países, especialmente em projetos para recuperação de resíduos e respostas a emergências ambientais. Ela investe também em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I), com mais de 100 soluções de economia circular, mais de 25 patentes e mais de 50 prêmios de inovação nacionais e internacionais.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 17/07/2025*

## **CENTROROCHAS ESTIMA PERDA DE US\$ 40 MILHÕES NAS EXPORTAÇÕES PARA EUA EM JULHO**

*Da Redação Portos e logística 17/07/2025 - 21:07*



A Associação Brasileira de Rochas Naturais (Centrorochas) informou, nesta quinta-feira (17), que estima que cerca de 60% dos embarques de rochas naturais brasileiras programados para o mercado americano neste mês já foram suspensos em decorrência do anúncio do aumento para 50%, a partir de 1º de agosto, das tarifas de importação pelos Estados Unidos sobre produtos brasileiros anunciadas pelo presidente americano, Donald Trump. A expectativa é de que chegue até o fim de julho a 1.200 o número de contêineres que deixarão de ser embarcados, com perda de 40 milhões de dólares em

exportações.

A Centrorochas informou que mantém contatos com a Natural Stone Institute (NSI), entidade parceira nos Estados Unidos e que busca negociações com empresários e autoridades dos Estados Unidos para reverter o quadro e evitar prejuízos para os exportadores brasileiros e os importadores americanos. A associação informou que, nesta quinta-feira (17), o CEO da NSI, Jim Hieb, enviou mensagem em vídeo a seu vice-presidente, Fábio Cruz, informando sobre os desdobramentos de uma reunião com a National Association of Home Builders (NAHB). Na mensagem, Hieb destacou o compromisso conjunto em defesa do setor de rochas naturais brasileiro no mercado americano e o forte impacto que a elevação das tarifas terá para os importadores norte-americanos.

Diante do cenário atual, a associação defende ação diplomática firme e coordenada, de empresários e autoridades brasileiras, voltada à prorrogação do prazo de entrada em vigência da tarifa de 50% em busca de soluções que garantam a continuidade das relações comerciais com o principal destino das exportações do setor. Segundo a Centrorochas, em 2024, os Estados Unidos foram destino de 56,3% das exportações de rochas naturais brasileiras e, no primeiro semestre de 2025, o setor registrou recorde histórico, com US\$ 426 milhões exportados ao mercado norte-americano e crescimento de 24,6% em relação ao mesmo período do ano anterior. O Espírito Santo foi responsável por mais de 94% desse volume.

A Centrorochas reforçou ainda que embora a diversificação de mercados seja parte de sua estratégia de longo prazo, ela não é solução viável no curto prazo, por causa de características técnicas específicas, como a espessura das chapas, das rochas encomendadas pelos americanos que tornam o redirecionamento inviável no momento. Além disso, explica a Centrorochas, não há, neste momento, outro mercado capaz de absorver o volume atualmente demandado pelos Estados Unidos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 17/07/2025*

## ARTIGO - CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS: ASPECTOS JURÍDICOS E REGULATÓRIOS

*Por Mayra Mega Itaborahy Opinião 17/07/2025 - 20:56*



O Porto de Santos, maior complexo portuário do Brasil, está prestes a passar por uma transformação significativa com o lançamento da licitação para a concessão do seu canal de acesso. O projeto, que prevê investimentos de R\$ 6,45 bilhões, visa ampliar a capacidade operacional e permitir a navegação de navios de maior porte, com calado de até 17 metros. Uma concessão semelhante, de caráter pioneiro, já está em andamento para o Canal de Paranaguá, no Paraná.

A legislação vigente estabelece as diretrizes para a exploração de portos e terminais, incluindo concessões de infraestrutura portuária na área do porto organizado. Prevê-se que a exploração indireta do porto e de suas instalações ocorra mediante concessão ou arrendamento de bem público, outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade técnica e econômica para seu desempenho, por sua conta e risco.

Tais concessões devem ter por objetivo expandir, modernizar e otimizar as infraestruturas portuárias, estimular a concorrência por meio da participação do setor privado e assegurar amplo acesso às instalações e às atividades do porto organizado.

A concessão deverá ocorrer por meio de licitação pública, observando os princípios da transparência e da igualdade de condições entre os participantes. Seguindo os moldes do projeto do Canal de Paranaguá, a concessão do Canal de Santos será precedida por consulta e audiência públicas, com o objetivo de definir parâmetros tarifários e metas de desempenho, incorporar demandas de armadores e terminais privados e evitar litígios futuros, como ações civis públicas por falhas na participação social. Tais mecanismos visam reforçar a transparência e garantir a contribuição de agentes econômicos e da sociedade civil.

Projetos de concessão portuária dessa magnitude enfrentam desafios relevantes, entre os quais se destacam a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro e a atração de investidores. Para garantir atratividade, o edital deverá prever receitas tarifárias, a serem pagas pelos usuários da infraestrutura, e receitas não tarifárias, além de cláusulas robustas de reequilíbrio contratual para mitigar riscos como variações cambiais, alterações regulatórias e outros fatores externos.

