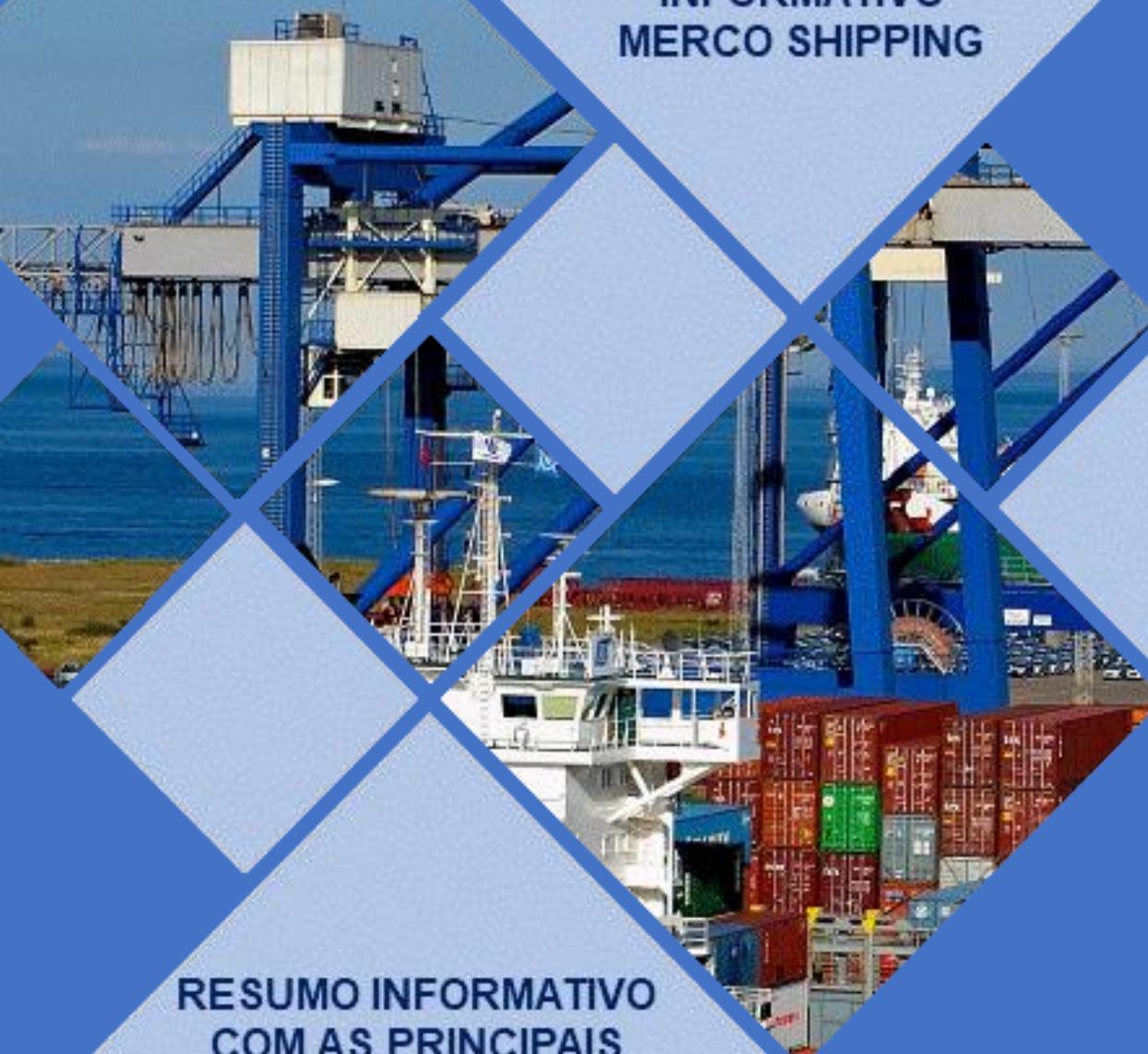


# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 099/2025  
Data: 21/07/2025

## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
PORTO DE SANTOS BUSCA EXPANSÃO PELO LITORAL DE SÃO PAULO COM INCORPORAÇÃO DE NOVAS ÁREAS; VEJA QUAIS SÃO OS NAVIOS NO PORTO DE SANTOS SERÃO MONITORADOS EM TEMPO REAL; LICITAÇÃO DO VTMS TEM EDITAL PUBLICADO.....	7
PORTO E A LUTA PELA EQUIDADE: HOMENS COMO ALIADOS NA MUDANÇA .....	8
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>9</b>
TARIFAÇÃO DE TRUMP VAI IMPACTAR CADEIA DE RECICLAGEM NO BRASIL .....	9
SUDENE E MOVIMENTO ECONÔMICO INICIAM SEMINÁRIOS SOBRE A TRANSNORDESTINA.....	11
PETROBRAS DESTACA SERGIPE E BAHIA EM NOVA FASE DE EXPLORAÇÃO NO PAÍS .....	14
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>17</b>
ANTAQ APROVA CONTRIBUIÇÕES DA AUDIÊNCIA PÚBLICA QUE TRATA DO ARRENDAMENTO DO TERMINAL NAT01.....	17
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>17</b>
PORTOS DO SUDESTE RECEBEM MAIS DE R\$ 1,5 BILHÃO PARA MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA .....	17
PELO QUARTO MÊS CONSECUTIVO, MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS BRASILEIRO BATE RECORDE.....	18
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>20</b>
GOVERNO FEDERAL ASSINA CONTRATO DE CONCESSÃO DA BR-364/RO COM INVESTIMENTO DE R\$ 10,2 BILHÕES .....	20
PROJETO ESTRATÉGICO PARA ACELERAR O DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE, TRANSNORDESTINA RECEBE MAIS R\$ 1,4 BILHÃO DO GOVERNO FEDERAL .....	21
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>22</b>
EDITORIAL – INVESTIMENTOS PRIVADOS NOS PORTOS.....	22
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	23
<i>Ferrovias bioceânica</i> .....	23
<i>Traçado</i> .....	23
<i>Avanços diplomáticos</i> .....	23
<i>Hidrovia</i> .....	24
<i>Responsabilidades</i> .....	24
<i>Fiscalização</i> .....	24
<i>Impacto regional</i> .....	24
NACIONAL - PRÉ-SAL ATINGE NOVO RECORDE DE PRODUÇÃO SOB REGIME DE PARTILHA, COM 1,25 MILHÃO DE BARRIS POR DIA .....	24
COMÉRCIO EXTERIOR - COMÉRCIO DE PEÇAS VÊ IMPACTO MAIOR DE TARIFAÇÃO PARA MONTADORAS NOS EUA .....	25
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO AUTORIZA R\$ 1,5 BILHÃO PARA PORTOS DO SUDESTE .....	25
INTERNACIONAL - PRIMEIRO REBOCADOR ELÉTRICO DA AMÉRICA LANA COMEÇA A OPERAR NO CHILE .....	26
REGIÃO NORDESTE - ITAQUI REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO SEMESTRAL DA HISTÓRIA .....	27
REGIÃO SUL - SANTA CATARINA LIDERA EXPORTAÇÕES DE MADEIRA E MÓVEIS NO BRASIL.....	28
REGIÃO SUL - PORTO DO RIO GRANDE TEM MELHOR SEMESTRE DESDE 2021.....	29
OPINIÃO - ESTRATÉGIA - A BUSCA PELA FELICIDADE É O QUE NOS UNE .....	30
OPINIÃO + PLANEJAMENTO - A DESINTEGRAÇÃO FERROVIÁRIA DO NORDESTE,.....	32
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - BR-319: DA TEORIA PARA A PRÁTICA.....	33
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>35</b>
'INIMIGOS DA DEMOCRACIA USAM COMÉRCIO COMO INSTRUMENTO DE COERÇÃO E CHANTAGEM', DIZ LULA NO CHILE .....	35
ENQUANTO NEGOCIA TARIFAÇÃO DE TRUMP, ALCMIN DISCUTE ACORDO DO MERCOSUL COM EUROPEUS.....	36
BRASIL PODE FICAR SEM GPS? ENTENDA O PODER E OS LIMITES DOS EUA SOBRE O SISTEMA EM MEIO À TENSÃO ENTRE OS PAÍSES .....	36
GOVERNO LULA AINDA ESPERA AUTORIZAÇÃO EXPRESSA DA CASA BRANCA PARA NEGOCIAR TARIFAÇÃO COM AMERICANOS 38	
CHINA IMPEDE EXECUTIVA DE BANCO E FUNCIONÁRIO DOS EUA DE SAIR DO PAÍS E ACIRRA TENSÕES COM AMERICANOS .....	39
HADDAD INFORMA QUE HÁ PLANOS DE CONTINGÊNCIA PARA EMPRESAS NA TARIFA AMERICANA .....	40
PARA EXPORTADORES O TARIFAÇÃO AMERICANO JÁ ESTÁ EM VIGOR. ENTENDA.....	42
O MAIS DIFÍCIL PARA O SETOR NAVAL É MÃO DE OBRA, DIZ LÍDER DE ESTALEIRO QUE INVESTE R\$ 250 MILHÕES EM NITERÓI 43	
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>45</b>
O PLANO DE R\$ 6,3 BILHÕES PARA O CENTRO DE SÃO PAULO: VLT, BRT, BOULEVARD, PARQUES E AVENIDAS .....	45
SETOR PRIVADO SE ORGANIZA PARA IR AOS EUA NEGOCIAR TARIFAÇÃO COM EMPRESAS NORTE-AMERICANAS .....	49



BRASIL VAI ABRIR ESCRITÓRIO DE CONSULTORIA TRIBUTÁRIA NA CHINA.....	50
OPINIÃO - PUNIÇÕES A BOLSONARO SÃO UM MONUMENTO AO DESPREZO DA LEI E À PERVERSIDADE DAS DITADURAS.....	51
ITAIPU MIRA NOVA ERA COMO PROPULSORA DE ENERGIA MÚLTIPLA.....	52
CHINA DIZ TER DESCOBERTO JAZIDA DE URÂNIO COM VALOR INDUSTRIAL MAIS PROFUNDA DO MUNDO .....	53
LISTA DOS EUA PARA INVESTIGAR O BRASIL PARECE BINGO DE CHURRASCO DE DOMINGO, DIZ A DUQUESA DE TAX.....	54
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>55</b>
PAÍSES OCIDENTAIS PEDEM FIM DA GUERRA EM GAZA E CRITICAM AJUDA HUMANITÁRIA APOIADA POR ISRAEL.....	55
CENÁRIO COMPLICADO COM SANÇÃO DE TRUMP E MAIS VENDAS CHINESAS.....	55
FRETE BRASIL-EUA DEVE VIVER 'GANGORRA' COM TARIFA DE 50% IMPOSTA POR TRUMP .....	58
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>60</b>
APÓS REGULAMENTAÇÃO, BR DO MAR AINDA PODE GERAR QUESTIONAMENTOS.....	60
ANTAQ APROVA CONTRIBUIÇÕES DE AUDIÊNCIA SOBRE ARRENDAMENTO DE TERMINAL PARA MINÉRIOS EM NATAL.....	61
A BRAVO SERVIÇOS LOGÍSTICOS ANUNCIOU QUE ANTONIO CARLOS DE SOUSA JUNIOR É SEU NOVO GERENTE CORPORATIVO DE HEALTH, SAFETY AND ENVIRONMENT (HSE). .....	62
SANTOS FECHA SEMESTRE COM 2,8 MILHÕES DE TEUS MOVIMENTADOS.....	62
PORTOS DO PARANÁ BATEM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO SEMESTRE.....	63
PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTA 3,6 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º SEMESTRE .....	64
ARTIGO - A POLÊMICA DA ÁGUA DE LASTRO NO PORTO DE SANTOS: O CONFLITO REGULATÓRIO ENTRE APS E ANTAQ.....	65
ARRECAÇÃO DO AFRMM TOTALIZOU R\$ 2,2 BILHÕES NO 1º SEMESTRE.....	66
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>67</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> .....	67



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## PORTO DE SANTOS BUSCA EXPANSÃO PELO LITORAL DE SÃO PAULO COM INCORPORAÇÃO DE NOVAS ÁREAS; VEJA QUAIS SÃO

Expansão da poligonal do cais santista será feita por meio de portaria do Ministério de Portos e Aeroportos. Novo traçado ainda será definido

**Por Bárbara Farias 20 de julho de 2025**



**Atualmente, o maior ativo portuário do Brasil tem 7,8 milhões de metros quadrados; intenção é passar para 20,4 milhões de metros quadrados incorporando 15 novas áreas (Alexander Ferraz/AT)**

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) deve definir ainda este mês, por meio da publicação de uma portaria, um novo traçado para expandir a área do Porto de Santos. Essa é a expectativa do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

“Pode ser que o MPor autorize todas as áreas que nós pedimos para a nova poligonal ou apenas uma parte, nesse primeiro momento”, afirma o presidente da APS para A Tribuna.

Atualmente, o maior ativo portuário do Brasil tem 7,8 milhões de metros quadrados (m<sup>2</sup>). A administração portuária quer incorporar 15 áreas localizadas em Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão, que totalizam 12,6 milhões de m<sup>2</sup>. Se for autorizado integralmente, o Porto de Santos ampliará a sua poligonal para 20,4 milhões de m<sup>2</sup> em até 30 anos, o que representa um aumento de 162,4%.

O MPor ainda não definiu quando publicará a portaria que autoriza a expansão da poligonal. A pasta diz que aguarda ajustes finais na documentação que foram solicitados à APS.

“Após o recebimento da manifestação da Autoridade Portuária, serão redefinidos os prazos para a conclusão do processo. A definição das áreas será oficializada por meio de portaria”, afirma a pasta, em nota.

A gestora do Porto de Santos explica que após receber e avaliar toda a documentação das áreas nos municípios que serão objeto da expansão portuária, o Ministério fez alguns questionamentos sobre esses espaços. “A APS concluirá essas revisões e encaminhará toda a documentação novamente ao MPor, que dará a decisão final sobre a expansão da poligonal”.



Segundo Pomini, “todas as diligências requeridas para o Porto de Santos sobre esse aumento da poligonal foram entregues à Secretaria Nacional de Portos. Estamos propondo a maior ampliação da história do Porto de Santos”, ressalta.

**“Todas as diligências requeridas para o Porto de Santos sobre esse aumento da poligonal foram entregues à Secretaria Nacional de Portos. Estamos propondo a maior ampliação da história do Porto de Santos”, afirmou o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini (Vanessa Rodrigues/AT)**

Segundo o presidente do Porto, foram feitas consultas públicas para inclusão da Vila dos Criadores, em Santos, de todas as áreas de São Vicente e, na sequência, o MPor também fez uma consulta pública que ficou 30 dias on-line recebendo sugestões para adequações. “Então, nós fizemos até mais do que a norma exige”, diz Pomini.

A consulta pública aberta pelo MPor foi concluída no dia 22 de maio. “A Secretaria Nacional de Portos encaminhou, para participação na instrução técnica e edição das respostas, as contribuições apresentadas na consulta pública”, informa o Ministério.

### Áreas

A área mais visada do plano de expansão do Porto é a Vila dos Criadores, na Alemoa, em Santos, de 420 mil m<sup>2</sup>. Contudo, trata-se de um terreno contaminado pelo antigo lixão e ocupado por cerca de 5 mil pessoas. Localizada junto ao Rio Casqueiro, no limite entre Santos e Cubatão, a área está envolvida em um imbróglio jurídico que se arrasta há 23 anos. A audiência pública sobre essa área ocorreu em junho de 2024, na sede da APS.

Em janeiro deste ano, a Prefeitura de São Vicente ofertou à APS uma área verde localizada na Área Continental, de 6,2 milhões de m<sup>2</sup>. A região equivale a 574 campos de futebol e fica entre o Conjunto Residencial Humaitá e a margem do Rio Santana, próximo ao km 280 da Rodovia Padre Manuel da Nóbrega. O Município também ofereceu o Porto de Naus, uma ruína histórica situada sobre uma área de 850 mil m<sup>2</sup>, onde foi construído o primeiro trapiche alfandegado do Brasil e, depois, um engenho de açúcar, próximo à Ponte Pênsil. O objetivo é explorar novos acessos hidroviários nessas regiões.

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 21/07/2025

## “PORTUGAL TEM LEGISLAÇÃO PRÓPRIA PARA O TRABALHADOR PORTUÁRIO DESDE 1978”, DIZ JOSÉ LUÍS MOREIRA DA SILVA

Advogado e ex-deputado português falou sobre a evolução do regime jurídico que regula a relação capital-trabalho nos portos de seu país nos últimos 47 anos

Por Bárbara Farias 20 de julho de 2025



**José Luís Moreira da Silva: Todas essas mudanças foram sempre alvo de negociação coletiva, com consulta social tripartite entre governo, sindicatos e operadores portuários. Só assim foi possível avançar” (Vanessa Rodrigues/AT)**

O trabalho portuário em Portugal é regido por uma legislação específica. A Lei 3/2013 é complementar ao Código do Trabalho (Lei 7/2009) e pode trazer luz à proposta trabalhista do Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão da

Lei dos Portos do Brasil, que desagrade a classe trabalhadora. Em entrevista para A Tribuna, o advogado português José Luís Moreira da Silva falou sobre a evolução do regime jurídico que regula a relação capital-trabalho nos portos de seu país nos últimos 47 anos. Ele discorreu sobre o tema durante palestra realizada no encontro Diálogos sobre Direito & Porto, promovido pelo escritório Ruy de Mello Miller (RMM), na Subseção Santos da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), no início deste mês. Moreira, que é ex-deputado, contribuiu com a reforma do setor portuário nas áreas das infraestruturas rodoviárias e portuárias em sua passagem pelo governo português nas décadas de 1980 e 1990.

**Quando Portugal instituiu a primeira lei trabalhista do setor portuário?**



Portugal tem uma legislação própria para o trabalhador portuário desde 1978. Criou-se uma legislação específica para o trabalho portuário que vem evoluindo até hoje. A primeira versão era muito estatizante, com toda a organização administrativa e as operações portuárias feitas pelo Estado através de institutos públicos. Aos poucos, o Estado foi saindo da organização e hoje em dia, já não está envolvido diretamente.

### ***Quantas leis já foram editadas após 1978?***

Depois de 1978, vieram as leis instituídas em 1984, em 1990, em 1993 e a última em 2013. Essa evolução acompanhou a modernização do trabalho portuário, que não é o mesmo trabalho braçal dos anos 1960 ou 1970.

### ***Os portos de Portugal são públicos, mas as operações são realizadas por empresas privadas. Por que não há portos privados?***

Não temos portos privados porque a nossa Constituição não permite. Temos o que aqui no Brasil é chamado de “arrendamentos”. Existe uma administração dos portos que é reguladora e o serviço portuário é feito por privados através de arrendamentos. Nos anos 1970, o Estado também fazia a operação portuária; não havia privados. A partir dos anos 1990, passou a ser só privados, e o Estado atua apenas como regulador.

### ***O arrendamento do serviço portuário impactou os empregos de que forma?***

O contingente geral, os chamados avulsos ou homens da rua, são muito menos hoje em dia. Os trabalhadores vinculados já são significativos. Essa redução diminuiu a pressão social e permitiu que as alterações na legislação fossem feitas. Todas essas mudanças foram sempre alvo de negociação coletiva, com consulta social tripartite entre governo, sindicatos e operadores portuários. Só assim foi possível avançar.

### ***O senhor participou da revisão da legislação portuária nos anos 1990. Quantos trabalhadores portuários havia em 1978 e nos dias de hoje?***

Eu trabalhei muito na revisão dos anos 1990. Nessa época, o Porto de Lisboa era o maior e tinha cerca de 2,4 mil trabalhadores portuários. Hoje, o maior porto é o de Sines, mas não tem a mesma pressão de trabalhadores porque é especializado em gás natural e petróleo, com muito trabalho automatizado.

### ***Como as empresas de gestão de mão de obra portuária se desenvolveram em Portugal?***

Os institutos públicos criados pelo governo eram os centros coordenadores de trabalho portuário. Em 1990, na legislação em que participei, ocorreu a transição com a criação dos órgãos de gestão de mão de obra portuária, fruto das negociações entre os sindicatos e os operadores portuários. Com a lei de 2013, eles acabaram e, agora, são as empresas privadas que fazem esse trabalho.

### ***Desde 2013, são as empresas que recrutam os trabalhadores?***

No começo, todos os operadores portuários se juntavam e criavam uma única empresa em cada porto. Mas isso evoluiu: os sindicatos também criaram empresas de trabalho portuário por cooperativa. Hoje, já não existe uma única empresa por porto; há concorrência, e há uma tendência para que cada operador portuário tenha a sua própria empresa.

### ***A concorrência entre empresas de recrutamento de mão de obra é benéfica aos trabalhadores?***

A concorrência é importante. Os trabalhadores se beneficiam porque podem negociar melhores condições de trabalho em uma empresa ou em outra, podem escolher onde querem se registrar.

### ***Quais são os principais portos de Portugal? Quais são os principais produtos exportados?***

Temos cinco portos principais: Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines, e os portos localizados nas nossas duas regiões autônomas, Açores e Madeira. Exportamos de tudo: grãos, gás, contêineres. E importamos muito do Brasil. É importante notar que Portugal não tem a dimensão do Brasil, todos os portos portugueses juntos devem movimentar cerca de 100 milhões de toneladas por ano, enquanto o Porto de Santos movimentou cerca de 180 milhões de toneladas no ano passado. Sines é o maior, movimentando entre 50 e 60 milhões de toneladas, principalmente devido à importação e à

exportação de gás natural e petróleo. Sines também tem um dos maiores terminais de contêineres, gerenciado pelo Porto de Singapura, movimentando quase 3 milhões de contêineres, o que o coloca nas listas dos grandes portos mundiais.

### ***A relação capital-trabalho no sistema portuário de Portugal poderia ser um modelo para o Brasil?***

Só o Brasil pode saber se esse modelo lhe interessa ou não. Há outros exemplos na América Latina, nos Estados Unidos, e até na Europa. Isso é algo que o Brasil precisa ponderar.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 21/07/2025**

### **NAVIOS NO PORTO DE SANTOS SERÃO MONITORADOS EM TEMPO REAL; LICITAÇÃO DO VTMS TEM EDITAL PUBLICADO**

Monitoramento do trânsito de embarcações será ampliado com o sistema  
**Por ATribuna.com.br 19 de julho de 2025**



***A Ilha da Moela, sob administração da Marinha, fica próxima à área de fundeio de navios, em Guarujá, e receberá uma torre com sensores para o novo sistema tecnológico (Sílvio Luiz/AT)***

A Autoridade Portuária de Santos (APS) publicou nesta sexta-feira (18), no Diário Oficial da União, o edital de licitação para a implantação do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information

System, VTMS) no cais santista.

O sistema de monitoramento da área do Porto Organizado, diz a APS, vai permitir mais eficiência nas operações, segurança na navegabilidade e apoio no combate a ilícitos, como o tráfico de drogas. “O monitoramento em tempo real do tráfego de navios colocará o Porto de Santos em um degrau acima no rol 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 do uso das instalações e operações portuárias”, diz o presidente da APS, Anderson Pomini.

O projeto obteve a licença de implantação há 15 anos. “Conseguimos cumprir, em um ano, todos os critérios técnicos exigidos, inclusive a homologação pela Marinha do Brasil”, afirma Pomini. O sistema terá câmeras e estações em locais elevados, como na Ilha da Moela, em Guarujá.

#### **Tecnologia**

As imagens geradas pelo VTMS 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 Tiplan/VLI, informou o gestor do VTMS, Carlos Marden.

O sistema também compartilhará dados para apoiar as operações do Núcleo de Polícia Marítima da Polícia Federal (PF), da Marinha 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.

#### **Trâmite**

As propostas das empresas interessadas serão recebidas até as 10 horas do dia 22 de setembro, mesma data em que ocorrerá a sessão de abertura. Até lá, a APS coordenará a realização de visitas técnicas dos pretendentes às áreas onde serão realizadas as obras de infraestrutura e serviços de engenharia.

Para isso, os interessados deverão solicitar, junto à gestora do Porto, o agendamento da visita até o dia 1º de agosto. Após essa data, a APS divulgará as datas, o roteiro e os detalhes das visitas técnicas.