Diante do alto custo estimado do investimento (R\$ 6,45 bilhões), espera-se que o edital exija garantias de execução, como seguro-garantia, a exemplo do que foi previsto na minuta do contrato de concessão do canal paranaense, disponível no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

A concessão do Canal de Santos insere-se em uma estratégia mais ampla de modernização da infraestrutura portuária brasileira, prevista nos artigos 3º e 53 da Lei dos Portos, que tratam do estímulo à competitividade, crescimento econômico e programa de dragagem nacional.

Entre os principais benefícios esperados com a concessão do Canal de Santos estão o aumento da capacidade operacional, a atração de investimentos privados e a melhoria da eficiência com redução

de custos. A dragagem para 17 metros permitirá a atracação de navios do tipo New Panamax sem restrições, atualmente, embora alguns desses navios já acessem o Porto de Santos, há limitações impostas pelo calado.

A ampliação eliminará a necessidade de transbordo em portos estrangeiros e reduzirá significativamente os custos logísticos. Além disso, a concessão viabiliza a realização de obras que dificilmente seriam executadas apenas com recursos públicos, atraindo parcerias e aportes estratégicos do setor privado. Por fim, a gestão privada tende a gerar ganhos operacionais e maior eficiência, em conformidade com o artigo 3º da Lei nº 12.815/2013, que prioriza a modicidade tarifária e o aumento da competitividade no setor portuário.

O projeto de concessão do Canal de Santos representa um marco para a infraestrutura logística nacional. Trata-se do segundo modelo dessa natureza no país, o primeiro foi o de Paranaguá, e seu êxito dependerá de cuidados jurídicos e regulatórios. A observância da legislação vigente, a realização de consultas públicas e a aprovação pelo Tribunal de Contas da União (TCU) são etapas essenciais para garantir segurança jurídica e evitar impasses futuros.

Além disso, o projeto reforça o papel das concessões como instrumento eficaz para atrair investimentos e aumentar a competitividade portuária, aproximando o Brasil dos padrões internacionais de eficiência logística.

A concessão do Canal de Santos é vital para inserir o Brasil nas rotas globais de megaships. Sua concretização dependerá de um edital bem estruturado, da transparência nos processos e do diálogo contínuo com os diversos stakeholders. Um edital economicamente equilibrado, com cláusulas claras e garantias adequadas, será essencial para atrair players globais e assegurar retorno tanto para os investidores quanto para a sociedade.



Em síntese, o projeto simboliza a maturidade do marco legal portuário brasileiro, ao transformar desafios estruturais em oportunidades de competitividade internacional. A boa governança e a transparência serão fatores determinantes para definir se esse será um caso de sucesso ou mais um exemplo dos gargalos que historicamente travam o desenvolvimento logístico do país.

**Mayra Mega Itaborahy é sócia do escritório Murayama, Affonso Ferreira e Mota Advogados**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2025

## TECNOLOGIA REDUZ TEMPO DE INSPEÇÃO EM TANQUES DE INFLAMÁVEIS EM TERMINAL DA ULTRACARGO

Por Nelson Moreira Portos e logística 17/07/2025 - 20:45



Empresa concluiu com operação inédita de inspeção e limpeza robotizada de tanques de produtos inflamáveis no terminal de Santos (SP). Método reduz, de 10 a 15 dias para 2 dias, o tempo para procedimento, com equipamento em atividade

A Ultracargo concluiu com sucesso uma operação inédita de inspeção e limpeza robotizada de tanques de produtos inflamáveis no terminal de Santos (SP). A iniciativa utilizou tecnologias de ponta e foi desenvolvida com os tanques cheios e em operação, eliminando a necessidade de esvaziamento ou parada. Segundo a empresa, a técnica é nova em território nacional, sendo a Ultracargo a primeira privada a usar o método, que permite reduzir de 10 a 15 para dois dias o tempo para a inspeção, com o equipamento em plena atividade. O custo do serviço foi de R\$ 500 mil por tanque.

A companhia informou à Portos e Navios que a tecnologia empregada permitiu que as atividades fossem feitas remotamente por meio de equipamentos intrínsecos, que acessam os tanques pelo teto e operam submersos. Para isso, foram usados um robô intrínseco com tecnologia PAUT-Phased Array Ultrasonic Testing, que utiliza sensores de ultrassom, e câmeras de alta resolução.

O processo incluiu diversas etapas, como a medição de espessura por ultrassom, uso de câmeras embarcadas no robô para análise visuais e o georreferenciamento para identificar com precisão anomalias de baixa espessura. A solução possibilitou identificar se o tanque está íntegro para operar de forma segura por mais 10 anos, em conformidade com a API 653, uma norma que estabelece os requisitos mínimos para a inspeção, reparo, alteração e reconstrução de tanques de armazenamento.

O gerente de planejamento e controle de manutenção da Ultracargo, Everaldo Silva Sena, disse que a adoção da tecnologia representa ganho expressivo em segurança, confiabilidade e produtividade, reduzindo riscos operacionais e otimizando o processo de inspeção. Segundo ele, além de evitar a exposição de colaboradores a ambientes confinados, não foi preciso transferir o produto nem parar a operação, o que evitou desperdícios e gerou economia relevante. “A operação também não gerou resíduos nem consumiu água no processo de adequação dos tanques, o que reforça seu caráter sustentável”, assegurou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 17/07/2025*

## PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL MOVIMENTOU 8,7 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º SEMESTRE

*Da Redação Portos e logística 17/07/2025 - 19:10*



A movimentação de mercadorias no Porto de São Francisco do Sul (SC) manteve no primeiro semestre de 2025 a tendência de crescimento registrada desde 2023. De janeiro e junho, 8,8 milhões de toneladas passaram pelo terminal do Norte catarinense. No mesmo período do ano passado, foram movimentadas 8,7 milhões de toneladas.

Com 4,7 milhões de toneladas, as exportações representaram 54%, impulsionadas pelos grãos, com 4,4 milhões de toneladas, dos 3,4 milhões de soja e um milhão de toneladas de milho. O volume de importações foi de 4,1 milhões de toneladas (46%). Os destaques foram 2,3 milhões de toneladas de produtos siderúrgicos provenientes da China e 1,5 milhão de fertilizantes vindos do Oriente Médio, principalmente de Egito, Omã e Irã.

O presidente do porto, Cleverton Vieira, credita o crescimento da movimentação à gestão técnica e à eficiência dos operadores portuários e demais colaboradores. Ele lembra que em 2023 e 2024 foram alcançados os maiores volumes de movimentação no terminal, com 16,8 milhões e 17 milhões de toneladas, respectivamente. “Pensamos que tínhamos atingido o nosso limite, mas este aumento no primeiro semestre do ano nos faz pensar que todos os investimentos em infraestrutura realizados nos últimos meses têm contribuído para esse contínuo crescimento”, afirmou Vieira.

Nos últimos dois anos, ressaltou ele, foram realizadas obras estruturantes que melhoraram a competitividade do Porto. “Além de abrimos um novo acesso, investimos R\$ 200 milhões em infraestrutura portuária, incluindo o novo parque tecnológico e reformas nos equipamentos”. Nos próximos meses serão aplicados R\$ 324 milhões na dragagem de aprofundamento do canal de acesso à Baía da Babitonga, R\$ 18 milhões na obra de recuperação do berço 201 e R\$ 12,5 milhões na quarta faixa da BR-280, no acesso ao porto.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 17/07/2025*



### PROCESSAMENTO DE SOJA CRESCE E BRASIL MANTÉM LIDERANÇA NAS EXPORTAÇÕES

Da Redação *Portos e Logística* 17/07/2025 - 19:05



A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) divulgou as projeções para o Complexo da Soja em 2025, que mostram resultados positivos no desempenho mensal e mantêm a perspectiva de recorde para o setor. Em maio, o volume de processamento alcançou 4,87 milhões de toneladas, com crescimento de 2,1% em relação a abril e de 13,6% frente ao mesmo mês de 2024, quando ajustado pelo percentual amostral. No acumulado do ano, o processamento chegou a 21,33 milhões de toneladas, o que representa alta de 5,9% na comparação com igual período do ano anterior.

Segundo Daniel Furlan Amaral, diretor de economia e assuntos regulatórios da Abiove, o Brasil vive ano positivo para o processamento de soja. “Esse desempenho está em linha com o cenário de aumento da mistura obrigatória de biodiesel, que passou a incorporar o B14 e o B15 em 2024”, destaca Amaral, para quem o ambiente de maior demanda por óleo contribui para sustentar a atividade industrial em níveis elevados.

Para 2025, as projeções são de que a produção de soja deve alcançar 169,7 milhões de toneladas, e o esmagamento previsto é 57,8 milhões de toneladas, com crescimento de 0,5%. A produção de farelo e óleo de soja deve atingir 44,5 milhões de toneladas e 11,6 milhões de toneladas, aumentos de 0,9% e 1,3%, respectivamente.

Também no cenário externo, segundo a Abiove, os números continuam positivos. A expectativa é de exportação de 109 milhões de toneladas de soja em grãos, aumento de 0,9%. As exportações de farelo devem se manter em 23,6 milhões de toneladas, mas as de óleo de soja devem sofrer recuo de 3,6%, sendo reajustada para 1,35 milhão de toneladas. Já as importações de óleo de soja estão estimadas em 100 mil toneladas, enquanto as de soja devem alcançar 500 mil toneladas, para complementar a oferta no mercado interno.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 17/07/2025



### MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : *InforMS*

Data: 18/07/2025