**O edital está disponível aqui.**  
<https://intranet.portodesantos.com.br/leiacesso/licitacoespdf.asp?id=4182>

### Na Ilha

No dia 3 do mês passado, A Tribuna acompanhou uma equipe da APS até a Ilha da Moela, em Guarujá, que será um dos locais a ter torre com sensores do VTMS. Na ocasião foi feito um acordo da gestora do Porto com a Marinha para autorizar a instalação dos equipamentos na Ilha. Na mesma data, a APS explicou que iniciará as operações em dezembro. O edital era previsto para o mês passado e o investimento estimado é de R\$ 100 milhões. A Ilha da Moela, sob administração da Marinha, fica próxima à área de fundeio de navios. Dotada de um farol do século 19, é ponto de referência aos navegantes na região.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 21/07/2025**

## PORTO E A LUTA PELA EQUIDADE: HOMENS COMO ALIADOS NA MUDANÇA

Especialista da Antaq reforça que o progresso na diversidade depende do compromisso e apoio masculino nos espaços de liderança e gestão

**Por Lyne Santos, colaboradora 19 de julho de 2025**



**Tema foi destaque durante lançamento do projeto Mulheres a Bordo, do Grupo Tribuna, em abril deste ano (Vanessa Rodrigues/AT)**

Não se trata de uma guerra dos sexos. A pauta envolve desenvolvimento econômico, transformação cultural, diversidade nas decisões e gestões, além de compreensão profunda sobre equidade, igualdade e paridade. É a busca por um equilíbrio ainda distante. Homens e mulheres precisam caminhar lado a

lado, não como adversários, mas como agentes de uma desconstrução social que não pode se sustentar apenas pela resiliência feminina.

O protagonismo das mulheres depende do engajamento real dos homens, como propõe o movimento HeForShe (Eles por Elas, em inglês), lançado pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2014. Esse avanço se baseia na solidariedade e no entendimento deles sobre a importância de darem suporte e apoio no combate à violência contra mulheres e meninas.

O tema chegou a ser destacado pela superintendente de ESG e Inovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Cristina Castro, durante o lançamento do projeto Mulheres a Bordo, do Grupo Tribuna, em abril. Na ocasião, ela mencionou a necessidade de uma “formação para homens”, como um processo de letramento que os ajude a compreender a importância da inserção feminina nos espaços de poder, na economia e na cultura.

“No momento em que entenderem que 75% da previsão de consumo no mundo é feita por mulheres e que apenas 15% delas têm condições de bancar esse consumo, vão perceber o enorme gap que isso gera no desenvolvimento econômico. Não conseguimos fazer o País e as empresas avançarem porque não inserimos todas as pessoas nessa equação. A busca é por competências, lembrando

que mulheres se formam três vezes mais do que os homens. O engajamento das lideranças masculinas só vai ocorrer quando entenderem o impacto direto no bolso deles”, afirmou.

Na avaliação de Cristina, é preciso que as empresas internalizem a diversidade como valor estratégico e reconheçam que boas práticas são construídas coletivamente. “Não se trata apenas de homens e mulheres, mas da pluralidade como um todo — pessoas brancas, negras, com ou sem deficiência. Quanto mais diversidade é trazida para os processos decisórios e de gestão, mais riqueza e inovação se agregam ao negócio. E é fundamental entender que a gestão feminina é diferente da masculina e essas diferenças são complementares”, disse.

Questionada sobre iniciativas específicas da Antaq voltadas à formação de lideranças masculinas mais inclusivas e colaborativas, Cristina diz que a agência ainda não possui ações estruturadas. “Temos apenas uma mulher na diretoria, uma em superintendência e uma em gerência. Ainda é uma estrutura predominantemente masculina. Trazemos essa discussão constantemente, mas ainda não há um programa voltado à formação de homens com esse olhar inclusivo.”

### **Ambientes devem acolher mulheres em liderança**

Há necessidade de preparar o ambiente nas empresas para acolher mulheres em cargos de liderança. Para a superintendente de ESG e Inovação da Antaq, Cristina Castro, o desafio é cíclico e exige ação em duas frentes.

“Você precisa preparar as mulheres para que os ambientes estejam prontos, mas também precisa preparar os ambientes para que essas mulheres queiram ocupar esses espaços. Não sei dizer o que vem primeiro. Mas quanto mais mulheres em posições de liderança, mais propício o ambiente se torna para outras mulheres.”

Ela reforça que a ausência feminina na gestão leva à criação de políticas cegas às necessidades delas, como demandas relacionadas à maternidade, amamentação ou jornadas flexíveis. “É preciso pensar a liderança feminina junto com a estrutura de acolhimento. Só avançaremos rumo ao equilíbrio quando houver paridade, ou seja, mulheres tiverem a possibilidade real de ocupar os mesmos espaços que os homens, se assim desejarem.”

Para Cristina, o discurso sobre equidade de gênero ainda não se traduz em transformações culturais sólidas dentro das instituições. “Antes de falar em equidade, é preciso garantir igualdade de acesso à saúde, educação e segurança. Mulheres não partem do mesmo ponto. Há diferenças gritantes entre aquelas que têm acesso à educação privada e as que vivem em situação de vulnerabilidade. É muito mais difícil chegarmos aos mesmos espaços. A equidade real só será possível quando reconhecermos essas desigualdades de partida.”

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 21/07/2025*



## **ME – MOVIMENTO ECONÔMICO**

### **TARIFAÇO DE TRUMP VAI IMPACTAR CADEIA DE RECICLAGEM NO BRASIL**

As cadeias de reciclagem do alumínio, aço e cobre podem ser impactadas pelo tarifaço anunciado por Trump

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

O setor de reciclagem no Brasil será impactado pelo tarifaço anunciado pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, impactando cadeias que empregam muitos brasileiros como as que fazem o reaproveitamento do alumínio, que gera renda pra cerca de 800 mil trabalhadores – incluindo

informais. As cadeias a serem mais afetadas são a do alumínio, aço e cobre, segundo o fundador do Instituto Soul do Plástico, Rui Katsuno.



**A reciclagem das latas de alumínio no Brasil reaproveita quase a totalidade destas embalagens. Foto: Rovena Rosa/ABR**

“O Brasil é globalmente competitivo no reaproveitamento de alumínio (com recuperação de latas em cerca de 98% dos casos). Porém, com os EUA tornando mais caro importar tanto o primário quanto o reciclado, o setor pode perder compradores e ver os preços internacionais encolherem”, comenta Rui.

Atualmente, o alumínio brasileiro é taxado em 25% para entrar nos EUA. A taxa anunciada por Trump é de 50% e entra em vigor no dia 1º de agosto. Em 2024, os Estados Unidos receberam 16,8% das exportações brasileiras de alumínio, segundo informações da Associação Brasileira do Alumínio (ABAL). A entidade estima que até 90% do alumínio primário produzido nos EUA tenha, em seu DNA, insumos brasileiros e que isso gera “uma complementaridade produtiva” que deveria ser levada em consideração em qualquer negociação bilateral.

Rui explica que a cadeia de reciclagem de metais será impactada pelo tarifaço porque ocorrerá um aumento de custos e menor demanda internacional. “Isso significa que o material brasileiro ficará menos competitivo no mercado norte-americano, criando sobras nos estoques globais”, argumenta.

Com o aumento da taxa, segundo Rui, a tendência é os importadores dos EUA se afastarem do alumínio primário brasileiro, o setor de reciclagem poderá sentir menos procura externa e verá o excesso de oferta pressionar os preços domésticos. Ou seja, isso pode contribuir para os preços deste metal baixarem no Brasil.



**O executivo Rui Katsuno diz que o tarifaço de Trump vai impactar as bem sucedidas cadeias de reciclagem de metal no Brasil. Foto: Instituto Soul Plástico/Divulgação**

### O impacto do tarifaço e da retaliação

E não vai parar por aí. O executivo lembra também que caso ocorra o aumento das tarifas em insumos importados pelos recicladores, como equipamentos, peças e produtos derivados, vai impactar o funcionamento das empresas voltadas à logística e processamento de sucata. O presidente Lula assinou, há dois dias, um decreto

estabelecendo como o Brasil poderá retaliar as taxas impostas por Trump.

Ainda de acordo com Rui, a futura taxa do aço enviado pelo Brasil aos EUA pode provocar uma redução de demanda por sucata e produtos semiacabados brasileiros, pressionando o setor siderúrgico brasileiro. Já a taxa do cobre também pode afetar as exportações brasileiras deste metal e impactar a coleta de sucata para a reciclagem.

O executivo acredita que com as futuras taxações haverá uma redistribuição global de rotas, “com o mercado dos EUA menos acessível, compradores americanos podem intensificar importações de sucata canadense, mexicana ou até mesmo europeia – deixando o produto brasileiro sem espaço”.

Ele afirma que mudanças drásticas como essa costumam gerar tanto incerteza quanto retração em decisões de investimento no setor, sobretudo em pequenas recicladoras, que dependem de estabilidade para manter operações. Ele cita, por exemplo, um reciclador, em Minas Gerais, que

vende alumínio reciclado para os EUA pode ter que buscar novos mercados – como México ou Europa – ou vender internamente com descontos, reduzindo suas margens de lucro.

“O tarifaço anunciado tende a enfraquecer a demanda externa por metais brasileiros, pressionar os preços domésticos e exigir rápida adaptação da cadeia produtiva — sobretudo em setores como alumínio, aço e cobre”, conta Rui. E aconselha: “a melhor escolha dentro de um contexto estratégico e responsável é buscar um diálogo construtivo com os Estados Unidos, com foco na redução de impactos antes que eles se consolidem, construindo o entendimento das necessidades mútuas.

O entendimento, ainda de acordo com Rui, pode preservar empregos, investimentos e a estabilidade de uma cadeia de reciclagem que é modelo em muitos aspectos.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 21/07/2025**

## SUDENE E MOVIMENTO ECONÔMICO INICIAM SEMINÁRIOS SOBRE A TRANSNORDESTINA

Os eventos sobre a Ferrovia Transnordestina vão acontecer em sete cidades. O primeiro será em Salgueiro, no dia 24, com foco em integração

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



***O trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina vai impulsionar setores como a avicultura e o polo gesseiro, além de trazer novas cargas para o Porto de Suape. Foto: divulgação TSLA***

Concluir o trecho pernambucano da Ferrovia Transnordestina, que vai ligar Salgueiro ao Porto de Suape, é fundamental para Pernambuco e estados vizinhos ficarem mais competitivos, beneficiando polos econômicos já existentes como avicultura, gesso, frutas irrigadas e também atraindo novos negócios, incluindo os que vão surgir a partir de

Suape como a movimentação de grãos e o transporte de combustíveis do litoral para o interior pelos trilhos. Os impactos desta obra serão discutidos numa série de eventos que tem início na próxima quinta-feira (24), em Salgueiro (PE).

Iniciativa conjunta, da Sudene e portal Movimento Econômico, os seminários Conexões Transnordestina – A Ferrovia que Move Pernambuco, vai percorrer sete cidades pernambucanas. O evento inaugural acontece das 9h às 13h, no Espaço Fest e as inscrições para 300 pessoas já estão esgotadas. A intenção é permitir que a população pernambucana discuta a obra, como explica o superintendente da Sudene, Danilo Cabral:



<https://youtu.be/Ry-lyE7pozE>

O evento de Salgueiro terá como foco a discussão da integração logística do Estado. Também serão realizados debates em Petrolina, no dia 13 de agosto, com foco na fruticultura e exportação, e em Araripina, dois dias depois, em 15 de agosto, tendo o Polo Gesso e a construção civil como norte para os debates.

Outros eventos estão programados para Belo Jardim, em setembro; São Bento do Una, em outubro; Caruaru e no Recife em novembro. Lideranças locais e entidades empresariais estão sendo

convidadas. Mas como afirma a CEO do Movimento Econômico, Patricia Raposo, as discussões não serão políticas, serão técnicas:



[https://youtu.be/rsEE\\_nDXyby](https://youtu.be/rsEE_nDXyby)

### A importância da obra

A ferrovia, que parte do Piauí e se conecta ao Porto do Pecém, no Ceará, e ao Porto do Suape, em Pernambuco, está com obras bastante avançadas no estado cearense. Danilo Cabral informa que, em Pernambuco, elas devem ser retomadas no início de 2026. “Atualmente o Ministério dos Transportes está atualizando os projetos e as licitações devem ocorrer ainda neste segundo semestre”,

assegura.

“Ter o trecho da ferrovia pernambucana em operação é muito importante para Pernambuco e Estados vizinhos. Alguns setores da nossa economia já estão ficando estagnados sem uma logística mais eficiente”, afirma o presidente da Federação da Indústria do Estado de Pernambuco (Fiepe), Bruno Veloso. Ele cita como exemplo o gesso: “os espanhóis estão conseguindo vender o gesso produzido na Espanha mais barato do que o produzido no Araripe”.

O motivo, segundo Bruno, é que o gesso do Araripe, está sendo transportado por caminhão, numa distância média de 680 km. No País, a maior reserva de gipsita, matéria-prima do gesso, está em Pernambuco. Em média, o preço do frete ferroviário é de 30% a 40% mais barato do que o rodoviário e isso faz muita diferença para produtos de baixo valor agregado, como a gipsita.

O ramal Salgueiro-Suape é uma necessidade para os setores produtivos de Pernambuco. Especialista em transporte, o professor da Universidade Católica de Pernambuco (Unicap), Maurício Pina, argumenta existem potenciais cargas que viabilizariam o trecho Salgueiro-Suape. Pelos cálculos dele, se toda a produção do Araripe viesse para Suape de trem seriam necessários cinco trens por dia, cada um com 50 vagões.

### Potencial de Belo Jardim

A Transnordestina pernambucana vai passar por Belo Jardim, cidade que tem um grande polo de produção de baterias. “Se pegasse toda a produção de baterias feita em Belo Jardim, seria necessário, a cada dois dias, um trem com 50 vagões chegando em Suape”, explica Maurício, argumentando que a fabricante das baterias também poderia reduzir os seus custos levando insumos que chegam, pelo litoral, de trem até o Agreste. Belo Jardim está a 183 km do Recife.

Outro setor que poderia se beneficiar muito dos trens para diminuir os seus custos é o polo pujante de avicultura do Agreste Meridional de Pernambuco, espalhado em cidades como São Bento do Una, Garanhuns, Caruaru, entre outras. O transporte do milho, que geralmente, vem do Centro-Oeste, ou do litoral, quando é importado, impacta os custos do setor. “Os trens poderiam viabilizar o transporte de proteína animal e também levar cereais, como soja e milho para os produtores. Seria uma carga de retorno”, explica Bruno Veloso. No Agreste, também está o polo leiteiro de Pernambuco, um dos maiores do Nordeste.

O presidente da Fiepe cita os combustíveis, como outra carga que poderia sair de Suape para o interior de Pernambuco, onde seriam implantadas centrais de abastecimento. “Pernambuco tem uma das maiores refinarias da Petrobras, a Rnest, em Suape, que está sendo ampliada. Grandes volumes do combustível iriam pela linha férrea até cidades como Salgueiro ou Eliseu Martins e a partir destas centrais ocorreria uma entrega regionalizada”, diz Bruno. Indo de trem até Salgueiro, o combustível deixaria de percorrer cerca de 500 km por caminhão.



### **Fábio Lisandro, prefeito de Salgueiro/Foto: divulgação Prefeitura de Salgueiro**

Quem já tem o cálculo de quantos caminhões seriam retirados das estradas próximas a Salgueiro, caso a Transnordestina pernambucana fosse concluída é o prefeito de Salgueiro, Fabinho Lisandro (PSD). “Já existe um debate na Petrobras/Transpetro para instalar uma base terrestre de combustível em Salgueiro, caso o trecho Salgueiro-Suape entre em operação. Nos cálculos deles, mais de 300 caminhões seriam retirados por dia nas estradas próximas à cidade”, conta.

Lisandro diz que só tem duas chaves capazes de virar a chave de Salgueiro e do Sertão de Pernambuco para um crescimento mais sustentável. “Uma é o trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina ser concluído porque isso traria novos negócios pra região. O outro é a água da Transposição do São Francisco ser usada em projetos de irrigação porque existem muitas terras férteis na região que não são cultivadas por falta do líquido”.

Por Salgueiro passam duas rodovias importantes, as BR-232 e a BR-116. A cidade está, em média, a 600 km das principais capitais do Nordeste. “Uma das vocações de Salgueiro é a logística”, resume o prefeito. O trecho pernambucano da rodovia incluía um entreposto de mercadorias em Salgueiro. “A decisão política de Lula de retomar o trecho Salgueiro-Suape nos anima e reforça a necessidade deste sonho”, conclui.

O trecho Salgueiro-Suape é enxergado como um fator que vai melhorar a competitividade da região. “Se querem interiorizar a indústria pernambucana, um dos fatores fundamentais é ter um transporte eficiente e mais barato”, conclui Bruno, acrescentando que os incentivos fiscais concedidos pelos Estados vão acabar em 2032. E, neste novo cenário, quem tiver a melhor infraestrutura vai ser mais competitivo.



### **A economista Tânia Bacelar defende a futura integração da Ferrovia Transnordestina com a Ferrovia Norte-Sul. Foto: Arthur Cunha/ME**

#### **O impacto da ferrovia Salgueiro-Suape no porto pernambucano**

“Todos os grandes portos do mundo são alimentados por ferrovias. Não existe um grande porto sem receber carga de trens”, segundo a opinião de Maurício Pina, Bruno Veloso e da renomada economista Tânia Bacelar, que lembrou que Suape é um projeto no qual os pernambucanos investem há mais de 40 anos.

Isso significa que caso a ferrovia, não saia do papel, o porto pernambucano tende a perder importância na movimentação regional, pois os trens transportam grandes volumes de cargas. Geralmente, com os maiores volumes de carga são realizados novos investimentos, resultando em portos com o preço mais competitivo nas tarifas. “É uma questão de escala e de custo operacional”, complementa Maurício Pina.

Segundo o presidente do Porto de Suape, Armando Monteiro Bisneto, a implantação da linha férrea Salgueiro-Suape é importante porque vai viabilizar cargas que hoje o porto não teria como atender. A estatal já tem separado uma área para receber o terminal de minério que vai atender a ferrovia.

A estatal também pediu a Infra S.A. um estudo da área – dentro do próprio porto – por onde a ferrovia vai passar nos diversos setores de Suape. Este estudo deve ser entregue este mês. “O que Suape pode fazer é esta área”, afirma Bisneto.



A Infra S.A está fazendo projetos executivos do trecho Salgueiro-Suape e informou que vai licitar as primeiras obras ainda este ano. Bisneto diz que toda a bancada política de Pernambuco tem que se mobilizar em torno deste projeto, que é de Estado.

“A disputa de priorização de trechos entre Piauí- Ceará e o trecho de Pernambuco não se justifica. O novo momento da política de investimentos em ferrovias do Brasil indica que mais que nunca a Transnordestina não pode chegar apenas ao sul do Piauí. A Transnordestina tem que ter os dois trechos e chegar à Ferrovia Norte- Sul”, resume a renomada economista Tânia Bacelar. Os dois trechos a que ela se refere são o de Eliseu Martins- Salgueiro-Pecém – que está em construção – e o de Salgueiro-Suape com obras paralisadas desde 2016.

A Norte-Sul é uma ferrovia que vai cortar o País, de forma vertical, passando por nove Estados, indo desde o Maranhão até o Rio Grande do Sul. Uma futura conexão da ferrovia Norte-Sul vai fazer os produtos que circulam pelos futuros trilhos da Transnordestina chegarem em ferrovias que vão para um porto construído pelos chineses no Peru, o de Chancay, num projeto chamado Rotas de Integração Sul-Americana, coordenado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento.

“Esta é uma discussão que o Nordeste Meridional tem que entrar. Faz parte deste novo momento econômico em que a China já é o primeiro parceiro comercial do Brasil”, argumenta Tânia Bacelar. Segundo ela, a Bahia já começou a fazer um estudo no sentido de se integrar com esta futura Rotas da Integração Sul-Americana e os demais estados do Nordeste devem ficar atentos a esta nova realidade.

O Rotas da Integração Sul-Americana prevê conexões de várias ferrovias em construção como Fiol – que vai ligar Ilhéus, na Bahia, a Figueirópolis, no Tocantins -, a Fico – que começa em Mara Rosa, em Goiás, e segue até Água Boa, no Mato Grosso, além da Norte-Sul. No planejamento do governo federal, várias ferrovias vão escoar produtos para este Porto de Chancay.

### **Como começou a Transnordestina**

Com as suas obras iniciadas em 2006, a Ferrovia Transnordestina consiste, no projeto original, em duas grandes linhas férreas, começando em Eliseu Martins, no Sul do Piauí, indo até Salgueiro. De lá, a ferrovia se dividia em dois trechos, um indo para o Porto de Pecém, no Ceará, e o outro seguindo para Suape.

As obras de ambos os trechos foram interrompidas algumas vezes. A linha que ia para o Ceará foi retomada há mais de três anos e a que seguia para Suape está paralisada desde 2016, porque o concessionário – que estava à frente das obras, a Transnordestina Logística S.A. (TLSA) – desistiu da construção do trecho pernambucano em 2022.

Este ano, a estatal infra S.A. informou que vai licitar as obras de dois trechos da linha Salgueiro-Suape no segundo semestre deste ano.

*Fonte: ME – Movimento Econômico*  
*Data: 21/07/2025*

## **PETROBRAS DESTACA SERGIPE E BAHIA EM NOVA FASE DE EXPLORAÇÃO NO PAÍS**

*Por Vanessa Siqueira - De Alagoas [vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br](mailto:vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br)*

A Petrobras vai retomar investimentos em duas frentes no Nordeste brasileiro com o projeto Sergipe Águas Profundas, já em fase final de contratação, e a atividade exploratória na Bahia, com sondas contratadas e novos poços em planejamento. O anúncio foi feito por Juliano Stica, gerente geral de exploração das margens Sudeste, Leste e Terra da estatal, durante painel realizado no Energia 360, promovido pela Origem, em Maceió.

Segundo o executivo, a companhia reestruturou internamente sua área de exploração terrestre, que havia sido desmobilizada, e vem investindo em reprocessamento de dados sísmicos em regiões com infraestrutura instalada e histórico produtivo, como Urucu (AM) e o interior da Bahia.



### **Novos poços vão explorar águas profundas nos dois estados/Foto: Petrobras/Divulgação**

“Estamos muito próximos de viabilizar o projeto Sergipe Águas Profundas. Na Bahia, já contratamos sondas para retomar as atividades e devemos perfurar um poço ainda neste ano. A Petrobras tem compromisso com o desenvolvimento regional e o gás é um dos grandes alvos. Conseguimos aprovar agora um primeiro poço histórico numa área adjacente ao Polo de Urucu. E estamos em vias de aprovar

também um poço rotatório na Bahia. Essa sinergia com ativos existentes e outras operadoras será fundamental nessa nova fase”, destacou.

A escolha da Petrobras em manter ativos em terra na Bahia, em linha com a decisão recente da companhia de manter a operação no Polo Bahia, após um período de revisão dos ativos terrestres, e investir em águas profundas em Sergipe está inserida em um contexto mais amplo da nova estratégia da estatal, voltada à recomposição de reservas e à oferta de gás natural.

“A Petrobras busca recompor suas reservas por meio de crescimento orgânico, e não por aquisição de ativos. A exploração é o DNA da empresa”, frisou Stica.

O projeto em Sergipe se soma a outras iniciativas que visam ampliar a oferta de gás no país. Já a Bahia ressurgiu como polo de potencial remanescente, com foco na integração entre exploração e infraestrutura instalada — inclusive com abertura a parcerias com operadoras privadas.

### **Eneva defende impacto socioeconômico do gás no Nordeste**

A Eneva, uma das maiores empresas de energia do país, também destacou o papel estratégico da região na segurança energética brasileira. Frederico Miranda, diretor de Exploração, Reservatório e Tecnologias de Baixo Carbono na companhia, lembrou que o embrião da empresa surgiu a partir de uma descoberta considerada sub comercial na Bacia do Parnaíba, no Maranhão, reaproveitada décadas depois.

“A Eneva começou com um único ativo na Bacia do Parnaíba, reaproveitando um poço perfurado em 1987. Hoje somos uma empresa de R\$ 20 bilhões de valor de mercado, com atuação em quase dez estados e papel central na segurança energética do país”, disse.

A companhia opera duas plantas de liquefação de gás natural e lidera em geração termoelétrica, com destaque para ativos no Maranhão, Amazonas e Sergipe — onde mantém o terminal de GNL em Barra dos Coqueiros. Miranda reforçou que a atuação em áreas onshore do Norte e Nordeste tem um impacto que vai além da produção:

“A transformação que o gás proporciona nessas regiões é socioeconômica. O Onshore tem papel direto na geração de emprego, renda e infraestrutura em áreas que precisam de desenvolvimento”, afirmou.

A Eneva também tem investido em inteligência artificial para reprocessamento de dados sísmicos antigos, ampliando o índice de sucesso exploratório de 30% para 70% na Bacia do Parnaíba, segundo o executivo.

### **ANP alerta para queda histórica na atividade exploratória**

Apesar dos avanços pontuais, o cenário da exploração de petróleo e gás no Brasil é preocupante. Para Luciano Lobo, superintendente de exploração da ANP, 2024 pode ser considerado o pior ano da história recente da atividade exploratória no país, com apenas 10 poços perfurados até julho.



**Superintendente da ANP fala da diminuição de exploração de poços no país. Foto: Thony Nunes**

“Temos R\$ 10 bilhões em garantias financeiras depositadas para exploração, mas os investimentos estão muito abaixo do esperado. Em terra, só 15 milhões de dólares foram investidos dos 107 milhões previstos”, disse Lobo.

Mesmo com o maior número de blocos em fase de exploração da história (mais de 400), a execução de investimentos está abaixo do potencial. A ANP aposta em medidas regulatórias para mudar esse cenário, como a nova resolução que permitirá a transferência de unidades de trabalho entre blocos exploratórios da mesma operadora, publicada em junho.

### Tecnologia, regulação e revisão de dados antigos

Os painelistas também defenderam a importância do reprocessamento de dados sísmicos antigos, muitas vezes produzidos com baixa resolução e descartados no passado. Para Flávio Fernandes, diretor técnico da S&P Global, o Brasil precisa combinar o uso de tecnologia com uma regulação mais ágil e investimentos em infraestrutura.



**Apesar da diminuição na perfuração de poços, Brasil tem potencial para crescer na exploração de gás e petróleo. Foto: Thony Nunes**

“A curva de descobertas está estagnada. Mesmo com maior taxa de sucesso, os volumes descobertos não são suficientes. O Brasil é estratégico na América Latina, mas precisa perfurar mais”, alertou.

Fernandes reforçou a importância de revisitar áreas negligenciadas décadas atrás. “Muitos poços considerados secos ou sub comerciais no passado podem hoje representar oportunidades reais, com apoio da tecnologia.”

Na agenda regulatória da ANP, uma das principais frentes será a criação de um novo Programa Exploratório Mínimo (PEM), que poderá incluir custos com licenciamento ambiental como parte das obrigações exploratórias — um pleito antigo das operadoras.

“Já iniciamos o processo para uma nova resolução do PEM, com previsão de publicação até 2026. Queremos envolver a sociedade, operadoras e especialistas para construir uma regulamentação que estimule de fato a atividade”, informou Lobo.

A Petrobras, por sua vez, segue com visão de longo prazo para o setor. Stica concluiu sua participação no painel reiterando que a exploração feita hoje é o que sustentará a produção nacional em 2035. E que o Nordeste tem papel essencial nesse processo.

“O nosso trabalho agora é garantir reservas futuras. E isso passa por Sergipe, passa pela Bahia, passa pelas bacias terrestres que têm muito a oferecer. Esse é o compromisso da Petrobras com o Brasil e com o desenvolvimento das regiões onde atuamos”, concluiu.



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ APROVA CONTRIBUIÇÕES DA AUDIÊNCIA PÚBLICA QUE TRATA DO ARRENDAMENTO DO TERMINAL NAT01

Ao todo o projeto de licitação da área, que movimentava e armazenava granéis sólidos minerais, recebeu 34 contribuições



**Foto: Porto de Natal (RN)**

Brasília, 21/07/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a análise das contribuições da Audiência Pública 01/2025, que trata do aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento do terminal NAT01.

O projeto, deliberado durante a Reunião Ordinária Virtual da última semana, será

encaminhado para o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e depois seguirá para a análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

A área, localizada no Porto de Natal (RN), é destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente minério de ferro. O prazo do arrendamento é de 15 anos com possibilidade de prorrogação.

No total, no período de audiência pública, foram recebidas 34 contribuições. A participação social aconteceu entre fevereiro e abril de 2025 e a sessão pública foi realizada em 25 de março de 2025.

Dentre as sugestões que foram acatadas, destacam-se o ajuste na poligonal da área de 20.251,32 m<sup>2</sup> para 20.368,15 m<sup>2</sup> e a aquisição de uma máquina varredeira para o terminal. Todas as contribuições recebidas e mudanças feitas no projeto estão disponíveis no site da Agência.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

**Data: 21/07/2025**



Presidência da República

Portos e Aeroportos

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

### PORTOS DO SUDESTE RECEBEM MAIS DE R\$ 1,5 BILHÃO PARA MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA

Terminais em Santos (SP) e em São João da Barra (RJ) receberam autorização do Ministério de Portos e Aeroportos para investimentos privados

O Ministério de Portos e Aeroportos autorizou investimentos de mais de R\$ 1,5 bilhão de recursos privados para projetos de modernização de portos em São João da Barra (RJ) e em Santos (SP). As autorizações fazem parte de um pacote nacional, lançado no início deste mês pelo ministro Silvío

Costa Filho, que totaliza, apenas nesta fase, R\$ 4,7 bilhões em investimentos do setor produtivo para modernizar a infraestrutura portuária em várias regiões do Brasil.



### **Portos do Sudeste recebem mais de R\$ 1,5 bilhão para modernização portuária - Foto: Vosmar Rosa**

O Terminal de Combustíveis Marítimos do Açú (Tecma), na cidade de São João da Barra (RJ), receberá R\$ 275,3 milhões para ampliação de sua capacidade de movimentação de granéis líquidos. O investimento, que representa o primeiro termo de apostilamento do terminal, expandirá a infraestrutura dedicada para importação e comercialização de combustíveis marítimos.

O Tecma possui flexibilidade operacional para entregar combustível marítimo MGO (óleo diesel marítimo) tanto no Porto do Açú quanto offshore, diretamente às plataformas petrolíferas, posicionando o terminal como hub estratégico para abastecimento de embarcações e operações marítimas.

Já no Porto de Santos (SP), o maior da América Latina, o investimento autorizado chega a R\$ 1,24 bilhão e será direcionado à modernização da estrutura voltada ao transporte de passageiros. O “Projeto Santos + Vivo” prevê a construção de um novo terminal de cruzeiros na Ponta da Praia, com uma área de 294 mil metros quadrados, ampliando a capacidade de atendimento ao turismo marítimo e fomentando a economia local.

### **Terminais de uso privado**

Durante a cerimônia de assinatura de novas autorizações portuárias, realizada no dia 9 de junho, o ministro Silvio Costa Filho reforçou o papel estratégico dessas autorizações. “Além dos R\$ 4,7 bilhões de recursos movimentados com as autorizações assinadas nesta solenidade, até o final do ano devem ser autorizados projetos no valor de mais de R\$ 5 bilhões; ou seja, a autorização de contratos destinando mais de R\$ 10 bilhões para o setor portuário”, destacou.

Já o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, ressaltou que os investimentos privados vêm mostrando a força do modelo portuário brasileiro e o papel complementar entre portos públicos e privados. “Ao contrário do que já se pensou, não há uma disputa entre portos públicos e portos privados, mas sim iniciativas que se complementam. Quando se olha para a matriz de movimentação de carga do nosso país, vê-se que 65% das nossas movimentações são realizadas nos terminais de uso privativo, o que mostra essa dimensão e essa importância”, disse.

### **Mais investimento no Sudeste**

O Sudeste também avança em outras frentes de modernização portuária. Em fevereiro deste ano, os governos Federal e do Estado de São Paulo assinaram a prorrogação da delegação do Porto de São Sebastião, estendendo sua operação até 2057. O objetivo, segundo o ministro Silvio Costa Filho, é viabilizar um grande projeto para transformar São Sebastião em um hub logístico de operações de contêineres, reforçando o papel estratégico da região no desenvolvimento econômico nacional.

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

**Data: 21/07/2025**

## **PELO QUARTO MÊS CONSECUTIVO, MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS BRASILEIRO BATE RECORDE**

Mais de 10,4 milhões de pessoas passaram pelos terminais brasileiros no mês de junho, aumento de 11,5% em relação ao mesmo período do ano passado



**O número de passageiros em voos nacionais cresceu 11,2% em junho, totalizando 8,2 milhões de embarques- Foto: Arquivo/Agência Brasil**

A movimentação de passageiros nos aeroportos brasileiros no mês de junho teve aumento acima de 10%, com 10,4 milhões de passageiros passando pelos terminais, um aumento de 11,5% em relação a junho de 2024. Segundo dados do relatório de demanda e oferta da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), é o quarto mês consecutivo que o setor apresenta crescimento e

bate recorde.

Em voos nacionais, foram transportados 8,2 milhões de passageiros, 11,2% a mais que em junho do ano passado. Já em voos internacionais, o crescimento foi de 12,8%, com 2,2 milhões de viajantes. Esse é o melhor resultado para os dois segmentos no mês desde o ano 2000, quando foi iniciada a série histórica.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, reforçou que o crescimento se deve ao grande volume de investimentos que estão sendo feitos pelo Governo Federal na aviação civil e à recuperação econômica do país. "Estamos inaugurando terminais, modernizando nossos aeroportos, ampliando a capacidade de receber mais passageiros, para oferecer mais conforto e bem-estar às pessoas. Esses números só demonstram o dinamismo e a força do setor aéreo brasileiro", completou o ministro.

Ao longo do semestre, um total de 61,8 milhões de passageiros passaram pelos aeroportos brasileiros, um aumento de cerca de 10% em relação à movimentação nos primeiros seis meses de 2024. Dos passageiros transportados em 2025, 48 milhões voaram pelo segmento doméstico, enquanto 13,8 milhões fizeram voos internacionais.

### **Demanda e oferta**

Os indicadores de demanda e oferta no mês de junho também registraram crescimento. No setor doméstico, a demanda (aferida pela relação de passageiros por quilômetros transportados) cresceu 14,5% em comparação a junho de 2024, enquanto a demanda internacional teve um aumento de 11,6%.

Já a oferta (mensurada em assentos por quilômetros) registrou aumento de 16,9% no mercado doméstico e 12,4% no segmento internacional. Considerando ambos os mercados, a demanda cresceu em 12,8% e a oferta, em 14,2%.

O transporte de carga foi o único segmento que teve queda. No mês de junho, foram processadas 108,8 mil toneladas de carga, redução de 5,8% em relação ao mesmo mês do ano passado. No mercado doméstico, foram movimentadas 35,1 mil toneladas, 12,2% abaixo do registrado em junho de 2024 e, no mercado internacional, 73,6 mil toneladas, queda de 2,4%.

Com informações da Anac

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 21/07/2025**

## GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

### GOVERNO FEDERAL ASSINA CONTRATO DE CONCESSÃO DA BR-364/RO COM INVESTIMENTO DE R\$ 10,2 BILHÕES

Trecho entre Porto Velho e Vilhena será administrado pela Concessionária Nova 364 S.A., com previsão de duplicações, faixas adicionais e melhorias que impulsionam o desenvolvimento regional



**BR-364/RO é eixo estratégico para integração do Norte ao restante do país. - Foto: Cleber Carvalho/MT**

O Ministério dos Transportes, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), oficializou nesta sexta-feira (18) a assinatura do contrato de concessão do Sistema Rodoviário BR-364/RO, marcando o início de uma nova fase para a infraestrutura viária em Rondônia. O projeto será executado pela Concessionária de Rodovia Nova 364 S.A., formada pelo consórcio 4UM/Opportunity, vencedor do leilão realizado em fevereiro deste ano. O contrato prevê investimento de R\$ 10,23 bilhões ao longo de 30 anos,

destinados à operação, manutenção e modernização dos 686,7 quilômetros da rodovia.

Esta é a primeira concessão federal de rodovia em Rondônia. O trecho concedido liga Porto Velho a Vilhena, na divisa com o Mato Grosso, e é considerado estratégico para o escoamento da produção agropecuária, a integração regional e a segurança viária.

Os investimentos incluem obras de duplicação, implantação de terceiras faixas, vias marginais, passarelas, acessos a portos, além de serviços de conservação e apoio ao usuário. Estão previstas:

- 107,5 quilômetros de duplicações
- 190,5 quilômetros de faixas adicionais
- 17,8 quilômetros de vias marginais
- 24 passarelas
- 90 pontos de ônibus
- 24 passagens de fauna

#### **Início imediato das obras**

Com a assinatura do contrato, a concessionária está autorizada a iniciar imediatamente as obras previstas no Programa de Exploração da Rodovia (PER). A tarifa de pedágio foi fixada em R\$ 0,19 por quilômetro, com desconto de 5% sobre a Tarifa Básica, e começará a ser aplicada conforme o cumprimento dos critérios de segurança e conforto definidos pela ANTT.

Antes da formalização contratual, o Ministério dos Transportes e a ANTT autorizaram o acesso antecipado da concessionária para a execução de serviços emergenciais, como as intervenções na ponte sobre o rio Candeias, assegurando condições adequadas de tráfego aos usuários desde o início do processo.

Os estudos técnicos que embasaram a concessão foram conduzidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com aval do Ministério dos Transportes. O projeto passou por audiência pública e foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), garantindo ampla transparência, participação da sociedade e conformidade com os parâmetros regulatórios.

#### **Conectividade e desenvolvimento**

A BR-364/RO é peça-chave para a logística regional, conectando portos e corredores dos estados de Rondônia, Amapá, Amazonas, Pará e Maranhão. Além de fomentar o desenvolvimento econômico, a rodovia integra o Norte ao restante do país, servindo como principal rota terrestre para o Acre e o Amazonas.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF  
Data: 21/07/2025

### PROJETO ESTRATÉGICO PARA ACELERAR O DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE, TRANSNORDESTINA RECEBE MAIS R\$ 1,4 BILHÃO DO GOVERNO FEDERAL

Durante evento no Ceará, nesta sexta (18), presidente Lula e Renan Filho destacaram a importância da ferrovia, que deve começar a operar ainda este ano



**Durante evento no Ceará, nesta sexta (18), Governo Federal anuncia mais R\$ 1,4 bilhão para Transnordestina/ Fotos: Marcio Ferreira/MT**

Principal projeto ferroviário em andamento no país e peça-chave para impulsionar a logística, economia e o desenvolvimento do Nordeste, a Transnordestina recebeu, nesta sexta-feira (18), um novo investimento de R\$1,4 bilhão para o avanço das obras.

O anúncio do aporte foi realizado durante visita do ministro dos Transportes, Renan Filho, e do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, ao trecho da ferrovia em Missão Velha (CE).



“Eu assumi a responsabilidade de que nós vamos concluir essa ferrovia, custe o que custar. E vamos fazer ela igualzinho ao projeto. O Nordeste precisa dessa obra, o Nordeste deve ser respeitado, porque o Nordeste tem inteligência, tem conhecimento”, disse o presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Os investimentos anunciados nesta sexta incluem R\$600 milhões provenientes do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), como parte do aditivo de R\$3,6 bilhões formalizado em novembro de 2024. A outra parte, de R\$816 milhões, foi captada por meio do leilão de cotas escriturais do Fundo de Investimentos do Nordeste (Finor).



Em menos de dois meses, este é o segundo investimento anunciado pelo Governo Federal na Transnordestina. No início de junho, Renan Filho esteve em Baturité, também no Ceará, e oficializou o aporte de R\$1 bilhão para o Lote 8 da ferrovia. O trecho, de 46 quilômetros de malha, corta os municípios cearenses de Quixadá, Itapiúna, Capistrano e Baturité.



“Essa obra vai chegar em breve a 8 mil pessoas trabalhando para construí-la. A infraestrutura inteira, une, e até o fim deste ano nós vamos iniciar o transporte de cargas nessa ferrovia”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

**INFOGRÁFICO--Transnordestina-V2.jpg**



As obras da Transnordestina já atingiram 75% de avanço físico: do total previsto, 676 quilômetros da linha principal já foram entregues, e outros 280 quilômetros estão em construção.

Com 1,2 mil quilômetros de extensão e orçamento total de R\$15 bilhões, a ferrovia corta 53 municípios do Nordeste: vai de Eliseu Martins, no Piauí, até o Porto de Pecém, no Ceará.

“Essa é a maior obra linear do Brasil hoje. Nós temos mais de 4 mil empregos diretos, mais de 1.100 máquinas pesadas, mais de R\$ 4 bilhões em contratos já assinados em execução, então é uma obra de uma pujança espetacular”, destacou o diretor-presidente da Transnordestina Logística, Tufi Daher.

Considerado o principal projeto logístico do Nordeste, a ferrovia conecta áreas produtoras do interior aos portos de Pecém (CE) e Suape (PE), facilitando o escoamento de grãos, minérios e outros produtos para o mercado interno e internacional.

“Essa região do Cariri é hoje um polo calçadista. Parte deste calçado é para exportação e poderá ir nesse trem até o Porto de Pecém. Essa obra vai permitir que a gente dê as mãos, junto com o Governo Federal, para trazer indústria e emprego para o nosso povo”, celebrou o governador do Ceará, Elmano de Freitas.

A expectativa é que parte da ferrovia entre em operação ainda em 2025, iniciando o transporte de cargas a partir do Terminal Intermodal em Bela Vista do Piauí.

### **Retomada do desenvolvimento**

A construção da ferrovia que viria a ser conhecida como Transnordestina começou em 1959, mas foi logo interrompida, considerada economicamente inviável. De lá pra cá, as obras chegaram a ser retomadas e paralisadas algumas vezes, por inúmeras questões. O projeto renasceu com força em 2023, como uma das prioridades do governo Lula.

Com a economia em expansão - hoje a terceira maior do país -, e forte crescimento dos setores industrial e agroindustrial, o Nordeste tem ampliado sua participação no Produto Interno Bruto (PIB) nacional, respondendo por aproximadamente 16% da composição econômica do Brasil. Nesse contexto, a Transnordestina desempenha papel estratégico ao conectar centros produtores do interior aos grandes portos locais.

“Eu vou carregar sempre o orgulho de ter retomado obras importantes no Brasil e no meu coração vai morar a retomada e a conclusão das obras da Transnordestina, que é o maior investimento para o desenvolvimento do Nordeste”, concluiu Renan Filho.

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

*Data: 21/07/2025*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – INVESTIMENTOS PRIVADOS NOS PORTOS**

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

A recente decisão do Ministério de Portos e Aeroportos de autorizar mais de R\$ 1,5 bilhão em investimentos privados, para projetos de modernização nos portos de São João da Barra (RJ) e Santos (SP), é mais um forte indicativo da crescente confiança do setor privado na infraestrutura portuária brasileira. Essa medida integra um pacote nacional que, nesta fase inicial, já soma R\$ 4,7 bilhões em aportes do setor produtivo, direcionados para impulsionar a modernização portuária em diversas regiões do País.



O Terminal de Combustíveis Marítimos do Açú (Tecma), em São João da Barra, receberá R\$ 275,3 milhões para expandir sua capacidade de movimentação de graneis líquidos. Esse investimento consolidará o Tecma como um hub estratégico para o abastecimento de embarcações e operações marítimas, dada sua flexibilidade operacional para entregar combustível marítimo MGO tanto no Porto do Açú quanto offshore.

No Porto de Santos, o maior da América Latina, o investimento autorizado alcança R\$ 1,24 bilhão, focado na modernização da estrutura de transporte de passageiros. O “Projeto Santos + Vivo”, com a construção de um novo terminal de cruzeiros na região da Ponta da Praia, não apenas ampliará a capacidade de atendimento ao turismo marítimo, mas promete fomentar significativamente a economia local.

O ministro Silvio Costa Filho reforçou o papel estratégico dessas autorizações, projetando um total de mais de R\$ 10 bilhões em investimentos privados para o setor portuário até o final do ano. Essa perspectiva demonstra a força do modelo portuário brasileiro e a complementaridade entre portos públicos e privados, como bem pontuou o secretário nacional de Portos, Alex Ávila. A constatação de que 65% da movimentação de carga do País ocorre em terminais de uso privativo evidencia a dimensão e a importância desses atores para a logística nacional.

A importância dos investimentos privados no setor portuário, especialmente nos terminais privados, para a modernização do mercado e o aumento de sua competitividade, é inegável. Esses aportes injetam capital, tecnologia e expertise de gestão, resultando em ganhos de eficiência, redução de custos e maior capacidade operacional. Em um cenário global cada vez mais acirrado, a modernização da infraestrutura portuária é um fator crucial para a atração de novos fluxos comerciais e para a garantia da competitividade das exportações e importações brasileiras.

A aposta no capital privado para impulsionar a infraestrutura portuária é um caminho assertivo. A expertise e a agilidade do setor produtivo, combinadas com um ambiente regulatório favorável, são os pilares para que os portos brasileiros atinjam seu pleno potencial de modernização e eficiência, beneficiando toda a cadeia logística e contribuindo para o crescimento econômico do país.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 21/07/2025*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

### **FERROVIA BIOCEÂNICA**

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, enfatizou a importância da construção de uma ferrovia bioceânica indo da costa do Brasil ao Oceano Pacífico, via Peru, em parceria com a China. Segundo ela, o empreendimento é essencial para reduzir desigualdades regionais e promover o desenvolvimento do interior do País.

### **TRAÇADO**

O projeto de uma ferrovia bioceânica integra o programa Rotas de Integração Sul-Americana e interligará o porto de Ilhéus (BA) ao porto de Chancay (Peru), passando por estados como Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre. Com este traçado, ele irá se integrar às ferrovias de Integração Oeste-Leste (Fiol) e de Integração Centro-Oeste (Fico). A obra está sendo considerada como resultado de um memorando assinado em julho entre a Infra S.A., do Ministério dos Transportes, e o China Railway Economic and Planning Research Institute, estatal chinesa que conduzirá os estudos técnicos.

### **AVANÇOS DIPLOMÁTICOS**

Para Simone Tebet, a ferrovia representa avanços diplomáticos, ao facilitar o comércio e o turismo entre o Brasil, seus vizinhos e os países asiáticos.

### **HIDROVIA**

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), do Ministério dos Transportes, reuniu, em Brasília, representantes do Ministério dos Portos e Aeroportos (Mpor) e do Governo do Estado do Piauí, para discutir o desenvolvimento das ações referentes ao convênio de delegação da Hidrovia do Rio Parnaíba. O encontro ocorreu na semana passada.

### **RESPONSABILIDADES**

O convênio, assinado entre os entes federais e o governo estadual, transfere ao Piauí a responsabilidade pela administração, manutenção e operação da via navegável do Rio Parnaíba. Com essa delegação, o estado passa a gerir diretamente os serviços da hidrovia, incluindo os atracadouros localizados entre os estados do Piauí e Maranhão, como os trechos Araioses–Canárias (MA), Ilha Grande–Tatus I e II (PI) e Uruçuí–Forquilha (PI).

### **FISCALIZAÇÃO**

Durante a reunião, foram debatidas diretrizes operacionais, fluxos de acompanhamento e cronogramas de execução. Aos órgãos federais, MPOR e DNIT, caberá o papel de fiscalização, elaboração de planos de supervisão, além da aplicação de medidas cabíveis em caso de descumprimento das obrigações estabelecidas no convênio.

### **IMPACTO REGIONAL**

O Vale do Parnaíba tem extensão total de 1.344 quilômetros, integrando os rios Parnaíba e Balsas. O local é essencial para o transporte regional de cargas, especialmente grãos (soja, arroz e milho) de áreas agrícolas no sul do Piauí, sudeste do Maranhão e regiões próximas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/07/2025

## **NACIONAL - PRÉ-SAL ATINGE NOVO RECORDE DE PRODUÇÃO SOB REGIME DE PARTILHA, COM 1,25 MILHÃO DE BARRIS POR DIA**

O volume representa um crescimento de 13,2% em relação a abril e confirma a tendência de alta contínua observada desde o início da série histórica, em 2017.

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



**Os campos de Búzios e Mero foram os principais responsáveis pelo resultado, com produções de 511,85 mil e 499,86 mil barris diários, respectivamente. O desempenho de Mero foi impulsionado pela entrada em operação do FPSO Duque de Caxias, que elevou a produção de óleo na área.**

A produção de petróleo sob o regime de partilha no pré-sal alcançou em maio um novo recorde, com média diária de 1,25 milhão de barris, segundo o Bolem Mensal divulgado pela Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA), estatal vinculada ao Ministério de Minas e Energia. O volume representa um crescimento de 13,2% em relação a abril e confirma a tendência de alta contínua observada desde o início da série histórica, em 2017.

Os campos de Búzios e Mero foram os principais responsáveis pelo resultado, com produções de 511,85 mil e 499,86 mil barris diários, respectivamente. O desempenho de Mero foi impulsionado pela entrada em operação do FPSO Duque de Caxias, que elevou a produção de óleo na área.

A parcela de petróleo destinada à União também cresceu, somando 117 mil barris por dia. Mais de 81% desse total - tiveram origem em Mero, que sozinho respondeu por 94,55 mil barris diários sob controle da PPSA.



No caso do gás natural, a exportação atingiu 4,94 milhões de metros cúbicos por dia, sendo 95% oriundos de Búzios. A fatia da União nesse segmento foi de 99,4 mil m<sup>3</sup>/dia, com Búzios contribuindo com 67% do volume.

Desde que o modelo de partilha entrou em vigor, o regime já acumulou a produção de 1,21 bilhão de barris de petróleo e 3,8 bilhões de metros cúbicos de gás natural com aproveitamento comercial. Desse total, a União deteve 80,28 milhões de barris de petróleo e 239 milhões de metros cúbicos de gás.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 21/07/2025

## COMÉRCIO EXTERIOR - COMÉRCIO DE PEÇAS VÊ IMPACTO MAIOR DE TARIFAÇO PARA MONTADORAS NOS EUA

Montagem de carros no Brasil deverá sofrer poucas alterações  
Da Redação [redacao.jornal@redenenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redenenews.com.br)

***O setor do comércio de peças e acessórios para veículos automotores nacional avalia que o impacto do tarifaço estadunidense contra o Brasil deverá causar maior dano às montadoras instaladas nos Estados Unidos.***

Segundo o presidente do Sindicato Comércio Varejista de Peças e Acessórios para Veículos (Sincopeças Brasil), Ranieri Leitão, o processo de montagem de carros no Brasil deverá sofrer poucas alterações.

“Em nosso entender, o impacto talvez seja maior para as montadoras de veículos instaladas no mercado norte-americano e que se valem de fornecedores brasileiros. Dentro do Brasil, não enxergamos qualquer alteração no processo de montagem dos veículos”, disse em entrevista à imprensa.

Segundo Leitão, o setor do comércio de autopeças nacional atua basicamente no mercado interno e não deverá sofrer impacto direto do tarifaço. “Mas nossa posição é que qualquer movimento de taxação excessiva é desastroso para os negócios em geral”, ressaltou.

O Sindipeças, que representa os fabricantes de autopeças, disse, em nota, que ainda é necessário aguardar a publicação da legislação estadunidense para confirmar qual será o alcance da sobretaxa no setor. As fabricantes nacionais produzem peças específicas para veículos dos Estados Unidos o que torna inviável redirecioná-las para outro mercado.

A balança comercial de autopeças do Brasil com os Estados Unidos é deficitária ao Brasil desde 2009. Em 2024, o Brasil exportou para os Estados Unidos US\$ 2,2 bilhões e importou US\$ 1,3 bilhão em peças. (Agência Brasil)

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 21/07/2025

## REGIÃO SUDESTE - GOVERNO AUTORIZA R\$ 1,5 BILHÃO PARA PORTOS DO SUDESTE

Recursos fazem parte de pacote de R\$ 4,7 bilhões em investimentos privados para modernização da infraestrutura portuária em várias regiões do país  
Da Redação [redacao.jornal@redenenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redenenews.com.br)

O Ministério de Portos e Aeroportos autorizou investimentos de mais de R\$ 1,5 bilhão de recursos privados para projetos de modernização de portos em São João da Barra (RJ) e em Santos (SP). As autorizações fazem parte de um pacote nacional, lançado no início deste mês pelo ministro Silvío

Costa Filho, que totaliza, apenas nesta fase, R\$ 4,7 bilhões em investimentos do setor produtivo para modernizar a infraestrutura portuária em várias regiões do Brasil.



***Autoridades e especialistas discutiram no evento o potencial da nova fronteira exploratória na reposição das reservas do pré-sal e na ampliação da segurança energética do país***

O Terminal de Combustíveis Marítimos do Açú (Tecma), na cidade de São João da Barra (RJ), receberá R\$ 275,3 milhões para ampliação de sua capacidade de movimentação de granéis líquidos. O investimento, que representa o primeiro termo de apostilamento do terminal, expandirá a infraestrutura dedicada para importação e comercialização de combustíveis marítimos.

O Tecma possui flexibilidade operacional para entregar combustível marítimo MGO (óleo diesel marítimo) tanto no Porto do Açú quanto offshore, diretamente às plataformas petrolíferas, posicionando o terminal como hub estratégico para abastecimento de embarcações e operações marítimas.

Já no Porto de Santos (SP), o maior da América Latina, o investimento autorizado chega a R\$ 1,24 bilhão e será direcionado à modernização da estrutura voltada ao transporte de passageiros. O “Projeto Santos + Vivo” prevê a construção de um novo terminal de cruzeiros na Ponta da Praia, com uma área de 294 mil metros quadrados, ampliando a capacidade de atendimento ao turismo marítimo e fomentando a economia local.

Durante a cerimônia de assinatura de novas autorizações portuárias, realizada no dia 9 de junho, o ministro Silvio Costa Filho reforçou o papel estratégico dessas autorizações. “Além dos R\$ 4,7 bilhões de recursos movimentados com as autorizações assinadas nesta solenidade, até o final do ano devem ser autorizados projetos no valor de mais de R\$ 5 bilhões; ou seja, a autorização de contratos destinando mais de R\$ 10 bilhões para o setor portuário”, destacou.

Já o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, ressaltou que os investimentos privados vêm mostrando a força do modelo portuário brasileiro e o papel complementar entre portos públicos e privados. “Ao contrário do que já se pensou, não há uma disputa entre portos públicos e portos privados, mas sim iniciativas que se complementam. Quando se olha para a matriz de movimentação de carga do nosso país, vê-se que 65% das nossas movimentações são realizadas nos terminais de uso privativo, o que mostra essa dimensão e essa importância”, disse.

O Sudeste também avança em outras frentes de modernização portuária. Em fevereiro deste ano, os governos Federal e do Estado de São Paulo assinaram a prorrogação da delegação do Porto de São Sebastião, estendendo sua operação até 2057. O objetivo, segundo o ministro Silvio Costa Filho, é viabilizar um grande projeto para transformar São Sebastião em um hub logístico de operações de contêineres, reforçando o papel estratégico da região no desenvolvimento econômico nacional.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/07/2025**

## **INTERNACIONAL - PRIMEIRO REBOCADOR ELÉTRICO DA AMÉRICA LANA COMEÇA A OPERAR NO CHILE**

Embarcação da multinacional Saam Towage vai apoiar manobras da estatal Enap no Porto de Chacabuco, na região de Aysén

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

O primeiro rebocador elétrico da América Latina embarcação vai apoiar as manobras de atracação e desatracação no Porto de Chacabuco, na Patagônia

A Saam Towage, multinacional de logística e transportes, iniciou a operação do primeiro rebocador elétrico da América Latina. Com o nome de Trapananda, a embarcação vai apoiar as manobras de atracação e desatracação da estatal Empresa Nacional de Petróleo do Chile (Enap) no Porto de Chacabuco, na região de Aysén, na Patagônia chilena.

Com 25 metros de comprimento e 13 de largura, o rebocador tem capacidade de tração a um ponto fixo de mais de 70 toneladas, permitindo auxiliar grandes embarcações em condições portuárias consideradas desafiadoras.

O rebocador é equipado com dois propulsores azimutais elétricos de 2.100 kW cada, alimentados por uma bateria de íons de lítio de 3.616 kWh, distribuídos em dois compartimentos e foi construído pelo estaleiro Sanmar, na Turquia. As baterias, monitoradas remotamente pelo fabricante na Noruega, têm vida útil esmada de dez anos. O barco será operado por uma equipe local da Saam treinada em manobras de alta precisão.

O Trapananda é o terceiro barco elétrico de sua frota de rebocadores — os outros dois operam no Canadá. O nome é uma homenagem ao antigo nome pelo qual era conhecida a Patagônia Chilena, região coberta por densas selvas. A Saam atua em 100 portos de 12 países das Américas e é uma das principais empresas do mundo em serviços de apoio a manobras de atracação e desatracação.

A Saam atua em 100 portos de 12 países das Américas e é uma das principais empresas do mundo em serviços de apoio a manobras de atracação e desatracação.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 21/07/2025*

## REGIÃO NORDESTE - ITAQUI REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO SEMESTRAL DA HISTÓRIA

Terminal maranhense atinge 17,2 milhões de toneladas entre janeiro e junho, com alta puxada por soja, fertilizantes e derivados de petróleo

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



**O crescimento foi impulsionado principalmente pelos grãos sólidos, que representaram cerca de 70% da movimentação total**

**DE ACORDO COM A PRESIDENTE EM EXERCÍCIO DO PORTO, ISA MARY MENDONÇA, O DESEMPENHO CONSOLIDA O ITAQUI COMO REFERÊNCIA NO SETOR**

2025. Entre janeiro e junho, foram movimentadas 17,2 milhões de toneladas de cargas, volume 10% superior ao do mesmo período do ano passado e 7% acima da meta prevista, segundo dados do governo estadual.

O Porto do Itaqui, no Maranhão, registrou o melhor primeiro semestre de sua história em

O crescimento foi impulsionado principalmente pelos grãos sólidos, que representaram cerca de 70% da movimentação total. A soja liderou, com quase 8,9 milhões de toneladas embarcadas — avanço de 10% em relação a 2024 e 5% acima do planejado. Os fertilizantes também tiveram desempenho expressivo, com quase 2 milhões de toneladas, aumento de 39% na comparação anual e 33% acima da meta. As exportações de ferro gusa e cobre alcançaram, respectivamente, 316 mil e 453 mil toneladas, com altas de 20% e 19%.

Os granéis líquidos responderam por 25% do total movimentado no semestre. Derivados de petróleo somaram mais de 4,1 milhões de toneladas, registrando alta de 7% em relação ao mesmo período de 2024. A soda cáustica chegou a 50 mil toneladas, com crescimento de 10%, enquanto o sebo teve alta de 70%, atingindo 21 mil toneladas.

No segmento de carga geral, o destaque foi a movimentação de trilhos, que totalizou 16 mil toneladas — 16% acima do registrado em 2024 e 130% acima da meta semestral.

Segundo o diretor de operações do porto, Carlos Roberto Frisoli, os resultados refletem a diversificação do perfil de cargas e a eficiência das operações no terminal. “Esses resultados são possíveis devido à eficiência logística do Itaqui. Estamos cada vez mais empenhados em trazer inovação e agilidade às nossas operações para levar desenvolvimento a todo o Maranhão”, afirmou.

De acordo com a presidente em exercício do porto, Isa Mary Mendonça, o desempenho consolida o Itaqui como referência no setor. “O aumento nas cargas movimentadas mostra que o porto está operando com eficiência e atraindo mais negócios. Isso fortalece a imagem do Maranhão como um hub logístico confiável em todo o Brasil”, disse.

Com o objetivo de ampliar sua capacidade, o Porto do Itaqui aposta em novos projetos de infraestrutura. Entre eles está o Berço 98, atualmente em construção, que deverá acrescentar mais de 8 milhões de toneladas por ano à capacidade de exportação do terminal e contribuir para um aumento de aproximadamente 20% no faturamento.

Outro avanço foi o início das operações no Berço 108, com o modelo ship to ship, que permite a transferência de cargas diretamente entre embarcações. A operação, já realizada também no Berço 106, contribui para reduzir o tempo de espera e aumentar a produtividade do porto.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/07/2025**

## REGIÃO SUL - SANTA CATARINA LIDERA EXPORTAÇÕES DE MADEIRA E MÓVEIS NO BRASIL

Estado encerra o semestre com alta de 6,6% no faturamento externo e consolida protagonismo em dois dos principais segmentos da economia catarinense

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



**Santa Catarina também foi líder nacional na exportação de móveis durante o primeiro semestre de 2025. O estado faturou US\$ 141,3 milhões, à frente do Rio Grande do Sul, com US\$ 118,1 milhões; Paraná, com US\$ 80,8 milhões; e São Paulo, com US\$ 77,9 milhões**

Santa Catarina encerrou o primeiro semestre de 2025 com alta de 6,6% no faturamento com exportações, principalmente pela contribuição de dois segmentos essenciais para a economia catarinense: o setor de madeira e o de móveis. O estado foi líder nacional em ambos os setores, que representaram cerca de 15% das exportações catarinenses entre janeiro e junho. Neste período, esses produtos chegaram a mais de 100 destinos em todo o mundo, conforme dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

O governador do estado, Jorginho Mello (PL), afirma que o resultado mostra, mais uma vez, a pujança da economia catarinense. “Temos apenas 1% do território nacional, mas somos destaque em diversos setores porque em Santa Catarina o Governo do Estado é parceiro de quem produz e



trabalha. Além de não aumentar impostos, estamos facilitando a abertura de empresas, desburocratizando, para facilitar a vida do empreendedor e permitir que a economia se desenvolva”, destaca.

No primeiro semestre de 2025, Santa Catarina foi o estado brasileiro que mais faturou com exportação de madeira e produtos derivados de madeira e corça. Foram 1,3 milhão de toneladas de produtos que renderam US\$ 668,7 milhões. O valor representa 37% das exportações brasileiras de madeira e 11,4% de toda a exportação catarinense no período (US\$ 5,85 bilhões).

No ranking nacional liderado por Santa Catarina, o segundo lugar é do Paraná, também grande exportador do produto. Os paranaenses tiveram faturamento de US\$ 641,2 milhões. Rio Grande do Sul (US\$ 148 milhões), São Paulo (US\$ 106 milhões) e Pará (US\$ 99 milhões) aparecem na sequência.

“Santa Catarina possui diversas indústrias especializadas em matérias-primas e produtos de madeira, como pallets, laminados, portas e compensados. O status de primeiro lugar no Brasil é mais um indicativo de que nossas empresas estão produzindo com excelência e competitividade. E muitas delas contaram com apoio do Governo do Estado por meio de programas como Prodec e Pró-Emprego. Ou seja, programas que deram resultado positivo”, afirma o secretário de Estado de Indústria, Comércio e Serviço, Silvio Dreveck.

Os principais municípios exportadores de madeira são Caçador, Lages, Três Barras, Itajaí e Curitiba.

Santa Catarina também foi líder nacional na exportação de móveis durante o primeiro semestre de 2025. O estado faturou US\$ 141,3 milhões, à frente do Rio Grande do Sul, com US\$118,1 milhões; Paraná, com US\$ 80,8 milhões; e São Paulo, com US\$ 77,9 milhões. Conforme os dados, Santa Catarina responde por quase um terço (32%) do faturamento com exportações de móveis em todo o Brasil.

“O resultado positivo nas exportações de móveis é um orgulho para Santa Catarina. Isso porque a produção catarinense está ingressando em mercados muito exigentes, como América do Norte e Europa. Além disso, o faturamento em alta injeta recursos na economia catarinense, gerando emprego e renda e trazendo benefícios para toda a cadeia produtiva”, acrescenta o secretário Silvio Dreveck.

Os principais municípios exportadores de móveis são, em ordem, São Bento do Sul, Caçador, Campo Alegre, Rio Negrinho e Fraiburgo. Entre os produtos mais exportados estão camas, colchões, mesas e cadeiras

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/07/2025**

## REGIÃO SUL - PORTO DO RIO GRANDE TEM MELHOR SEMESTRE DESDE 2021

Terminal movimentou mais de 19,7 milhões de toneladas no 1º semestre e puxa crescimento de 5,2% nos portos públicos do RS

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

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

“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.



**A movimentação foi impulsionada principalmente pelo crescimento expressivo de cargas como milho, arroz e farelo de soja**

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 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.

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/07/2025

## OPINIÃO - ESTRATÉGIA - A BUSCA PELA FELICIDADE É O QUE NOS UNE



### HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,  
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br) | [elaboreonline@gmail.com](mailto:elaboreonline@gmail.com)

“Você não encontrará felicidade tentando ser mais valioso. Você encontrará sendo mais útil”

(Arthur Brooks, doutor em Políticas Públicas e professor na Harvard Business School)

Cada um de nós tem sua própria história, escrita todos os dias, pelas decisões que tomamos e pelas consequências que geram.

Dentro de nós, diferentes ingredientes, influenciam esse processo, principalmente nosso “DNA mental e emocional” e os ambientes aos quais fomos expostos ao longo da vida.

Que bom. É a nossa forma de ser, como indivíduos que nos distingue, uns dos outros, com diferentes comportamentos e formas de agir. O contrário, seria chatíssimo. Imagine uma realidade alternava onde todos pensassem da mesma forma. Seria um mundo de uma só cor, uma só música, uma só palavra de ordem.

Somos diferentes, mas apesar disso, há algo que todos buscamos de forma absolutamente igual. A Felicidade. Todos queremos ser felizes, ainda que o significado de “ser feliz” seja algo pessoal. Cada um procura a sua própria forma de ser feliz. Interessante a nossa individualidade: até sendo iguais, somos diferentes.



Pessoalmente acho que um estado permanente de felicidade não existe. Seria perigoso se assim o fosse. Seríamos “alegres zumbis” perambulando pelo planeta. Tenho convicção que existem momentos felizes.

Estou escrevendo esse texto e minha mulher, Silvia, entra no escritório e pergunta: “Qual o tema dessa semana?”. Respondo: A busca da felicidade. Réplica: “Xiii, tá filosófico!”.

Não exatamente. Estou impactado pelo excelente trabalho do Professor Arthur Brooks que relaciona felicidade com realização pessoal e sua aplicação no ambiente de trabalho. Há uma frase de sua autoria que define bem o que quero dizer: “trabalhar é parte essencial de uma vida feliz, mas só quando está alinhado com propósito, progresso e relações humanas positivas”.

Há um vídeo no YouTube que dá uma boa ideia do conteúdo de sua pesquisa, para aqueles que quiserem vê-lo defendendo essa ideia:  
[https://youtu.be/w8a0T5XLrXc?si=y6zUyWZ7m6Z3cwr&utm\\_source=ZTQxO](https://youtu.be/w8a0T5XLrXc?si=y6zUyWZ7m6Z3cwr&utm_source=ZTQxO).

Recomendo fortemente que você assista, logo que acabar a leitura deste texto. Verá uma plateia repleta de Empreendedores de sucesso e CEO’s das maiores organizações mundiais, aplaudindo Brooks, enquanto apresenta o que chama de quatro direcionadores da felicidade: Fé, Família, Amizade e Trabalho.

A explicação é simples. O Pesquisador, chama o cultivo das relações nesses quatro pilares, como “hábitos raros”. Raros, por que representam apenas 25% do que controlamos em termos de gerar felicidade para nós mesmos. Os 75% restantes vem de genética (50%) e circunstâncias (25%).

Arrisca inclusive, a receita – que apresento muito resumidamente – de como cultivar esses hábitos. Fé: reserve tempo para contemplação, oração, meditação, caminhadas ou leitura reflexiva;

Família: organize refeições onde todos estejam juntos, conversas, gestos de reconciliação ou fortalecimento; Amizades: faça ligações, agende encontros regulares e mantenha relacionamentos reais, presenciais, profundos e recíprocos;

Trabalho: busque ocupações que contribuam ao seu entorno, que o desafiem e recebam reconhecimento justo. Parece simples, e é, mas exige enorme vontade, disciplina e capacidade de superação acima da média.

E os efeitos sobre o ambiente de trabalho? Ele também tem uma análise bem feita, porém ainda mais desafiadora para ser implantada. Arthur Brooks acredita que o ambiente de trabalho ideal é aquele que promove:

1. Sendo e propósito: Não basta servir apenas pagar as contas. É preciso sentir que o trabalho tem importância. Defende que líderes devem ajudar os colaboradores a entender o “porquê” do que fazem, conectando tarefas cotidianas com uma visão maior;

2. Progresso real (não só promoção ou aumento de salário): A felicidade vem da sensação de progresso contínuo, que pode ser intelectual, criativo ou moral — além da meramente financeiro. Ambientes que incentivam aprendizado e autonomia aumentam a sensação de pertencimento;

3. Relações humanas fortes: A amizades e relações positivas no trabalho são essenciais. Empresas que promovem empatia, escuta ativa e confiança entre as equipes tendem a ser mais produtivas e saudáveis;

4. Liderança servidora: O bom líder não é o mais poderoso, mas o que serve sua equipe com clareza e propósito. Critica líderes que buscam status e controle e valoriza os que constroem ambientes onde as pessoas florescem.

Parece terrivelmente natural quando Brooks propõe que organizações devam substituir o modelo de “trabalhar até o burnout” por culturas que valorizem equilíbrio e significado do trabalho. Treinar gestores não apenas para bater metas, mas para aumentar a felicidade e o crescimento de cada um. A Equipe e a Empresa crescerão em consequência.

Jamais defenderei a baixa performance ou a defesa do mau comportamento, mas, Colaboradores felizes e que sintam-se respeitados sempre são mais criativos, resilientes e colaborativos. É uma realidade contra a qual é difícil lutar, por mais que possamos querer.

E você? Quer ser feliz ou ter razão?

**SOMOS DIFERENTES, MAS APESAR DISSO, HÁ ALGO QUE TODOS BUSCAMOS DE FORMA ABSOLUTAMENTE IGUAL. A FELICIDADE**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/07/2025

### OPINIÃO + PLANEJAMENTO - A DESINTEGRAÇÃO FERROVIÁRIA DO NORDESTE,



#### WALDECK ORNÉLAS

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

Era uma vez... o Nordeste tinha uma malha ferroviária interligada e os estados nordestinos se reuniam mensalmente no conselho deliberativo da Sudene para discutir e articular os rumos da região.

Esse encontro, praticamente obrigatório e religioso, era tão importante que até os pré-candidatos à presidência da República o utilizavam como púlpito para suas pregações. Lembro-me de ter assistido, em reuniões distintas, Mário Andreazza e Tancredo Neves apresentando as suas plataformas para a região, um prevalecendo-se da condição de ministro do Interior, presidente do Conselho, outro, da condição de governador de Minas Gerais, estado que, pela cunha do Semiárido, tinha assento no plenário.

Na segunda metade do século passado, o Nordeste era unido e constava da agenda nacional. Éramos felizes e não sabíamos.

Com o esvaziamento da Sudene, o Nordeste perdeu protagonismo. Paradoxalmente, em fase recente, o Sul e o Sudeste – justamente as regiões mais desenvolvidas do país – organizaram-se em torno de um Conselho de Governadores, estruturando as suas agendas para defender interesses comuns. Em relação ao Nordeste, o que se vê hoje em dia é cada estado atuando isoladamente, por interesses locais, e a região desarticulada.

O setor ferroviário é bem uma amostra do mal a que esta situação conduz. Bem ou mal, tínhamos uma rede integrada, ainda que precária, razão pela qual foi concedida à iniciativa privada, como toda a malha ferroviária nacional.

A Malha Nordeste, com uma extensão de 4.238 km, foi concedida à Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), encontrando-se atualmente restrita, do ponto de vista operacional, aos 1.207 km que ligam o Porto de Itaqui, no Maranhão, ao Porto de Pecém, no Ceará, passando por Teresina, capital do Piauí.

Paralelamente, surgiu, sob o mesmo concessionário, a Transnordestina Logística S.A, um projeto ferroviário que vem sendo substancialmente apoiado por recursos do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste, gerido pela insepulta Sudene. Com traçado de Eliseu Martins (PI) até Salgueiro (PE) e daí

aos portos de Pecém e de Suape (PE), acabou por abandonar a ligação até Suape e, mesmo assim, até hoje não entrou em operação.

O abandono do trecho Salgueiro-Suape fez com que as lideranças pernambucanas se unissem na defesa desse segmento do projeto, arrancando do governo federal a promessa de realizá-lo com recursos públicos. Um belo exemplo da capacidade de mobilização, mas, como é agora, de alcance apenas estadual.

Por sua vez, a antiga SR-7 da exnta Rede Ferroviária Federal, que servia à Bahia, com linhas até Propriá (SE), na divisa entre Sergipe e Alagoas, e a Juazeiro-Petrolina (PE), foi então (anos 1990) integrada a outras superintendências que serviam ao Sudeste, permitindo chegar aos portos do Rio de Janeiro, Espírito Santo e, por conexão, até Santos, em São Paulo, tendo sido concedida à Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que abandonou a malha baiana à própria sorte.

Hoje, em busca da renovação antecipada de sua concessão, que vence em agosto do próximo ano, a FCA reluta em manter os trechos baianos e suas ligações com Pernambuco, Sergipe e Alagoas, daí a todo o Nordeste. A decisão está ainda por ser tomada pelo governo federal.

Paralelamente, nasceu o projeto da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), destinada a interligar o Oeste baiano – importante polo produtor de grãos e origem do Matopiba – a um novo porto a ser construído no litoral baiano, em Aritaguá, município de Ilhéus.

Numa perspectiva nacional de grande importância estratégica, prevaleceu recentemente a proposta de integrar a FIOL com a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO), dando origem a um novo corredor denominado Leste-Oeste, destinado a viabilizar o escoamento dos grãos não apenas do Oeste baiano, mas também de Goiás e do Mato Grosso. Por sua importância, o Corredor Leste-Oeste pode vir a constituir-se na base da ligação bioceânica – do Atlântico ao Pacífico – o que tem atraído o interesse da China, em face do porto de Chancay, no Peru.

Tanto a Transnordestina como a FIOL são projetos greenfield, em bitola larga, desvinculados ambos da antiga e velha malha ferroviária do Nordeste que, assim, vai ficando relegada. Será que não serve mais à região?

Concluídas ambas, o Nordeste ficará desintegrado também sob o ponto de vista ferroviário e a maioria de suas capitais – onde se concentram a população e a produção industrial – desconectadas do novo sistema ferroviário nacional. Faz falta um Plano Ferroviário para o Nordeste.

Ante a inércia das lideranças e à vista de todos, consolida-se, assim, a desintegração [ferroviária] do Nordeste.

**COM O Esvaziamento da Sudene, o Nordeste perdeu protagonismo. Paradoxalmente, em fase recente, o Sul e o Sudeste – justamente as regiões mais desenvolvidas do país – organizaram-se em torno de um Conselho de Governadores, estruturando as suas agendas para defender interesses comuns**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/07/2025

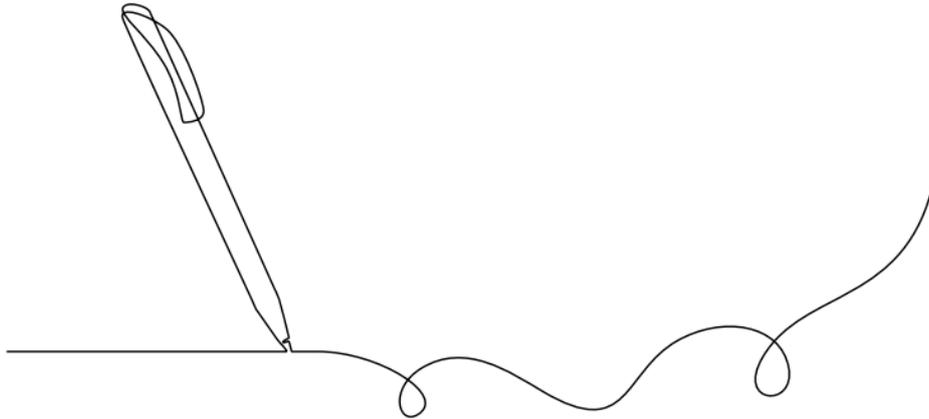
## OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - BR-319: DA TEORIA PARA A PRÁTICA



### AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)



Uma intenção de infraestrutura na Amazônia demora muito para ser transformada em prática. Vivemos um uma espécie de armadilha do tempo, onde as coisas parecem mudar, mas permanecem as mesmas ou quando avançam, logo retorna para onde estavam, sem avanços. Os discursos variam entre anúncios de intenção de execução para a decisão de parada nas obras, em diferentes graus. Ora, há discurso para fazer, ora para não fazer. O que não muda: o não fazer nada no aumento do Estoque de Infraestrutura no Amazonas e na Amazônia.

As proteções ambientais, que são uma de nossas fortalezas, são colocadas como vilões. Muito longe de serem problemas, as proteções ambientais são uma necessidade. Entender qual é realmente a restrição para cada tipo de obra pública na Amazônia brasileira seria um achado importante. A hierarquização de obras no país segue, historicamente, fatores associados com muita política e a técnica é adotada para favorecer as cadeias econômicas do presente ou donos de poder econômico, ao invés de induzir transformações.

Foi anunciada a intenção de asfaltar o trecho do meio da BR-319. Ao invés de celebrar, fico me perguntando: qual será o próximo entrave? Ambiental? Orçamentário? Político? Técnico? Jurídico por uma imprecisão na conduta? Uma coisa me parece muito clara: entre a intenção e a ação haverá uma distância gigante. Os projetos que reduzem a desigualdade em qualquer questão do país, por motivos inconfessáveis, serão sempre interrompidos.

A razão deste conservadorismo nas relações de poderes é uma das grandes barreiras para a transformação da Amazônia. Já poderíamos ser um país com uma desigualdade muito menor, mas geramos armadilhas para nós mesmos. Se as pautas de desenvolvimento das chamadas “condições de fatores” fossem prioridades, ano após ano teríamos um país muito melhor. A questão é que temos um baixo investimento associado com a redução das desigualdades. Com isso, as potencialidades que são priorizadas estão sempre conectadas com o passado e cadeias extrativista, salvo pequenas exceções.

Por isso é difícil, muito difícil acreditar que conseguiremos salvar a legislação ambiental, ao mesmo tempo que parece pouco plausível que seja possível orçar e fazer todas as proteções que a BR-319 requer. Ao contrário do que pode parecer para muitos, há nos moradores da Amazônia um grande interesse pela preservação, mas as vozes mais ecoadas no país são aquelas da exploração e da retirada de recursos. Temos muita dificuldade de dialogar com as regiões remotas e com os mais pobres do país, seja diretamente ou com representantes. O protagonismo e a decisão ficam sempre com alguém de uma região rica, sem a compreensão real dos problemas e soluções.

Seguiremos assim neste novo arranjo? Difícil ter certeza. A expectativa é sempre a melhor possível, mas a realidade negava sempre se impõe quando deliberamos sobre infraestrutura, segurança ambiental ou desenvolvimento humano na Amazônia. Quando daremos importância para a redução da desigualdade? Até aqui, não damos esta importância. A grande preocupação é como manter as estruturas de poder, de economia e de oportunidades para estrangeiros ou grandes fortunas. Ou seja, é difícil acreditar em um asfaltamento responsável da BR-319, por todas as óticas que olhamos. Tomara eu esteja errado.

**AS PROTEÇÕES AMBIENTAIS, QUE SÃO UMA DE NOSSAS FORTALEZAS, SÃO COLOCADAS COMO VILÕES. MUITO LONGE DE SEREM PROBLEMAS, AS PROTEÇÕES AMBIENTAIS SÃO UMA NECESSIDADE. ENTENDER QUAL É REALMENTE A RESTRIÇÃO PARA CADA TIPO DE OBRA PÚBLICA NA AMAZÔNIA BRASILEIRA SERIA UM ACHADO IMPORTANTE**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 21/07/2025



## JORNAL O GLOBO – RJ

### 'INIMIGOS DA DEMOCRACIA USAM COMÉRCIO COMO INSTRUMENTO DE COERÇÃO E CHANTAGEM', DIZ LULA NO CHILE

Presidente também afirmou que "forças progressistas precisam recuperar bandeiras" que um dia foram suas e que é preciso fazer esse movimento de forma "unida e sem dispersão"

**Por Jeniffer Gularte — Brasília**



**Presidente Lula durante declaração conjunta à imprensa, no Palácio de La Moneda, em Santiago, no Chile — Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da República**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou que os "inimigos da democracia" utilizam o comércio como instrumento de "coerção e chantagem" ao invés da diplomacia de "tanques e canhoeriras". Ao discursar para a sociedade civil em evento em Santiago, no Chile, nesta segunda-feira, Lula fez referência ao atual

tarifaço aplicado pelos Estados Unidos ao Brasil sem citar o país e o presidente Donald Trump:

— Os inimigos da democracia não recorrem mais a diplomacia dos tanques e da canhoeriras, eles controlam algoritmos, semeiam o ódio e espalham o medo, promovem uma verdadeira guerra cultural e utilizam comércio como instrumento de coerção e chantagem, ataque às instituições, a ciência e universidade — afirmou o presidente.

O presidente também afirmou que "forças progressistas precisam recuperar bandeiras" que um dia foram suas e que é preciso fazer esse movimento de forma "unida e sem dispersão". Lula também afirmou que a democracia está perdendo espaço para a extrema-direita:

— O que nós estamos percebendo nesse primeiro quarto do século é que a democracia está perdendo espaço, não para o socialismo, mas para a extrema-direita, com comportamento nazista, fascista, que não respeita a relação civilizada entre os iguais e desiguais.

Mais cedo, também no Chile, em outra referência indireta à decisão de Donald Trump, de impor tarifas de 50% para produtos brasileiros, Lula disse que as nações precisam atuar juntas em um momento em que "o extremismo tenta reeditar práticas intervencionistas".

— Neste momento que o extremismo tenta reeditar práticas intervencionistas, precisamos atuar juntos — discursou Lula.

Lula foi ao Chile para um encontro de alto nível para tratar sobre democracia. Essa foi a segunda de uma reunião de uma iniciativa em defesa da democracia e contra os extremismos, lançada no ano

passado em conjunto por Brasil e Espanha. Além de Lula, participaram da reunião nesta segunda-feira o anfitrião, Gabriel Boric, o primeiro-ministro da Espanha, Pedro Sanchez, e os presidentes da Colômbia, Gustavo Petro, e do Uruguai, Yamandú Orsi.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 21/07/2025*

## ENQUANTO NEGOCIA TARIFAÇÃO DE TRUMP, ALCKMIN DISCUTE ACORDO DO MERCOSUL COM EUROPEUS

Expectativa é que plano comercial entre dois blocos seja assinado até dezembro deste ano

*Por Eliane Oliveira — Brasília*



***O vice-presidente Geraldo Alckmin fala sobre tarifas de Trump após reunião com empresários — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo***

O presidente em exercício, Geraldo Alckmin, reuniu-se com membros do Parlamento Europeu, nesta segunda-feira, para discutir o acordo entre o Mercosul e a União Europeia (UE). A expectativa é que o tratado de livre comércio, fechado em dezembro de 2024, seja finalmente assinado até o fim deste ano.

Para que a parte comercial do acordo entre em vigor, é preciso a aprovação do Parlamento Europeu. A avaliação do governo brasileiro é que a possibilidade de um aval da instituição ficou mais forte, diante das políticas protecionistas que vêm sendo adotadas pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump.

Contudo, já há resistências na Europa ao acordo. Os governos da França, da Irlanda e de outros países que concedem subsídios a seus agricultores são contra o que foi negociado e apontam questões ambientais. O Brasil concordou em anexar um texto reforçando o compromisso de que não serão exportados para o bloco europeu produtos oriundos de áreas desmatadas ilegalmente.

Brasil, União Europeia, China, Canadá, Japão e outros atores internacionais são alvos de pesadas tarifas sobre seus produtos. No próximo dia 1º, deve entrar em vigor uma sobretaxa de 50% sobre as exportações de bens brasileiros.

Vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Alckmin recebeu integrantes da Comissão do Comércio Internacional (Inta) do Parlamento Europeu. Ao todo, cerca de 30 pessoas participaram do encontro.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 21/07/2025*

## BRASIL PODE FICAR SEM GPS? ENTENDA O PODER E OS LIMITES DOS EUA SOBRE O SISTEMA EM MEIO À TENSÃO ENTRE OS PAÍSES

Diante do aumento de tarifas por parte dos EUA, especialistas discutem se o governo americano teria capacidade — e disposição — de restringir o uso do GPS como forma de retaliação ao Brasil

*Por Filipe Vidon — Rio de Janeiro*

A escalada de tensão entre Brasil e Estados Unidos, reacendida após a imposição de novas tarifas por parte do governo de Donald Trump sobre produtos brasileiros, trouxe à tona uma dúvida com contornos de ficção científica, mas implicações reais: os EUA poderiam, em uma medida extrema de retaliação, cortar o acesso ao sinal de GPS no território brasileiro?

O Sistema de Posicionamento Global (GPS) é uma constelação de até 31 satélites operados pelo Departamento de Defesa dos Estados Unidos. Originalmente concebido para fins militares durante a Guerra Fria, o GPS se tornou um sistema de uso civil em escala global. Os sinais são transmitidos abertamente, mas seu controle permanece nas mãos do governo americano.



### **Navegação via GPS — Foto: Freepik**

Embora improvável, a hipótese circula em bastidores diplomáticos e fóruns estratégicos como uma possibilidade teórica, sobretudo diante do histórico americano de utilizar sua superioridade tecnológica como ferramenta geopolítica. O Brasil, como quase todos os países do mundo, depende intensamente do sistema GPS, desde a navegação de aviões e navios até os aplicativos de transporte e a agricultura de precisão.

— A perda desse recurso comprometeria a operação técnica e a segurança cibernética de inúmeras estruturas essenciais ao país. Falhas de proteção, perda de visibilidade operacional e incapacidade de resposta a incidentes seriam apenas o começo de uma reação em cadeia. Em cenários extremos, portos poderiam ser paralisados, plataformas de petróleo interromperiam suas operações, mineradoras, ferrovias, aeroportos e até o abastecimento de alimentos e medicamentos — alerta Marcelo Branquinho, especialista em segurança cibernética e CEO da TI Safe.



### **Satélite GPS — Foto: Freepik**

#### **Como funciona o GPS?**

A constelação de satélites GPS que orbitam a Terra transmitem sinais de forma contínua. Esses sinais são unidirecionais: saem do espaço e chegam simultaneamente a milhões de receptores espalhados pelo planeta, sem qualquer distinção territorial. Mesmo assim, um bloqueio poderia ser feito por reprogramação remota dos satélites que sobrevoam nosso território.

— Basta aplicar o mesmo algoritmo com as coordenadas da área a ser bloqueada. Ainda que haja vazamento de sinal para países vizinhos, isso dificilmente seria um impeditivo, especialmente diante de um cenário geopolítico mais agressivo, como o que envolve figuras como Donald Trump — explica Branquinho.

Os satélites GPS transmitem sinais de rádio constantemente, contendo informações como horário exato e posição orbital. No solo, receptores em celulares, carros e dispositivos de navegação captam esses sinais. Para calcular a localização de um ponto na Terra, o receptor GPS precisa captar o sinal de pelo menos quatro satélites.

A partir do tempo que cada sinal leva para chegar até o aparelho, o sistema consegue medir a distância até cada satélite. Com base nesse cálculo, é feita uma triangulação, processo matemático que determina a posição exata do receptor em latitude, longitude e altitude.

O segredo está na sincronização precisa dos relógios. Os satélites têm relógios atômicos extremamente precisos, enquanto os receptores ajustam seus cálculos para compensar eventuais diferenças. Pequenos erros de tempo podem causar desvios de vários metros na localização final.

### **Há vida sem GPS?**



Embora o Brasil tenha acordos de cooperação com o sistema europeu Galileo e receba sinais de outros sistemas como o BeiDou (China) e o GLONASS (Rússia), a maioria das infraestruturas críticas brasileiras ainda depende exclusivamente do GPS — em especial aquelas implantadas antes de 2016, quando os demais sistemas ainda não estavam plenamente operacionais.

— A perda do GPS teria impactos severos, especialmente em setores como o de energia elétrica, que depende da sincronização precisa fornecida por esse sistema. Problemas como falhas de autenticação e dessincronização entre subestações poderiam comprometer todo o sistema elétrico e, com ele, a cadeia completa de serviços essenciais — alerta o especialista.

Nos últimos anos, o governo brasileiro também ampliou a cooperação com países que possuem programas espaciais mais avançados e iniciou debates sobre a necessidade de maior autonomia tecnológica em áreas estratégicas, como posicionamento, telecomunicações e defesa cibernética.

— Em menos de um dia, falham os sistemas de bombeamento de água, semáforos entram em colapso, hospitais ficam sem energia de reserva e, em até quatro dias, praticamente nada funciona mais. O Brasil é, hoje, profundamente dependente do GPS, e qualquer interrupção desse sistema representaria uma crise nacional de enormes proporções — finalizou o especialista.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 21/07/2025*

## **GOVERNO LULA AINDA ESPERA AUTORIZAÇÃO EXPRESSA DA CASA BRANCA PARA NEGOCIAR TARIFAÇÃO COM AMERICANOS**

Foco será exclusivamente na parte comercial, dizem integrantes do lado brasileiro

**Por Eliane Oliveira — Brasília**

**O presidente Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Brenno Carvalho**

Em meio à mais grave crise em 200 anos de relações com os Estados Unidos, o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva quer que o diálogo com os americanos se concentre exclusivamente no fim das tarifas a produtos do Brasil, incluindo a sobretaxa de 50%, que entrará em vigor no próximo dia 1º de agosto.

A possibilidade de entrar nas negociações a ameaça de sanções a integrantes do Judiciário do país, com destaque para a cassação do visto de alguns ministros do Supremo Tribunal Federal (STF), está descartada.

Segundo interlocutores com conhecimento do assunto, os canais de negociação não estão totalmente fechados: já existem contatos informais entre técnicos dos dois países. No entanto, os funcionários do USTR, órgão responsável pelas discussões comerciais com outros países, aguardam instruções expressas da Casa Branca para darem um passo adiante e reabrirem o diálogo oficialmente.

A crise entre Brasil e EUA escalou na última sexta-feira, quando o secretário de Estado americano, Marco Rubio, anunciou a suspensão dos vistos de várias autoridades brasileiras, entre as quais sete magistrados do STF e o procurador-geral da República, Paulo Gonet. Rubio citou, entre os alvos, o ministro do Supremo Alexandre de Moraes e seus "aliados e familiares". Ficaram de fora da punição os ministros André Mendonça, Nunes Marques e Luiz Fux.

"A caça às bruxas política do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal, contra Jair Bolsonaro criou um complexo de perseguição e censura tão abrangente que não apenas viola direitos básicos dos brasileiros, mas também se estende além das fronteiras do Brasil, atingindo os americanos", diz a postagem de Rubio.

Dias antes, o presidente dos EUA, Donald Trump, disse que os produtos brasileiros seriam sobretaxados em 50%. Trump alegou, entre os motivos, a "perseguição" ao ex-presidente Jair Bolsonaro, a regulação das plataformas digitais americanas no Brasil e a existência de um déficit comercial para o Brasil que não existe.

Integrantes do governo brasileiro destacam a "serenidade" da reação dos magistrados do STF atingidos e avaliam que, neste momento, não é possível fazer uma previsão sobre o que acontecerá nos próximos dias. Há um monitoramento em tempo real, afirmam.

Apesar da politização do tarifaço de Trump em relação ao Brasil, integrantes do governo brasileiro destacam que outros atores internacionais também estão sendo duramente afetados pelos EUA. São exemplos Japão, Coreia do Sul, Canadá e União Europeia. Nas palavras de um interlocutor, a diferença é que são países que não têm "um Bolsonaro para chamar de seu".

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 21/07/2025*

### **CHINA IMPEDE EXECUTIVA DE BANCO E FUNCIONÁRIO DOS EUA DE SAIR DO PAÍS E ACIRRA TENSÕES COM AMERICANOS**

Embaixada americana expressa preocupação com danos às relações bilaterais causados pelas proibições

*Por The New York Times — Pequim*



***Um banqueiro do Wells Fargo e um funcionário do governo dos EUA foram impedidos de sair do país, e um executivo de uma farmacêutica japonesa foi preso, mesmo enquanto Pequim tenta atrair investidores estrangeiros — Foto: Gabby Jones/The New York Times***

A China quer que empresas estrangeiras invistam mais no país, mas ações recentes contra executivos estrangeiros e um funcionário do governo dos Estados Unidos estão gerando apreensão. As autoridades chinesas impediram uma executiva do banco americano Wells Fargo de retornar para casa e, em um caso separado, sentenciaram um executivo japonês a mais de três anos de prisão por espionagem.

Embora poucos detalhes dos casos tenham sido divulgados, eles servem como lembrete do vasto aparato de segurança da China e, para alguns executivos, grupos empresariais e governos estrangeiros, de um sistema legal opaco que torna arriscado viajar ao país.

Em outro caso, um funcionário do governo dos EUA que viajou à China em uma viagem pessoal também foi impedido de deixar o país por várias semanas, segundo duas pessoas com conhecimento detalhado do caso.

O funcionário do Departamento de Comércio é um sino-americano que trabalha no Escritório de Patentes e Marcas Registradas dos EUA e viajou à China para visitar parentes, segundo o jornal Washington Post, que foi o primeiro a noticiar o caso.

A China falou pouco sobre ambos os casos envolvendo executivos. Eric Zheng, presidente da Câmara Americana de Comércio em Xangai, pediu a divulgação de mais detalhes sobre o caso da executiva do Wells Fargo, com o objetivo de tranquilizar a comunidade empresarial estrangeira.

A executiva do Wells Fargo, Mao Chenyue, não foi detida. No entanto, segundo o banco, ela recebeu ordem para não deixar a China.



“Estamos acompanhando de perto essa situação e trabalhando pelos canais apropriados para que nossa funcionária possa retornar aos Estados Unidos o mais rápido possível”, disse o Wells Fargo em comunicado.

O banco não divulgou detalhes sobre o motivo pelo qual Mao foi impedida de deixar o país. Proibições de saída anteriores, às vezes, envolveram situações em que uma grande empresa estatal chinesa estava investigando seus próprios funcionários e queria obrigar um executivo americano com conhecimento do caso a permanecer na China para testemunhar contra eles.

Nesta segunda-feira, a embaixada dos EUA na China expressou preocupações sobre os danos às relações bilaterais causados por proibições de saída do país. Segundo um porta-voz da embaixada, os Estados Unidos acompanham “de perto” as proibições de saída impostas a cidadãos americanos na China e expressaram às autoridades chinesas sua preocupação com o impacto que essas proibições podem ter sobre as relações bilaterais.

Os EUA pediram ainda que a China permita o “retorno imediato dos cidadãos americanos afetados ao seu país”.

As tensões em torno das proibições de saída ocorrem em meio à guerra comercial entre as duas potências e antes de uma possível reunião entre o presidente dos EUA, Donald Trump, e o líder chinês, Xi Jinping. Essas proibições geralmente são emitidas sem explicações públicas oficiais. Indivíduos são impedidos de deixar a China por motivos que podem variar de alegações de espionagem e investigações por corrupção a disputas comerciais.

De acordo com reportagem do Financial Times, o caso provavelmente despertará preocupações entre grupos empresariais, autoridades e outras pessoas que planejam viajar à China.

O Wells Fargo suspendeu na semana passada as viagens de seus executivos para o país, depois que sua diretora-gerente, baseada em Atlanta, foi alvo de uma proibição de saída. Ao mesmo tempo, muitas empresas japonesas já vêm limitando viagens ao país e retirando familiares de gerentes destacados na China.

Procurado pelo FT, o Ministério das Relações Exteriores da China disse que não tinha “informações para compartilhar” sobre o caso. Um porta-voz acrescentou:

“A China é um país que respeita o Estado de Direito” e que todos os casos do tipo são tratados de acordo com a lei. O porta-voz acrescentou que a funcionária do Wells Fargo está “envolvida em um caso criminal”.

“O caso está sob investigação, e Mao Chenyue está temporariamente impedida de deixar a China. Ela também é obrigada a cooperar com a investigação”, disse o porta-voz ao jornal britânico.

(\*) Com informações do jornal Financial Times

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/07/2025

## **HADDAD INFORMA QUE HÁ PLANOS DE CONTINGÊNCIA PARA EMPRESAS NA TARIFA AMERICANA**

**Por Míriam Leitão**

Há vários planos de contingência sendo construídos para enfrentar o tarifaço americano sendo preparados pelo Ministério da Fazenda e outros ministérios, disse o ministro Fernando Haddad em resposta a pergunta de Míriam Leitão, sobre a possibilidade de um programa de ajuda aos exportadores entrevista a CBN na manhã desta segunda-feira. Haddad disse que poderá haver socorro aos setores afetados pela alta da tarifa.



**Ministro da Fazenda, Fernando Haddad no palácio do Planalto — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo**

- Numa situação como essa, de agressão externa injustificável, o Ministério da Fazenda se prepara para, conforme eu disse, para todos os cenários. Então, nós temos plano de contingência para qualquer decisão que venha a ser tomada pelo presidente da República. Mas eu insisto em dizer que o Brasil jamais saiu e jamais sairá da mesa de negociação, porque não há compreensão da nossa parte de que essa situação perdue para benefício mútuo, tanto dos Estados Unidos quanto do Brasil. Agora, o plano de contingência nós somos obrigados a fazer. É uma situação emergencial que não se previa até 15 dias atrás. Ninguém podia imaginar uma decisão unilateral dessa envergadura - disse Haddad

E acrescentou:

- Nós estamos desde então com um grupo de trabalho preparando para apresentar esta semana para o presidente quais são as alternativas que nós temos, tanto em relação à lei da reciprocidade, quanto em relação ao eventual apoio que o presidente eventualmente queira considerar em relação aos setores mais prejudicados. Mas isso não foi apresentado ainda ao presidente Lula, mas o Ministério da Fazenda está incumbido, entre outros ministérios, a formular esse plano de contingência. Pode ser que nós tenhamos que recorrer a instrumentos de apoio a setores que injustamente estão sendo afetados.

Ao ser questionado sobre os efeitos de um possível socorro no equilíbrio fiscal, o ministro explicou que não haveria necessariamente impacto sobre o gasto primário:

- Você sabe que, no caso do Rio Grande do Sul, que é uma coisa de outra natureza, foi um evento extremo de natureza climática, a menor parte do investimento no Rio Grande do Sul para recuperar a economia gaúcha foi gasto primário. A maior parte foi justamente apoio às empresas afetadas pelas enchentes do ano passado. Então, por isso que eu falo que são cenários e são planos de contingência que contam com combinações diferentes de instrumentos de política econômica. E, obviamente, quem vai decidir à luz do que vai acontecer nos próximos dias é o gabinete que o presidente montou, que vai informá-lo sobre as ações e a decisão cabe a ele tomar à luz da reação ou não reação do governo dos Estados Unidos diante do clamor, que eu diria que nem é brasileiro, que já se tornou mundial hoje mesmo. Essa semana teve uma manifestação dos presidentes de países sul-americanos em defesa da Justiça brasileira, querendo separar os Poderes para que não haja uma má compreensão do que está acontecendo no Brasil.

Haddad afirmou que a notícia de que o Brasil poderia punir empresas americanas instaladas aqui não procede:

- Isso não está na ordem de considerações do Brasil, nem em relação a empresas, nem em relação a cidadãos americanos. Nós não podemos pagar na mesma moeda uma coisa que nós consideramos injusta, nós não podemos adotar no Brasil. Então, o fato de eles estarem prejudicando empresas brasileiras lá, que têm relações históricas com os Estados Unidos, não pode nos fazer querer devolver na mesma moeda. Então, aqui, todo e qualquer cidadão será tratado com a mesma dignidade, E as empresas que têm relações às vezes centenárias com o Brasil vão ser tratadas com a dignidade que merecem.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 21/07/2025**

### PARA EXPORTADORES O TARIFAÇO AMERICANO JÁ ESTÁ EM VIGOR. ENTENDA

Por *Míriam Leitão*



**Donald Trump — Foto: NICOLAS TUCAT / AFP**

O tarifaço imposto por Donald Trump ao Brasil a partir de 1º de agosto, na verdade, já está em vigor. Na economia as coisas acontecem antes de acontecer. Hoje, se alguém pensa em fechar um contrato com os Estados Unidos, vai conseguir? A que preço? O comprador americano vai querer fechar contrato agora? Na fruticultura, como já falamos aqui, a situação é mais dramática, por se tratar de produto altamente perecível, se não embarcar para exportação, pode-se perder a produção, já que não tem como redirecionar para outro lugar de repente. Então, está acontecendo. O Brasil está sob o impacto de uma tarifa enorme, absurda, imposta pelo governo americano. Nesse momento, não há luz no fim do túnel. Na semana passada, as coisas ficaram mais crispadas ainda. O que houve de importante foi a articulação do governo com os empresários.

Caso se concretize o pior cenário, sendo realmente aplicada a tarifa de 50% sobre o Brasil, os Estados Unidos também vão sentir. Haverá reflexo nos preços no supermercado. Os EUA são muito dependentes da importação, por exemplo, do suco de laranja brasileiro e não há como encontrar outro fornecedor rapidamente no volume fornecido pelos produtores brasileiros. A Flórida, estado que é grande fabricante, não tem capacidade de suprir a demanda. Há outros produtos como a carne, a exportação brasileira é fundamental para a fabricação dos hambúrgueres, e o café, que está escasso no mundo, como se sabe. A tarifa também tem um impacto grande para eles. E tem outros impactos dentro da cadeia produtiva industrial menos visíveis no primeiro momento, mas que chegarão, ainda que mais devagar, a uma cesta de produtos do consumidor americano.

O problema é que aqui os setores empresariais já começam a sofrer com a tarifa, independentemente do fato de ainda não estar em vigor. Para enfrentar esses efeitos, estão pedindo ao governo ajuda para atravessar esse período. Será preciso fazer um programa de socorro às empresas? Se isso for feito, vai significar gastar mais. A Abipescas falou entre R\$ 800 milhões e R\$ 900 milhões. A questão é o impacto fiscal que teria esse amparo aos exportadores, num momento em que lidamos com dois problemas na economia: a inflação, que está cedendo, especialmente a de alimentos, dando certa tranquilidade, e o problema fiscal, que continua preocupante.

A tarifa entra em vigor em dez dias, mas está nesse momento presente em todas as mesas de decisão das empresas brasileiras, que vivem o dilema do que fazer em meio a toda essa incerteza.

E o governo tem muita dificuldade em retaliar os EUA sem que isso vire um bumerangue, com reflexos na inflação brasileira. Por isso, se analisa medidas relativas à propriedade intelectual ou outra estratégia que não os bens de consumo que teriam um efeito direto nos preços do dia a dia por aqui. Os próprios exportadores, nas conversas que têm tido com o vice-presidente Geraldo Alckmin, têm pedido para que o governo guarde essa carta da retaliação na manga, a estratégia principal é manter o diálogo. Essa conversa passa pelas cadeias produtivas, os parceiros comerciais americanos que têm interesses comuns com os brasileiros, para que ajudem a pressionar o governo americano, dado que os canais diplomáticos, apesar da insistência do governo brasileiro, não estão funcionando.

Isso não significa que a diplomacia será abandonada, o Brasil continua acreditando neste caminho e buscando de forma intensa. No entanto, a decisão, na sexta-feira, do Supremo Tribunal Federal (STF) de impor o uso de tornozeleira eletrônica ao ex-presidente Jair Bolsonaro e a retaliação americana, que suspendeu o visto de Alexandre de Moraes e de outros ministros da Corte, além do procurador-geral da República mostra uma escalada do conflito. Conversei com Rubens Ricupero, na

sexta-feira, que classificou essa como a maior nas relações entre Brasil e Estados Unidos em 200 anos.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 21/07/2025

### **O MAIS DIFÍCIL PARA O SETOR NAVAL É MÃO DE OBRA, DIZ LÍDER DE ESTALEIRO QUE INVESTE R\$ 250 MILHÕES EM NITERÓI**

Impulsionado pela retomada das encomendas da Petrobras, setor naval dá sinais de recuperação, mas carece de apoio para se planejar e formar profissionais, afirma vice-presidente do Mac Laren  
**Por João Sorima Neto — São Paulo**



**Alexandre Kloh, vice-presidente do estaleiro Mac Laren — Foto: Divulgação**

No auge, há cerca de duas décadas, o setor naval brasileiro chegou a empregar perto de 120 mil pessoas. A descoberta das reservas do pré-sal e a demanda por plataformas e embarcações de apoio à exploração de petróleo e gás em alto-mar encheram estaleiros de encomendas e trabalhadores.

Mas o redimensionamento dos planos e a retração dos investimentos da Petrobras na esteira das revelações da Operação Lava Jato jogaram um balde de água fria no setor, relembra Alexandre Kloh, vice-presidente do Estaleiro Mac Laren, em entrevista ao GLOBO.

Empresas fecharam ou encolheram, assim como as vagas de trabalho. O número de profissionais despencou para os 30 mil atuais. O Rio, berço da indústria naval, foi um dos estados mais afetados.

O estaleiro Mac Laren, com 87 anos de existência, atravessou todas essas intempéries e conseguiu se adaptar aos novos tempos para resistir, focando, por exemplo, na manutenção de navios. Agora, prepara-se para um esperado renascimento do setor naval, ainda que em outras bases.

A companhia decidiu investir R\$ 250 milhões para erguer um novo dique em sua unidade na Ilha da Conceição, em Niterói. Recentemente, o estaleiro assinou um contrato de cerca de US\$ 270 milhões (R\$ 1,6 bilhão) com a Transpetro, subsidiária de logística da Petrobras, para construir quatro navios petroleiros em parceria com a Ecovix.

Esse acordo marca o início da renovação da frota nacional, algo que o setor não via em larga escala há mais de uma década, diz Kloh, principal executivo à frente das operações do estaleiro fluminense e um especialista no setor naval. Veja a seguir os principais trechos da entrevista.

#### **Qual é o principal desafio para a recuperação do setor naval brasileiro?**

Hoje, sem dúvida, um dos principais desafios é a atratividade da mão de obra. Trazer de volta toda a mão de obra que nos últimos dez anos foi completamente desmantelada. Perdemos toda aquela expertise, o pessoal técnico qualificado. No auge, o setor empregava até 120 mil pessoas. Hoje, são cerca de 30 mil.

#### **Como requalificar essa mão de obra?**

A empresa já firmou parceria com o Sistema S. Então, já qualificamos nossos funcionários. É uma mão de obra técnica, com conhecimento que vem sendo passado de geração para geração. Já tive funcionários que o avô, o pai e o filho trabalharam na empresa.

É preciso muito treinamento técnico. E ter programas de parceria com o governo federal, estadual e municipal de forma a criar escolas. Estamos mostrando para onde a atividade naval está caminhando novamente e o município está se antecipando, criando escolas técnicas de formação de profissionais.

***“Um dos principais desafios do setor é trazer de volta toda a mão de obra que nos últimos dez anos foi completamente desmantelada. Perdemos toda aquela expertise, o pessoal técnico qualificado”***

**— Alexandre Kloh**

### **Os salários são atrativos?**

O salário hoje de um soldador, por exemplo, é bem atrativo para uma função técnica. Chega a ganhar de R\$ 4,5 mil a R\$ 8 mil. É um bom salário.

### **A Lava Jato foi o principal fator que afetou a atividade naval nos últimos anos ou o setor é cíclico?**

O setor cíclico é o de construção naval. O que faz ele ser cíclico, no meu entendimento, é a falta de uma política de governo. Mas o mercado de exploração, produção, logística não é, e continua sempre demandado. Na pandemia, nós não fechamos nosso terminal um dia e não deixamos de atender nenhuma embarcação. Tivemos até aumento da demanda de embarcações.



***O estaleiro Mac Laren, em Niterói: petróleo impulsiona o setor — Foto: Custódio Coimbra/22-7-2024***

### **Quando o senhor fala de uma política de governo, o que quer dizer exatamente?**

Quando a gente compara a construção naval nacional com a da China, a legislação trabalhista, as condições de trabalho são completamente distintas. Quando olho nossa tributação, temos aqui um ICMS muito alto. Por mais que tenhamos isenção de tributos federais nos produtos importados, o ICMS tem uma incidência muito

forte no processo produtivo.

Então, por que a gente não tem uma política isentando a cadeia da indústria naval do ICMS? Por que tudo aquilo que eu reciclo de aço não volta para a indústria naval desonerado? Eu aumento o conteúdo nacional. Isso seria uma forma de trazer maior competitividade para essa indústria.

### **Mas desonerar não fica difícil num cenário fiscal complicado tanto para União quanto para estados e municípios?**

O governo está muito ocupado com o IOF (Imposto de Operações Financeiras, que o Executivo aumentou após vencer disputa com o Legislativo no STF). Mas a gente vem conversando com Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio (Mdic), sobre isso.

Estamos falando da importância disso com a Secretaria da Fazenda do Estado do Rio. Mas não são políticas fáceis. O Rio está num processo de recuperação fiscal. Falar de um novo projeto para desonerar é muito difícil. Só que eu acho que é uma matéria que tem de ser enfrentada. O Rio de Janeiro é o berço da indústria naval nacional.

***Foi muito triste ver uma indústria que estava pujante até 2014 sofrer aquela queda***  
**— Alexandre Kloh**

### **Como a empresa conseguiu passar pelo impacto da Lava Jato nas operações do setor?**

Vimos de fora, não tivemos qualquer participação. Para chegar aos 87 anos, com a empresa sólida, endividamento zero, resignificamos e diversificamos nossa atividade para atender toda a cadeia



marítima offshore, desde a construção de embarcações, até estruturas metálicas, a operações logísticas.

A empresa sentiu, sem dúvida, porque a parte industrial teve retração grande. Já chegamos a ter 14 mil funcionários, quatro estaleiros. Hoje, temos duas unidades logísticas industriais portuárias. Foi muito triste ver uma indústria que estava pujante até 2014 sofrer aquela queda.

### **A empresa está fazendo um novo investimento?**

Sim. É um dique modular flutuante, com dimensões e características operacionais únicas do Hemisfério Sul. Isso vai reposicionar a Mac Laren como uma das líderes brasileiras em construção, manutenção e reparo de embarcações.

Esse dique privado será o terceiro maior do país. São R\$ 250 milhões, via Fundo de Marinha Mercante (gerido pelo BNDES). A construção está prevista para começar em janeiro de 2026, com entrega em dezembro do mesmo ano. Em termos de geração de empregos, são 1.500 diretos e 6.000 indiretos durante a obra, e 3.000 diretos e 12.000 indiretos na operação.

### **Que diferença fez o contrato com a Transpetro?**

Para o MacLaren significou voltar à origem, já que a empresa foi construtora da primeira frota de embarcação de apoio marítimo.

### **São sinais de retomada?**

É o início, sim, da retomada da indústria nacional. Serão mais de 53 embarcações de apoio marítimo offshore com o programa de investimentos da Petrobras. O que está para acontecer ainda é muito promissor.

E não estou falando ainda de Margem Equatorial, de águas profundas da Bacia de Sergipe, da Bacia de Pelotas, que ainda estão em desenvolvimento. O Brasil, de fato, tem uma oportunidade absurda de geração de renda, negócios e oportunidades nesse meio.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 21/07/2025*

## **O ESTADO DE S. PAULO**

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

### **O PLANO DE R\$ 6,3 BILHÕES PARA O CENTRO DE SÃO PAULO: VLT, BRT, BOULEVARD, PARQUES E AVENIDAS**

Obras devem ser licitadas no 1º trimestre de 2026; prolongamento da Av. Marquês de São Vicente deve permitir a desativação do Minhocão

**Por Marcelo Godoy**

Duas linhas do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ao custo de R\$ 3,8 bilhões. O prolongamento da Avenida Marquês de São Vicente, com a construção de uma linha de BRT e um parque linear, orçado em R\$ 1,5 bilhão. A parceria público-privada (PPP) do Parque D. Pedro II que deve sair por R\$ 717 milhões e a Nova Esplanada da Liberdade, com a previsão de consumir R\$ 338 milhões.

As obras que a gestão de Ricardo Nunes (MDB) quer levar adiante até 2028 no centro de São Paulo somam investimentos de R\$ 6,3 bilhões. O prefeito inicia seu segundo mandato com bom volume de recursos nos cofres municipais, o que ajudará na execução desses projetos. Se todos saírem do papel, devem mudar profundamente a região.

O centro, após a pandemia, sofreu com o espalhamento dos usuários de drogas da Cracolândia, alta de furtos e do número moradores de rua, o que afastou parte dos frequentadores e do comércio

local. Isso tem mudado, desde meados de 2024, com o reforço de policiamento e a gradual volta do público em restaurantes, bares e espaços de entretenimento na região.

Iniciativas de melhor a da infraestrutura urbana e de construção de moradias populares são vistas por especialistas como estratégicas para revitalizar o centro. A gestão Tarcísio de Freitas (Republicanos) também tem planos de levar a sede do governo do Estado para Campos Elíseos.



**Projeto prevê VLT na esquina entre as Avenidas Duque de Caxias e Rio Branco, no centro: duas linhas devem percorrer a região. Foto: Werther Santana/Estadão**

### Extensão de avenida e alternativa ao Minhocão

O prolongamento da Avenida Marquês de São Vicente, da região da Barra Funda, zona oeste, até a Avenida Salim Farah Maluf, próximo à Penha, na zona leste, prevê um boulevard arborizado e ciclovia no canteiro central. Em cada sentido, as vias terão uma faixa para BRT, duas para carros e uma faixa azul para motos.

O novo corredor entre as zonas oeste e leste deve permitir a desativação do Elevado João Goulart, o Minhocão.

“É o que está previsto para acontecer em 2029, segundo o que está previsto no Plano Diretor”, afirmou Nunes. Ou seja, a desativação teria de ser executada pela próxima gestão, já que a atual acaba em 2028. Ainda não há definição sobre o futuro da estrutura, mas hoje a hipótese mais considerada é a demolição.

### Prolongamento da Avenida Marquês de São Vicente

Novo traçado da via terá 6,9 quilômetros



Parte dos projetos dessas obras foi apresentada a Nunes em reunião na Prefeitura, ocorrida em 8 de julho. Lá estava o arquiteto Pedro Fernandes, diretor da SP Urbanismo (empresa pública da Prefeitura), que exibiu ali os planos de uma menina dos olhos da atual gestão: o VLT do centro.

### O projeto do VLT no centro



Nunes esteve na Itália junto com o presidente do Tribunal de Contas do Município (TCM), Domingos Dissei, e conheceu os modelos de VLT existentes em Milão e em Roma. E trouxe ideias para São Paulo.

O Veículo Leve sobre Trilhos terá duas linhas no centro. Uma delas vai circular do centro aos Campos Elíseos e Bom Retiro. A outra vai interligar o Parque Dom Pedro II, Brás, centro histórico e a região das Avenidas Duque de Caxias, Rio Branco, São João e Ipiranga.

## VLT no centro

As duas linhas vão atravessar o centro histórico de São Paulo



Fonte: SPURBANISMO

ESTADÃO #F

A garagem do VLT deve ficar na Avenida do Estado, onde hoje está o Departamento Estadual de Trânsito (Detran). A rota dali conectará a Rua José Paulino e a Avenida Duque de Caxias à Barão de Limeira em uma linha de trilho único e circular, passando pela Rua Prates, Estação da Luz, Rua Mauá, Avenida Cásper Líbero e Praça Alfredo Issa, cruzando a Avenida Rio Branco e chegando a Avenida São João.

Ali haverá conexão com a outra linha do VLT na São João. De lá, o passageiro poderá pegar a outra linha do modal que o conduzirá à Rua do Arouche e Avenidas Ipiranga e São Luís, passando pelo Edifício Copan. E, em seguida, pelo Viaduto do Chá até voltar à São João.

Essa linha terá trilho duplo. O outro trilho seguirá pela Rua Maria Paula até o Viaduto Dona Paulina, passando pela Praça da Sé e descendo até o Parque Dom Pedro II. Em seguida, chegará ao Mercado Municipal da Cantareira e pegará a Avenida Senador Queiroz e o Vale do Anhangabaú, até a São João.

A Prefeitura estima R\$ 3,8 bilhões para o projeto, com retirada de 20 mil toneladas de CO<sup>2</sup> do ambiente. O plano prevê a arborização dos 5 quilômetros de corredores na região, o que aumentaria em 100% o índice de área verde do entorno da Sé, além de criar 50 quilômetros de calçadas acessíveis.

Ao todo, o VLT deve interligar nove estações de Metrô, duas da CPTM, cinco terminais de ônibus e transportar 135 mil passageiros por dia, integrando-se ao novo centro administrativo que o governo do Estado pretende erguer na área da Praça Princesa Isabel. A previsão é de que o edital seja lançado no 1º semestre de 2026 e que a obra leve três anos para ficar pronta.

A Prefeitura ainda reserva toda a região no entorno da Estação Júlio Prestes e do corredor da Avenida Rio Branco para habitações de interesse social, conforme autorização dada entre 2021 e 2025 para a construção de 71 mil novas unidades.

O objetivo é evitar que as melhorias na área resultem na exclusão da população pobre, o que também significaria aumento de gastos com transporte, assim como as horas consumidas por trabalhadores no trânsito.

### PPPs da Liberdade e do Parque D. Pedro II

Tanto o VLT quanto a Marquês de São Vicente se junta a duas outras obras da Prefeitura no centro, que devem ajudar a redefinir a região: a Esplanada da Liberdade e a PPP do Parque Dom Pedro II. A primeira está orçada em R\$ 338 milhões e a segunda, em R\$ 717 milhões.

Nos moldes do que foi feito no Vale do Anhangabaú, a ideia da gestão Nunes é conceder a área do Parque D. Pedro II à iniciativa privada. A empresa vencedora será responsável por melhorias na região e poderá explorar o espaço por 30 anos.



***Projeto de modernização do Terminal Parque Dom Pedro II, no centro da cidade, prevê a criação de uma galeria comercial e uma praça no local. Foto: Taba Benedicto/Estadão***

A Prefeitura chegou a realizar em maio a sessão de licitação para definir a PPP, anunciou que foram habilitadas duas propostas, mas o TCM determinou a suspensão da concorrência pública após apontar uma série de irregularidades no edital da licitação, como fragilidade na modelagem financeira e desvio de finalidade da PPP.

A Prefeitura alega que a licitação já tinha sido aprovada pelo TCM após diversas análises e solicitações de adequação e que responderá as questões levantadas pelo órgão para homologar o processo.

No caso da Esplanada da Liberdade, o planejamento é construir três lajes entre as Ruas do Estudante e Américo de Campos. A área também seria alvo de parceria público-privada e seria concedida igualmente por 30 anos, ligando quatro viadutos:

- Guilherme de Almeida (Av. Liberdade),
- Cidade de Osaka (Rua Galvão Bueno),
- Mie Ken (Rua da Glória) e
- o Shuhei Uetsuka (Conselheiro Furtado), sobre trecho da Radial Leste.

O cronograma das obras mostra que a gestão Nunes quer entregá-las como cartão de visitas na eleição de 2028, quando o sucessor do prefeito será eleito.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 21/07/2025**

## SETOR PRIVADO SE ORGANIZA PARA IR AOS EUA NEGOCIAR TARIFAÇÃO COM EMPRESAS NORTE-AMERICANAS

Segundo Raul Jungmann, do Ibram, conversas podem acontecer também com o Congresso e com o governo dos EUA, caso haja disposição do poder público americano

**Por Cristiane Barbieri**

O setor privado brasileiro está se organizando para ir aos EUA negociar com empresas daquele país medidas a serem adotadas por conta do tarifaço de 50% sobre os produtos brasileiros a partir de agosto, anunciado pelo presidente dos EUA, Donald Trump. Segundo Raul Jungmann, presidente do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), a proposta foi levada ao vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, na tarde desta segunda-feira, 21.

“Já tínhamos essa intenção, e o vice-presidente apoiou a ideia do setor privado brasileiro conversar com o setor privado nos EUA e, havendo disposição, também com o Congresso e o governo norte-americano”, afirmou Jungmann.



**Taxação de 50% para produtos brasileiros anunciada por Trump é prevista para entrar em vigor em 1º de agosto**  
**Foto: Daniel Torok/Casa Branca**

Num primeiro momento, devem participar da viagem as empresas associadas ao Ibram, que abriga mineradoras, siderúrgicas, empresas de engenharia e outras. Há porém a possibilidade de diferentes setores também fazerem parte da comitiva, como sugerido pelo vice-presidente. Na tarde desta segunda, 21, faziam parte da reunião com Alckmin 132

representantes do setor de mineração. Entre elas, Vale, Samarco, Anglo American, AngloGold Ashanti e ArcelorMittal.

Alckmin afirmou aos empresários do setor que o governo brasileiro dá preferência ao diálogo com os EUA para, pelo menos, conseguir mais prazo para a vigência das tarifas, “entre 60 e 90 dias”, para haver tempo hábil para negociar as várias questões envolvidas com a questão tarifária.

Ele disse que há produtos embarcados do Brasil para os EUA, inclusive perecíveis, e contratos sendo firmados com compradores norte-americanos e este maior prazo pode ser importante para evitar transtornos. Alckmin afirmou na reunião que considera a atual situação um “perde-perde para ambos os países”, e que espera convencer os EUA sobre esse risco à relação histórica entre as duas nações.

De acordo com Jungmann, apesar de o cenário em relação à sobretaxa ainda estar bastante incerto, as empresas “ficam no aguardo, mas vão tomando providências”. Isso porque há um fluxo de produção, logística e contratual que precisa ser respeitado e que tem impactado cada empresa de forma diferente.

No caso da mineração, os EUA respondem por 20% das importações e 3,5% das exportações do setor. “Principalmente as importações geram grande preocupação”, diz ele. Isso por conta da perspectiva de reciprocidade, que pode encarecer custos da área. Além de minério, o setor importa máquinas pesadas, como caminhões acima de 100 toneladas de capacidade de carga, escavadeiras e carregadeiras, moinhos e outros equipamentos de grandes dimensões.

Cada setor tem cartas que pode levar à mesa para as negociações. No caso da mineração, por exemplo, a produção de terras raras, essenciais à tecnologia, inovação e defesa, vinha sendo negociado pelo governo Biden e também interessa a Trump. “O interesse dos EUA permanece em minerais críticos estratégicos”, afirma.

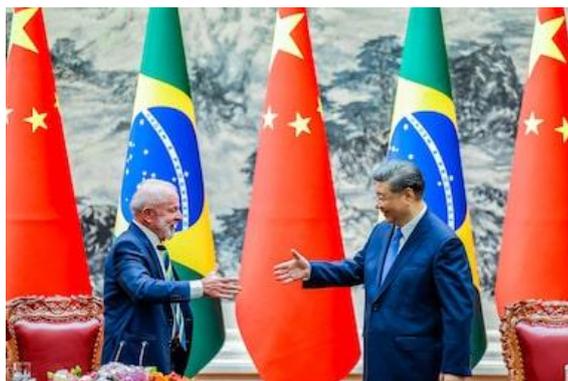
**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 21/07/2025**

### BRASIL VAI ABRIR ESCRITÓRIO DE CONSULTORIA TRIBUTÁRIA NA CHINA

Segundo a Fazenda, medida é estratégica, não tem motivação política e começou a ser elaborada pelo governo em janeiro, antes de Trump anunciar a tarifa de 50% sobre produtos brasileiros

**Por Daniel Weterman**

BRASÍLIA - Em meio às ameaças de tarifaço do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, o Brasil vai abrir um escritório tributário e aduaneiro em Pequim, na China. A informação foi publicada pela Reuters e confirmada pelo Ministério da Fazenda ao Estadão.



**Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante a cerimônia de boas-vindas, no Grande Palácio do Povo. Na foto, o Presidente da República Popular da China, Xi Jinping, em maio de 2025 Foto: Ricardo Stuckert/PR**

Segundo documento para embasar o decreto a ser publicado, ao qual a reportagem teve acesso, a abertura de uma adidância tributária e aduaneira na China, como é chamado esse tipo de escritório, está alinhada à “crescente complexidade das relações comerciais bilaterais e a necessidade de aprimorar a cooperação entre os dois países em temas fiscais e aduaneiros.”

Atualmente, o Brasil tem adidos tributários e aduaneiros em Assunção, Buenos Aires, Montevideu e Washington. A abertura de um escritório em Pequim vai demandar o envio de funcionários da Receita Federal para trabalhar estrategicamente na China. O decreto começou a ser elaborado antes de Trump anunciar a taxaço de 50% sobre os produtos brasileiros comprados pelos americanos.

Segundo o Ministério da Fazenda, a criação do escritório na China é estratégica para Receita Federal desde 2023 e começou a ser elaborada internamente pelos ministérios do governo no dia 6 de janeiro de 2025. “Sua motivação não tem qualquer razão política e se justifica pela relevância crescente das relações comerciais bilaterais, além da necessidade de aprofundar a cooperação em temas fiscais e aduaneiros”, disse a pasta.

A China é o maior parceiro comercial do Brasil desde 2009. No primeiro semestre deste ano, o Brasil vendeu US\$ 47,68 bilhões em mercadorias para os chineses e importou US\$ 35,69 bilhões do país asiático. Segundo o governo brasileiro, a presença de uma adidância especializada facilitaria o entendimento de legislações dos dois países, diminuiria a burocracia e promoveria o comércio bilateral.

A decisão do Brasil também é justificada pelo combate ao comércio ilegal. “A troca de informações e experiências entre as administrações tributárias e aduaneiras do Brasil e da China é fundamental para combater a evasão fiscal, o contrabando e outras práticas ilícitas no comércio internacional”, diz o parecer que acompanhará o decreto, que ainda não foi publicado.

O presidente dos Estados Unidos anunciou as tarifas de 50% ao Brasil no dia 9 de julho, após afirmar que países alinhados ao Brics, do qual Brasil e China fazem parte, seriam sobretaxados. Trump tem reagido à possibilidade de esses países criarem uma moeda como alternativa ao dólar no mercado internacional.

A taxaço passará a valer em agosto. Enquanto isso, o governo brasileiro tenta negociar e estuda medidas de retaliação, como o fim de patentes de medicamentos.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 21/07/2025**

## OPINIÃO - PUNIÇÕES A BOLSONARO SÃO UM MONUMENTO AO DESPREZO DA LEI E À PERVERSIDADE DAS DITADURAS

Ex-presidente tem hoje no Brasil menos direitos que um tamanduá-bandeira  
**Por J.R. Guzzo**

O regime Lula-STF dá a impressão, a cada dia que passa, de gostar mais e mais do seu último brinquedo: se fazer de inimigo-chefe dos Estados Unidos e de Donald Trump. É uma briga à distância e, portanto, segura.

Sai de graça para os gatos gordos de Brasília: quem vai pagar até o último centavo da conta, que tem tudo para sair pelos olhos da cara, é o povo brasileiro, e não eles. Em suma: você finge que é valente e não corre risco nenhum.



**O presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva (PT) em solenidade ao lado do ministro Alexandre de Moraes Foto: Wilton Junior / Estadão**

A última salva de artilharia leve disparada pelo governo (o Brasil não tem artilharia pesada) não acertou ninguém em Washington, mas pegou em cheio o pomo da discórdia – ou pelo menos da discórdia na sua fase atual. Jair Bolsonaro, condenado antes da sentença por “tentativa de golpe” e transformado por Trump numa causa mundial dos Estados Unidos, foi ferrado por Alexandre

Moraes com uma torção, expulso da internet e proibido de falar com o próprio filho.

Tome essa Trump, e mais essa – e fique sabendo, de uma vez por todas, que a cada pressão sua para ajudar Bolsonaro, o Brasil vai bater direto de volta. É de potência a potência. Tarifa de 50% nas exportações brasileiras? Pois então o Brasil vai socar tarifa nas importações que faz de lá. Temos 1% do comércio mundial dos americanos, e eles provavelmente nem vão perceber que foram taxados – mas reciprocidade é isso.

É uma dessas brigas em que, se os contendores chegarem às vias de fato, o Brasil deve passar metade do tempo por baixo; na outra metade os Estados Unidos vão estar por cima. Do GPS aos equipamentos de tomografia, da Apple à Microsoft, das peças de avião às tecnologias do agro, o Brasil precisa importar pesado dos americanos; vai ter aumento de custo direto na veia. Nos Estados Unidos a guerra não fará subir nem o preço do cafezinho.

Não há nenhum aspecto nessa disputa, nem um que seja, capaz de dar ao cidadão brasileiro um único e miserável benefício concreto. Se estava à procura do melhor jogo de perde-perde disponível hoje na praça, o governo Lula encontrou – uma guerra comercial com a maior potência do mundo e o seu PIB de US\$ 30 trilhões. Mas o presidente e a sua propaganda nunca pareceram tão felizes. Acabaram-se, em suas cabeças, todos os problemas. Estamos brigando com Trump; somos heróis.

As punições a Bolsonaro, que no Brasil de hoje tem menos direitos que um tamanduá-bandeira, são um monumento ao desprezo da lei, à mesquinha e à perversidade das ditaduras. Vem junto com a anulação do Congresso – a vontade de 383 deputados na derrubada do IOF foi extinta por 1 voto. A censura das redes sociais acaba de ser imposta pelo regime. O governo é uma ruína. Mas sempre teremos Trump.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 21/07/2025**

## ITAIPU MIRA NOVA ERA COMO PROPULSORA DE ENERGIA MÚLTIPLA

Diretor-geral brasileiro da usina, Enio Verri defende atualização tecnológica e expansão para além da hidroeletricidade, com investimentos em SAF, hidrogênio verde e energia solar

**Por Itaipu e Estadão Blue Studio**

Com mais de 40 anos de operação e um papel central na geração de energia para Brasil e Paraguai, a Usina Hidrelétrica de Itaipu projeta seu futuro como uma plataforma energética multifonte. À frente dessa transformação, o diretor-geral brasileiro da usina, Enio Verri, afirma que a empresa está preparada para se manter estratégica por pelo menos mais 194 anos, com base em três pilares: atualização tecnológica, preservação ambiental e diversificação de fontes de energia.

“Iniciamos um investimento de R\$ 5 bilhões na modernização tecnológica da usina, que vai resultar na ampliação da produtividade em até 5%. Para uma usina com 14 gigawatts de potência instalada, esse ganho representa muito”, afirma Verri. Segundo ele, os equipamentos analógicos da década de 1980 estão sendo substituídos por sistemas digitais, garantindo segurança operacional e estabilidade para o sistema elétrico nacional.

A importância de Itaipu não se mede apenas pela geração de energia, que hoje representa cerca de 9%, devido à diversificação da matriz. Com o avanço das energias solar e eólica, consideradas intermitentes, a usina passou a operar como uma espécie de “seguro elétrico”.

“Hoje, temos um novo papel. Quando o vento cessa ou o sol se põe, Itaipu entra em ação. Chegamos a dobrar a entrega de energia em determinados momentos do dia. Atuamos como um corpo de bombeiros da matriz elétrica”, explica o diretor. Para isso, a manutenção é levada a sério: “É o coração da usina. Investimos fortemente na qualificação técnica e na prevenção”.

Além da hidroeletricidade, Itaipu quer se consolidar como uma impulsionadora de fontes diversificadas de energia em sentido amplo. Projetos de inovação em biogás, hidrogênio verde e petróleo sintético (SAF, usado na aviação) estão em desenvolvimento pela Itaipu Parquetec. “Não é algo recente. Trabalhamos com biogás há 20 anos e com pesquisas de hidrogênio verde há 15. Agora, somamos essas experiências no desenvolvimento do SAF”, diz.

A expectativa da direção binacional é apresentar o protótipo do SAF na COP-30, em novembro. Outro projeto em estágio avançado é o de geração solar flutuante. “Vamos instalar placas solares em uma pequena fração do reservatório, respeitando o ecossistema. A ideia é abastecer toda a demanda energética da própria usina com energia solar e ainda oferecer excedentes à sociedade.”



**Enio Verri, diretor-geral brasileiro da Itaipu, durante participação no Energy Summit Foto: Pedro Kirilos/ Estadão Blue Studio**

O investimento socioambiental da usina é outro tema relevante para a empresa. “Somos reconhecidos pela ONU como referência em sustentabilidade. Mantemos um território de 434 municípios no entorno do reservatório. Se não preservarmos esse espaço, corremos risco de assoreamento, o que inviabilizaria a operação”, diz o diretor, justificando o aumento dos aportes em meio à expectativa de redução tarifária.

No horizonte de Itaipu, está a missão de não apenas produzir energia, mas também pensar o futuro da matriz energética da América do Sul. “Quando foi construída, Itaipu já foi uma revolução. Queremos que continue sendo. O mundo mudou, e a nossa atuação precisa refletir essa nova realidade”, conclui Verri.

### Proteção do reservatório garante operação por pelo menos 194 anos

A Usina de Itaipu pode seguir operando por pelo menos 194 anos – essa é a projeção do corpo técnico da binacional, sustentada por uma combinação de engenharia de ponta, manutenção constante, atualização tecnológica e investimentos socioambientais robustos. O número, embora impressionante, é fruto de um cálculo técnico detalhado.

Segundo o diretor-geral brasileiro da usina, Enio Verri, a vida útil da hidrelétrica está diretamente ligada ao cuidado com o seu principal insumo: a água do reservatório de 170 km<sup>2</sup>. “Ou seja, quanto mais conseguimos evitar o assoreamento do reservatório, quanto mais educação ambiental conseguimos implementar na sociedade, no território que circula o reservatório, mais tempo de vida teremos”, explica.

Para Verri, o segredo da longevidade está na soma de fatores. “É uma soma de uma eficiência no projeto, na conta da sua construção, eficiência na atualização tecnológica dos equipamentos nessa transição, e principalmente nos investimentos socioambientais.”

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 21/07/2025**

### CHINA DIZ TER DESCOBERTO JAZIDA DE URÂNIO COM VALOR INDUSTRIAL MAIS PROFUNDA DO MUNDO

Estatual afirma que descoberta coloca País na ‘liderança global’ na busca por urânio em grandes profundidades e abre caminho para novas formas de encontrar recurso para produção de energia nuclear

**Por Pedro Lima**

A China disse ter descoberto uma jazida de urânio em uma profundidade recorde de 1.820 metros na Bacia do Tarim, região desértica de Xinjiang, no noroeste do país. Segundo comunicado da China National Nuclear Corporation (CNNC), divulgado na última sexta-feira, trata-se da “mais profunda descoberta de urânio do tipo arenito com valor industrial já registrada no mundo”.

A estatal afirma que a descoberta coloca a China “na liderança global” na busca por urânio em grandes profundidades e abre caminho para novas formas de encontrar esse recurso essencial para a produção de energia nuclear.

A jazida foi encontrada em uma área remota e desabitada, em camadas de rocha até então pouco exploradas. Segundo a CNNC, isso preenche uma “lacuna importante” na exploração de urânio em áreas cobertas por desertos.



**Segundo a China, descoberta foi possível graças ao uso de tecnologias modernas de mapeamento** Foto: Reprodução/China National Nuclear Corporation (CNNC)

A descoberta foi possível graças ao uso de tecnologias modernas de mapeamento, como imagens de satélite, levantamentos aéreos e perfuração profunda. “A China criou um sistema integrado, ecológico e eficiente

de prospecção de urânio em áreas desérticas”, diz a CNNC.

O trabalho foi feito por uma equipe de cientistas do Instituto de Pesquisa em Geologia do Urânio de Pequim e de uma equipe geológica da própria CNNC. Eles desenvolveram um novo modelo para prever onde pode haver urânio no subsolo e criaram técnicas para perfurar formações geológicas complexas, segundo o comunicado.

Para a CNNC, o avanço representa uma “descoberta pioneira” em termos de localização, tipo de rocha, profundidade e método de exploração.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 21/07/2025**

### **LISTA DOS EUA PARA INVESTIGAR O BRASIL PARECE BINGO DE CHURRASCO DE DOMINGO, DIZ A DUQUESA DE TAX**

Na coluna ‘Não vou passar raiva sozinha’, ela fala sobre como as justificativas do governo Trump para retaliações ao Brasil são mais políticas do que técnicas

**Por Redação**

Não bastou ao presidente americano, Donald Trump, anunciar uma tarifa de 50% aos produtos brasileiros. Em 15 de julho, os EUA oficializaram uma investigação contra o Brasil, com base na seção 301 da Lei de Comércio de 1974, o mesmo instrumento que sustentou a pancadaria comercial contra a China anos atrás.

“E aí vem o detalhe: a lista de justificativas apresentada pelos americanos parece bingo de churrasco de domingo. Porque tem de tudo, e tudo sem conexão”, diz a colunista Maria Carolina Gontijo, a Duquesa de Tax.

“O pacote de justificativas veio recheado: tratamento dado a Bolsonaro; decisões do STF contra empresas americanas de tecnologia; desmatamento; etanol caro; e o sempre útil interesse da segurança, porque significa qualquer coisa, e aí fica fácil”, diz.

Na coluna Não vou passar raiva sozinha desta semana, ela fala do “bingo diplomático” que se transformou a briga comercial de Trump com o Brasil (veja a íntegra no vídeo acima).

“O Trump não quer um acordo. Ele quer confronto. E o Brasil não pode ser figurante no roteiro dos outros. A resposta precisa ser técnica, gradual e pragmática. O governo tem de reconstruir pontes. Não com discurso inflamado e frase feita, mas com proposta concreta, produto a produto, setor por setor.”



Segundo a colunista, “o mais perigoso desse jogo não é perder um ponto, é perder o rumo”.

**Maria Carolina Gontijo, a Duquesa de Tax Foto: Taba Benedicto/Estadão**

#### **Programa**

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

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 21/07/2025**

### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### PAÍSES OCIDENTAIS PEDEM FIM DA GUERRA EM GAZA E CRITICAM AJUDA HUMANITÁRIA APOIADA POR ISRAEL

Governos chamam atenção para os mais de 800 palestinos que morreram ao tentar buscar ajuda humanitária no enclave palestino

*Por Valor, com Reuters — Rio*



***Palestinos caminham pelo que antes era um café, após ter sido danificado por um ataque israelense na Cidade de Gaza — Foto: Jihad Alshrafi/AP Photo***

Pelo menos 20 países, entre eles Reino Unido, França, Canadá, Austrália, Japão e Dinamarca, lançaram uma declaração conjunta pedindo o fim imediato da guerra na Faixa de Gaza e criticando o modelo de ajuda humanitária adotado pelo governo de Israel (em parceria com os Estados Unidos) depois de centenas de mortes terem sido relatadas nos arredores de centros de distribuição de alimentos.

Os governos signatários da declaração chamaram atenção para os mais de 800 palestinos que morreram ao tentar procurar ajuda, além de condenarem o que chamaram de “distribuição de ajuda a conta-gotas e assassinato desumano de civis”.

A maioria das vítimas estava nos arredores dos postos da Fundação Humanitária de Gaza (GHF, na sigla em inglês), entidade privada apoiada por Estados Unidos e Israel para assumir a distribuição de ajuda em Gaza de uma rede liderada pela Organização das Nações Unidas (ONU).

“O modelo de distribuição de ajuda do governo israelense é perigoso, alimenta a instabilidade e priva os habitantes de Gaza da dignidade humana”, disseram os ministros das Relações Exteriores dos países em uma declaração conjunta.

O modelo da GHF funciona à parte do esquema liderado pela ONU. Israel diz que o sistema das Nações Unidas permitiu que militantes do Hamas saqueassem os comboios de ajuda humanitária, o que o grupo nega.

A ONU, por sua vez, considera o modelo da GHF inseguro e uma violação dos padrões de imparcialidade humanitária, o que a Fundação nega.

O governo de Israel rejeitou o comunicado, afirmando que a ata está “desconectada da realidade” e envia “uma mensagem errada ao Hamas”, segundo informações do Ministério das Relações Exteriores israelense.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 21/07/2025*

#### CENÁRIO COMPLICADO COM SANÇÃO DE TRUMP E MAIS VENDAS CHINESAS

Produtor nacional terá mais dificuldade para exportar para os EUA e mais pressão interna de produtos chineses

*Por Assis Moreira, Valor — Genebra*



### ***Cenário complicado com sanção de Trump e mais vendas chinesas — Foto: Markus Winkler/Unsplash***

O governo brasileiro começou o ano projetando uma ligeira queda de 5% no saldo da balança comercial neste ano, ficando em torno de US\$ 70 bilhões. Recentemente, na segunda previsão, em meio a persistentes turbulências na cena global, Brasília previu -32% no saldo comercial, encolhendo para US\$ 50 bilhões, ou US\$ 24 bilhões a menos do que em 2024.

Agora, a ameaça de sanção contra o Brasil anunciada por Donald Trump torna a situação ainda mais delicada, ao coincidir com um momento de retração do superavit brasileiro com a China, seu principal parceiro comercial.

Quando Trump deflagrou sua guerra comercial contra boa parte do mundo, e especialmente contra a China, na sua volta à Casa Branca, muita gente viu uma oportunidade para o Brasil ampliar rapidamente as exportações, estimando que boa parte podia tomar o rumo do mercado chinês.

Mas está acontecendo o contrário. O Brasil é que está sendo uma das alternativas da China para desovar excedentes de produção que não podem entrar nos EUA e na União Europeia (UE).

As exportações do Brasil para a China no primeiro semestre registraram a maior queda desde 2015. O recuo de 7,5% comparado ao mesmo período de 2024, foi provocado sobretudo pela desvalorização dos preços das principais commodities exportadas, como soja e minério de ferro.

Já as importações que o Brasil fez vindas da China aumentaram 22% na comparação com o primeiro semestre de 2024, um recorde. Superaram as altas de produtos importados pelo Brasil vindos dos EUA (11,5%), UE (4,5%) e Argentina (1,6%).

A compras de carros híbridos chineses, por exemplo, dispararam antes do aumento gradual da tarifa de importações. As vendas de eletrônicos e químicos chineses também cresceram para o mercado brasileiro.

Com isso, nos primeiros seis meses deste ano o superavit do Brasil foi de US\$ 12 bilhões na balança comercial com a China – praticamente a metade do saldo obtido no mesmo período de 2024 e o menor desde 2019, como nota o Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC).

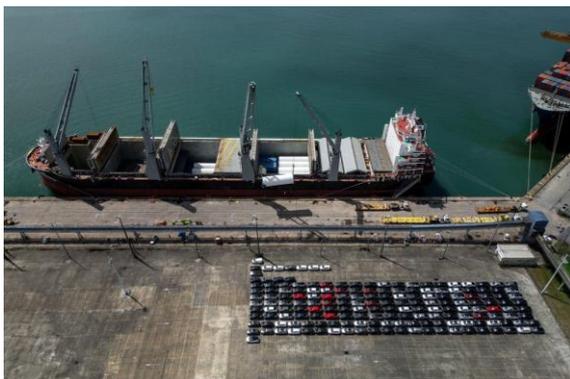
Ainda assim, esse montante correspondeu a 40% do superavit total do comércio exterior brasileiro, ilustrando a dependência brasileira nas trocas com a segunda maior economia do mundo.

As estatísticas publicadas pelo governo chinês são bem diferentes das brasileiras, o que tem a ver com uma série de fatores, incluindo inclusive onde o navio com as mercadorias ainda se encontra.

Pelos dados de Pequim, o comércio com o Brasil fez foi cair 11,3% no primeiro semestre. Suas exportações teriam diminuído 3,2% para o Brasil, enquanto suas compras no país teriam declinado 16,2%.

Certo mesmo é que a sanção anunciada por Trump, ainda não implementada, já causou transtornos e prejuízos para produtores brasileiros. Deixam de vender para os EUA e ao mesmo tempo veem aumentar a concorrência chinesa no mercado brasileiro.

A China e os EUA, juntos, respondem por cerca de 40% das exportações e importações brasileiras. Para os EUA, quase metade das vendas brasileiras em 2024 foram concentradas em cinco produtos: petróleo, semiacabados de ferro/aço, ferro-gusa, café e aeronaves. Para a China, em soja, petróleo, minério de ferro, carnes e celulose.



### **Carro Chinês BYD no porto de Suape — Foto: Maira Erlich/Bloomberg**

Um estudo do Banco Central do Brasil, publicado em junho, mostra como a China ganhou relevância nas importações brasileiras. Em 2024 o volume importado da China foi 98% superior ao observado em 2019, antes da pandemia de Covid. As importações foram particularmente elevadas a partir de 2021 e aceleraram no ano passado. Em 2024, o Brasil foi o país para onde a China mais aumentou as exportações, com alta de 22%.

Desde 2019 a China superou os EUA na venda de produtos classificados como de alta e média/alta tecnologia.

Como mostra o BC, os preços de produtos provenientes da China diminuíram 11% entre 2019 e 2024 (2,4% ao ano), enquanto os preços de bens vindos do resto do mundo subiram 24% no período (4,4% ao ano). Nesse contexto, diz o BC, os dados de volume e preços de importação revelam que, mesmo antes da recente imposição das tarifas pelos EUA, a economia brasileira já vem sendo afetada pela entrada expressiva de produtos chineses a preços mais baixos.

O detalhamento do CEBC sobre o comércio bilateral entre janeiro e junho mostra, em todo o caso, que a indústria de transformação brasileira ganhou espaço nas vendas para a China, alcançando 20% do total, ou 4 pontos percentuais a mais em relação ao mesmo período de 2024.

As exportações de terras raras nos primeiros semestres chegaram ao triplo do valor vendido em todo o ano de 2024, mas ainda somam modestos 6,7 milhões. As vendas de minério de cobre, ferro-liga e manganês seguem em expansão. Já a exportação de petróleo tem a maior queda desde 2020.

De outro lado, a indústria de transformação responde por quase 100% das importações brasileiras provenientes da China. As compras de laminados de aço tiveram forte crescimento. As compras de carros híbridos passaram as de carros elétricos. A China é o principal fornecedor de carros híbridos do Brasil, com 84% das importações nacionais.

A depender do impacto que as tarifas de Trump continuarão a ter na economia mundial, algumas commodities poderão ser mais afetadas.

Para o diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior do MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços), Herlon Brandão, ainda é cedo para quantificar com precisão o tamanho do impacto da sanção anunciada por Trump contra o Brasil.



### **Herlon Brandão, diretor de Inteligência e Estatísticas da Secretária de Comércio Exterior (Secex) — Foto: Wilson Dias/Agência Brasil**

Herlon explica que os modelos de previsão do MDIC são atualizados trimestralmente com base em variáveis econômicas observadas, como taxa de câmbio, preços internacionais e indicadores de atividade econômica. Diz que eles não trabalham com cenários hipotéticos, como anúncios de políticas que ainda não foram implementadas ou cujos efeitos ainda não se manifestaram nos dados.



Se as tarifas nos EUA forem de fato implementadas e tiverem impacto relevante sobre essas variáveis, os modelos irão capturar esse movimento nas próximas atualizações, diz ele. A próxima revisão está prevista para o início de outubro, quando o governo terá dados mais consolidados para avaliar a magnitude de qualquer mudança.

Certo mesmo é que o cenário é mais complicado para os produtores e exportadores brasileiros.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/07/2025

## FRETE BRASIL-EUA DEVE VIVER 'GANGORRA' COM TARIFA DE 50% IMPOSTA POR TRUMP

Preços subiram após anúncio da nova tarifa, mas começam a cair

Por Taís Hirata — De São Paulo

### Setores afetados

Produtos mais exportados pelo Brasil aos Estados Unidos

#### Principais grupos de mercadorias exportadas aos EUA, em toneladas

Grupo de mercadoria	Acumulado Jan-mai.25	Acumulado Jan-mai.24
Produtos siderúrgicos	3.143.061	3.973.588
Minério de ferro	2.042.820	1.285.054
Petróleo bruto	958.780	1.759.264
Derivados de petróleo	787.335	757.726
Celulose	700.256	1.225.857

#### Principais grupos de mercadorias exportadas aos EUA em contêineres, em TEU\*

Grupo de mercadoria	Acumulado Jan-mai.25	Acumulado Jan-mai.24
Madeira	41.628	46.777
Carne	14.603	5.764
Produtos de pedras	11.515	12.152
Papel	11.229	7.564
Café, chá e especiarias	9.334	10.648

Fonte: Datamar/DataLiner. \*Medida equivalente a contêiner de 20 pés

paranaense até Houston, no sul dos EUA, teve aumento de 53% no preço médio após o anúncio.

A alta reflete o movimento das empresas de tentar enviar suas cargas aos EUA antes de 1º de agosto, quando a tarifa de 50% deverá passar a valer, caso não haja um acordo entre os governos, segundo David Pinheiro, presidente da Cargo Sapiens.

“A interpretação é que o armador viu um pico de tentativas de ‘bookings’ [reservas] de navios, para [a carga] poder chegar até o dia 31 de julho, e subiu o frete em função da alta demanda.”

No entanto, a expectativa para os próximos dias, caso não seja anunciada uma prorrogação do prazo, é de uma queda nos volumes e, conseqüentemente, nos fretes de exportação aos EUA.

Segundo Leandro Barreto, sócio da Solve Shipping, hoje já há uma sinalização das empresas de navegação de uma baixa nos valores no mercado “spot” (de curto prazo) na rota aos EUA. “Se não houver acordo, o frete tende a cair bastante”, afirma.

A tarifa de 50% sobre produtos brasileiros exportados aos EUA já começa a provocar um “efeito-gangorra” nos fretes de exportação do Brasil para o mercado americano. Após o anúncio da cobrança, os fretes marítimos chegaram a ter um aumento, segundo analistas, causado por uma corrida para enviar as mercadorias antes da tarifa. Porém, hoje já há indicação de queda dos preços, diante de uma perspectiva de interrupção de envios, afirmam consultorias do setor.

Dados da Cargo Sapiens apontam que, logo após o anúncio, o frete médio para o envio de contêineres de 40 pés subiu 17%, de US\$ 3.100 para US\$ 3.607, na rota entre Paranaguá (PR) e Miami, na costa leste. A rota do porto



A previsão é que os volumes de exportação e, conseqüentemente os fretes marítimos, enfrentarão oscilações bruscas ao longo das negociações, enquanto não houver acordo definitivo. “Se vem uma trégua, o frete volta a disparar, porque todo mundo vai querer antecipar embarque. É o que vimos em outros países [em negociação com os EUA], como a China”, diz Barreto.

Caso o Brasil consiga negociar um adiamento do início das tarifas, a tendência é de uma nova alta de preços. Porém, Andrew Lorimer, presidente da Datamar, afirma que é preciso uma extensão com prazo considerável para isso. “Com um período adicional de 90 dias, dá para iniciar o processo de ordens e terminar a logística, mas se for uma extensão de 30 dias, fica mais complicado porque não dá tempo”, afirma.

“O frete vai subindo e descendo de acordo com essas demandas. No caso do Brasil e da costa do Atlântico, o frete reage mais violentamente do que em outras regiões do mundo. Isso se dá porque os navios permanecem mais nas rotas do Pacífico, o mercado prioriza o trajeto entre China e Los Angeles”, diz Lorimer.

A estratégia das companhias diante da tarifa também tem variado, em meio ao cenário nebuloso. Segundo Barreto, alguns grupos de grande porte estão apostando na prorrogação do prazo. Há ainda exportadores com volumes relevantes que interpretaram que o prazo máximo de 31 de julho se refere à saída dos navios do Brasil, e não à chegada da carga nos EUA, e, com isso, estão se programando para escoar suas mercadorias dentro dessa janela.

Em algumas cargas, há também empresas recorrendo ao transporte aéreo, que, apesar do custo mais alto, dá mais garantia de que o produto chegará aos EUA no prazo, diz Barreto.

No modal marítimo, hoje a janela para enviar produtos aos EUA com chegada ainda em julho já está quase encerrada. Segundo o sócio da Solve Shipping, uma carga que sai do Porto de Pecém (CE) tem viagem de oito a dez dias até a costa americana. Para os portos ao Sul, em que o trajeto supera 20 dias, já não haveria mais tempo hábil.

Parte das companhias também tem tentado analisar alternativas para redirecionar os produtos, porém há limitação nessa estratégia, afirma Helmuth Hofstatter, presidente da Logcomex.

“Aumentou a procura por informações de exportação em mercados alternativos aos EUA, como o México, o norte da Europa, a Ásia. Há mercados adjacentes que podem ser explorados, mas depende muito do produto exportado. O mercado consumidor americano é enorme, fica difícil encontrar alternativas.”

Apesar das turbulências no comércio com os EUA, o mercado brasileiro começa a ver um alívio nos valores de frete marítimo de importação da China - uma das principais rotas para o Brasil.

Os preços do trajeto dispararam a partir de meados de maio, após o anúncio de trégua na guerra tarifária entre EUA e China. Na rota da Ásia para o Brasil, de uma média de US\$ 1 mil dólares por contêiner, os preços saltaram para um patamar de US\$ 6 mil a US\$ 7 mil nas últimas semanas, segundo os analistas. O motivo foi um pico de demanda no trajeto China-EUA, que levou empresas de navegação a desviar navios e contêineres de outras partes do mundo a essa rota.

Agora, os preços voltaram a se reduzir, devido à normalização na demanda entre os dois países. “Houve uma alta durante cinco, seis semanas, e depois começou a perder força. Isso mostra que os EUA já fizeram seus estoques. No caso da rota da China para o Brasil, também já houve uma diminuição nos preços. Nosso mercado segue a tendência global: com a menor demanda nas rotas dos EUA, os navios desviados voltam para cá”, afirma Barreto.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 21/07/2025**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### APÓS REGULAMENTAÇÃO, BR DO MAR AINDA PODE GERAR QUESTIONAMENTOS

Por Danilo Oliveira Navegação 21/07/2025 - 19:29



Agentes aguardam conceitos de 'navios sustentáveis' e de 'cláusulas essenciais', a serem definidos por portarias. Operações especiais, cálculo de tonelagem e substituição de embarcações em construção no exterior também podem gerar dúvidas

Após a regulamentação da Lei do BR do Mar (14.301/2022), o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) entende que há dois pontos principais a serem detalhados por meio de portaria no programa voltado para o incentivo à cabotagem: o conceito de 'navios sustentáveis' e as

cláusulas essenciais de contratos de longo prazo entre armadores e embarcadores. No entanto, há avaliações de que alguns dispositivos do decreto 12.555/2025, publicado na última quinta-feira (17), ainda podem suscitar questionamentos.

O advogado Felipe Castilho (foto), observa que a caracterização das chamadas 'operações especiais de cabotagem' depende de análise mercadológica a ser realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com base em critérios como inovação de rota, tipo de carga e forma de acondicionamento. Castilho disse à Portos e Navios que, embora previstos no texto normativo, esses elementos envolvem certo grau de subjetividade, o que pode abrir espaço para discussão.250721-felipe-castilho-advogado-kincaid-divulgacao-edit.jpg

A substituição de embarcações em construção no exterior é outro tema que tem chamado a atenção. Segundo Castilho, o procedimento exige a apresentação de contrato traduzido, depósito de caução de até R\$ 10 milhões e comprovação de execução mínima de 10% da obra, atestada por sociedade classificadora reconhecida. A avaliação é que tais requisitos podem representar algum tipo de entrave, sobretudo para empresas de médio porte. Ele acrescentou que há previsão de perda da habilitação no caso de não ingresso da embarcação no prazo de 36 meses, o que impõe cuidados no planejamento contratual.

Também tem sido objeto de debate, na Antaq, a metodologia para o cálculo da tonelagem de porte bruto (TPB) da frota própria das empresas brasileiras de navegação (EBNs). "Apesar da existência de uma prática administrativa atualmente em uso, ainda não há regulamentação formal que estabeleça de maneira vinculante os parâmetros adotados", disse Castilho, que atua no escritório Kincaid Mendes Vianna.

A Confederação Nacional da Indústria avalia que, ainda que o decreto tenha apresentado os principais requisitos para habilitação das empresas ao BR do Mar, outros dispositivos importantes relacionados à plena execução do novo marco legal da cabotagem ainda deverão ser regulamentados neste ano. Para a CNI, merecem atenção especial a portaria que tratará das cláusulas essenciais, assim como a portaria que vai dispor sobre a definição do conceito de embarcação sustentável para fins de atendimento dos requisitos do programa.

Como a habilitação das empresas no programa BR do Mar está diretamente vinculada à delimitação desses conceitos, a CNI orienta que é essencial a participação do setor produtivo nas consultas públicas, de forma a garantir que o texto proposto nas portarias esteja alinhado às necessidades do setor transportador, da indústria naval brasileira e dos usuários do transporte por cabotagem.

Em linhas gerais, a CNI vê o decreto 12.555/2025 como um avanço importante no marco regulatório do BR do Mar, sobretudo na definição de critérios objetivos para o afretamento por tempo de embarcações estrangeiras. A partir do novo marco legal, parte das regras de afretamento de embarcações estrangeiras na modalidade de ‘casco nu’ foi flexibilizada, o que permitiu a entrada de novas empresas na navegação de contêineres, assim como novos afretamentos nessa modalidade.

Com a publicação do decreto, foram apresentadas as regras a serem cumpridas pela EBN, para que ela possa afretar embarcações estrangeiras na modalidade ‘a tempo’, de acordo com as condições previstas no BR do Mar. Antes, somente quem tinha ‘lastro’ em navios próprios poderia afretar embarcações estrangeiras a ‘casco nu’ e o afretamento ‘a tempo’ era limitado aos casos em que não houvesse embarcação com bandeira brasileira disponível.

A confederação também destacou que o decreto introduz, pela primeira vez, um conceito regulatório de embarcação sustentável, atrelado a critérios ambientais e sociais. O programa estabelece cinco hipóteses distintas de afretamento, com regras de proporcionalidade vinculadas à frota própria operante da empresa e ao grau de sustentabilidade das embarcações utilizadas.

A partir do decreto regulamentador, uma das possibilidades previstas é a ampliação da frota em até 300% da TPB, desde que a empresa conte com embarcações próprias ‘sustentáveis’ em sua frota e afrete embarcações igualmente com essas características, a serem definidas por portaria. A previsão do MPor é que este normativo que definirá o conceito de ‘embarcações sustentáveis’ entre em consulta pública em agosto e seja publicada, em novembro, durante a COP30, a conferência do clima na Amazônia, que será realizada em Belém (PA).

Para o diretor de relações institucionais da CNI, Roberto Muniz, a regulamentação cria as condições para o desenvolvimento da navegação. “O BR do Mar inaugura um novo momento para a infraestrutura do país. Teremos maior segurança jurídica com o estabelecimento de regras claras para as operações de transporte de cargas por cabotagem no Brasil, o que vai estimular o crescimento do setor”, afirmou Muniz.

A CNI reconhece a importância de embarcações sustentáveis na frota brasileira, mas pondera que os parâmetros a serem definidos na portaria para políticas de sustentabilidade não podem comprometer a ampliação do uso do modal e o desenvolvimento da indústria naval brasileira, tampouco ser mais restritivos que em outros países.

Muniz lembra que a cabotagem já é seis vezes menos poluente que o transporte rodoviário, se considerados a distância e o volume transportado. O superintendente de infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso, acrescentou que, se forem impostos critérios rígidos na portaria ministerial para definição do conceito de ‘embarcação sustentável’, pode ser que a opção dos usuários fique no modal mais poluente.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 21/07/2025*

## ANTAQ APROVA CONTRIBUIÇÕES DE AUDIÊNCIA SOBRE ARRENDAMENTO DE TERMINAL PARA MINÉRIOS EM NATAL

*Da Redação Portos e logística 21/07/2025 - 18:11*



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou nesta segunda-feira (21 de julho) a análise das contribuições da audiência pública 01/2025 sobre o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de licitação para o arrendamento do terminal NAT01. A área, localizada no Porto de Natal, no Rio Grande do Norte, é destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente minério de ferro. O prazo do arrendamento definido no projeto é de 15 anos, com possibilidade de prorrogação.

O projeto, aprovado em reunião virtual na semana passada, será encaminhado ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e depois seguirá para a análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

No período de audiência pública, de fevereiro a abril, foram recebidas 34 contribuições, e a sessão pública foi realizada em 25 de março de 2025. Dentre as sugestões que foram acolhidas, destacam-se o ajuste na poligonal da área de 20.251,32 m<sup>2</sup> para 20.368,15 m<sup>2</sup> e a aquisição de uma máquina varredeira para o terminal. Todas as contribuições recebidas e mudanças feitas no projeto estão disponíveis no site da agência reguladora.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 21/07/2025*

### **A BRAVO SERVIÇOS LOGÍSTICOS ANUNCIOU QUE ANTONIO CARLOS DE SOUSA JUNIOR É SEU NOVO GERENTE CORPORATIVO DE HEALTH, SAFETY AND ENVIRONMENT (HSE).**

*Por Executivos 21/07/2025 - 18:19*



A Bravo Serviços Logísticos anunciou que Antonio Carlos de Sousa Junior é seu novo gerente corporativo de Health, Safety and Environment (HSE). Com mais de 20 anos de atuação em grandes organizações nacionais e multinacionais, o profissional tem sólida formação para a posição, com especialização em Engenharias de Segurança do Trabalho e Ambiental, MBAs em ESG e Sustentabilidade e em Gestão Estratégica, de Administração e de Pessoas. Ele é especialista também em Gestão do SGI (Sistema de Gestão Integrado) e tem certificações da Exemplar Global e da Black Belt Lean Six Sigma.

Na Bravo, Sousa Junior terá como principal responsabilidade entender as necessidades internas e dos clientes e construir, em conjunto com a liderança, um plano de HSE que estabeleça cultura sólida, preventiva e sustentável. Entre seus principais objetivos está a adoção do Sistema de Gestão de HSE Bravo, focando em frentes estratégicas como sistema de gestão, auditoria interna, emergências, segurança no transporte e inteligência de dados. Segundo a Bravo, o grande desafio do novo gerente “será transformar essa visão em resultados consistentes e engajamento genuíno, fortalecendo o comportamento seguro como parte do jeito de ser da empresa”.

A direção da empresa explica que a chegada de Sousa Junior ocorre em momento em que a Bravo está fortalecendo seu posicionamento e consolidando práticas de excelência. E que a nova estrutura da área, com células especializadas, permitirá uma atuação ainda mais técnica e focada em resultados. A Bravo Serviços Logísticos atua no atendimento logístico para o mercado agrícola e é considerada referência em serviços eficientes de armazenamento e distribuição de insumos agrícolas. Com sede em Uberaba (MG), tem filiais em Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Bahia, Maranhão e Rondônia.

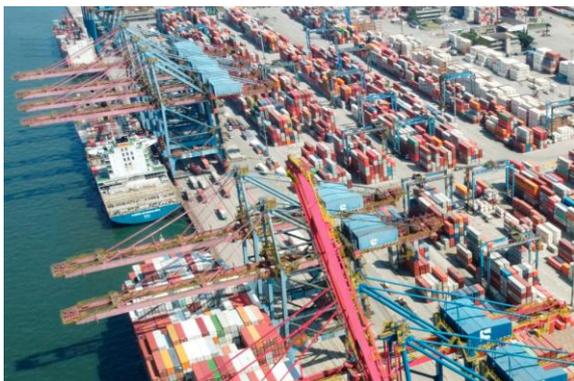
*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 21/07/2025*

### **SANTOS FECHA SEMESTRE COM 2,8 MILHÕES DE TEUS MOVIMENTADOS**

*Da Redação - Portos e logística*

O primeiro semestre de 2025 registrou aumento de 7,8% na movimentação de contêineres em relação ao mesmo período do ano anterior no Porto de Santos (SP), com 2,8 milhões de TEU movimentadas, contra 2,6 milhões na primeira metade de 2024. O movimento de desembarque (importação e cabotagem), registrou aumento de 1,2% em relação ao ano anterior. Foram 22,84 milhões de toneladas, contra 22,57 milhões em 2024.



Já as operações de embarque registraram queda de 1,7%, por causa do recuo nas cargas de granel vegetal sólido. Foram 65,49 milhões em 2025 ante 66,60 milhões no ano anterior. No total, o resultado se mostra estável, com queda inferior a 1% (88,30 milhões de toneladas contra 89,18 milhões em 2024).

Assim como no semestre, o mês de junho de 2025 foi de recorde na movimentação de contêineres e recuo no resultado geral. Foram 511,2 mil TEU contra 439,6 mil no primeiro semestre de 2024, aumento de 16,3%. Como no total do semestre, o mês também marcou

aumento na corrente de desembarque e queda nos embarques.

No fluxo de entrada, foram 4,19 milhões de toneladas contra 4,07 milhões em junho de 2024, aumento de 3%. As saídas, por sua vez, registraram 11,84 milhões, enquanto em junho de 2024 foram 12,26 milhões (reco de 3,4%). No total, foram movimentadas 16,04 milhões de toneladas, o segundo melhor resultado para o mês, apesar da queda de 1,8% em relação ao mesmo mês do ano anterior.

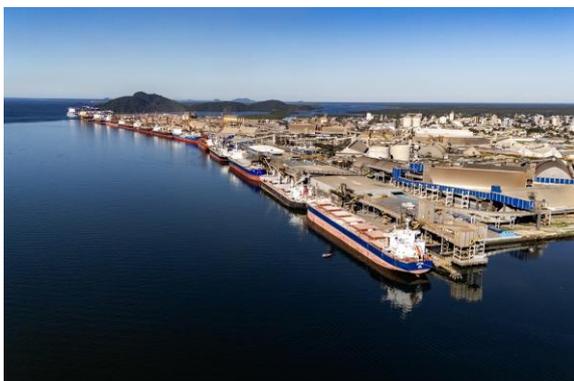
A soja (grãos e farelo) continuou como a carga de maior volume no total do Porto de Santos, com 29,61 milhões de toneladas no semestre (aumento de 2,6% em relação a 2024). Em segundo, o açúcar teve 8,83 milhões de toneladas movimentadas, com queda de 26,8%, e em terceiro ficou a celulose, com 4,71 milhões e aumento de 21,4%.

Em junho, o Porto de Santos aumentou para 29,9% sua participação na corrente comercial brasileira, o maior percentual dos últimos quatro anos. O segundo colocado é o Porto de Paranaguá, com 7,7%, e o terceiro, o Porto de Itaguaí, com 5%, além do Aeroporto de Guarulhos, com participação semelhante.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**  
**Data: 21/07/2025**

## PORTOS DO PARANÁ BATEM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO SEMESTRE

**Da Redação Portos e logística 21/07/2025 - 17:47**



A movimentação geral de cargas de exportação e de importação fechou o primeiro semestre de 2025 com o total de 34.252.008 toneladas nos portos do Paraná. O montante representa aumento de 1,4% em relação ao registrado no mesmo período do ano passado, quando o total de produtos exportados e importados que passaram pelos terminais paranaenses foi de 33.780.236 toneladas. Segundo a Portos do Paraná, foi o maior volume de movimentação registrado em portos do estado num primeiro semestre.

No caso da exportação, a movimentação subiu de 21.261.128 toneladas no primeiro semestre de 2024 para 21.275.295 toneladas em 2025, com alta de 0,1%. O maior volume foi de soja, com 7.863.227 toneladas do grão. Além disso, foram embarcadas no semestre nos portos paranaense 3.428.464 toneladas de farelo de soja, correspondentes a 30% de tudo que foi exportado do produto pelo país no período. Os principais destinos, informou a Portos do Paraná, foram a França, a Holanda e a Coreia do Sul. O total movimentado foi de 1,1 bilhão de dólares. O terminal paranaense também liderou o embarque de óleo de soja no semestre, com 528 mil toneladas, o equivalente a 64% do volume exportado pelo Brasil.

Os embarques de cargas em contêineres também apresentaram crescimento em volume movimentado, de 780.457 TEUs no primeiro semestre de 2024 para 803.041 TEUs nos seis primeiros meses de 2025. Nesse caso, segundo a Portos do Paraná, o resultado foi puxado pelo embarque de carnes, que representaram 34% da movimentação brasileira. As carnes mais exportadas pelos portos do Paraná foram, respectivamente, frango e carnes bovina e suína. Os principais destinos foram China, Emirados Árabes Unidos, Filipinas e Japão.

Houve também aumento, de 3,7%, na movimentação de cargas importadas. O volume total de importações que passou pelos portos paranaenses subiu de 12.519.108 toneladas no primeiro semestre de 2024 para 12.976.714 toneladas em 2025. Os fertilizantes lideraram as chegadas do exterior, com 5.251.240 toneladas desembarcadas, equivalentes a 27% das importações brasileiras dos produtos. Vindos da China, da Rússia e do Canadá, eles tiveram como principais destinos os estados do Paraná, São Paulo, Mato Grosso e Goiás.

A previsão da Portos do Paraná é de aumento da movimentação nos próximos anos. Para atender ao crescimento operacional, a empresa anunciou que está investindo mais de R\$ 600 milhões na obra ferroviária do Moegão, para interligar 11 terminais por meio de galerias aéreas. Serão três linhas férreas independentes, capazes de movimentar ao mesmo tempo até 180 vagões carregados com grãos e farelos vegetais. Segundo a companhia, não haverá mais necessidade de entrada nos terminais e as manobras serão eliminadas, reduzindo interrupções no tráfego urbano. “Aumentaremos a capacidade de 550 vagões por dia para até 900 vagões diários, alcançando 24 milhões de toneladas por ano”, explicou o diretor de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, Victor Kengo.

Outro investimento anunciado pela Portos do Paraná é a construção do Píer em “T”, que ampliará a produtividade do Porto de Paranaguá, com quatro novos berços com capacidade para movimentar até 8 mil toneladas por hora, elevando em mais de 100%, a média atual, que é de três mil toneladas a cada hora. Para a conclusão da obra, três áreas arrendadas na região portuária investirão R\$ 1,2 bilhão, e o governo do Paraná repassará R\$ 1 bilhão. Ela permitirá receber navios maiores, e a expectativa é de movimentar até 32 mil toneladas por hora.

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

**Data: 21/07/2025**

### **PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTA 3,6 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º SEMESTRE** **Da Redação Portos e logística 21/07/2025 - 17:51**



O Porto de Imbituba (SC) registrou, de janeiro a junho, movimentação de 3,6 milhões de toneladas de cargas. Do total, 1,68 milhões de toneladas foram de produtos importados e 1,45 milhão de toneladas de mercadorias exportadas. Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Governo Federal), as operações de importação e exportação no porto catarinense movimentaram mais de 800 milhões de dólares no período.

Na cabotagem, foram 350,3 mil toneladas embarcadas e 93,7 mil desembarcadas, enquanto no transbordo foram 41,3 mil toneladas. Os meses de março e junho foram os com maiores movimentações, com, respectivamente, mais de 705 mil toneladas e mais de 644 mil toneladas.

As principais cargas, em volume e crescimento, foram o coque de petróleo, a hulha betuminosa, o sal, o farelo de milho e os contêineres. Somadas, elas representaram mais de 70% do total movimentado. Houve incremento de quase 5% na movimentação de cargas em contêineres, na comparação com o mesmo período de 2024, segundo a administração do terminal, que informou ainda que 180 contêineres transitam diariamente pelo porto via modal ferroviário, usando uma malha com mais de 164 quilômetros de extensão que atravessa 14 cidades.

A administração do Porto de Imbituba adiantou que para o segundo semestre estão previstos projetos de recuperação e ampliação do molhe de abrigo e construção do dolfim do Cais 2, além de investimentos em tecnologia de rastreamento e digitalização dos processos. A expectativa é encerrar o ano com mais de 7 milhões de toneladas movimentadas.

O diretor-presidente do Porto de Imbituba, Christiano Lopes, disse que, com os investimentos que estão sendo feitos, a expectativa é de aumento na movimentação de cargas nos próximos anos. “Os investimentos em infraestrutura e sistemas de gestão operacional, previstos ainda para este ano, devem acelerar a movimentação e ampliar a atratividade do porto para novos mercados”, destacou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 21/07/2025*

## ARTIGO - A POLÊMICA DA ÁGUA DE LASTRO NO PORTO DE SANTOS: O CONFLITO REGULATÓRIO ENTRE APS E ANTAQ

*Por Bernardo Mendes Vianna Opinião 21/07/2025 - 13:30*



O descarte da água de lastro em portos brasileiros voltou ao centro das atenções do setor marítimo em razão de uma norma editada pela Autoridade Portuária de Santos (APS) em 2024. A exigência de apresentação de atestado de conformidade ambiental para navios que realizassem o descarte no Porto de Santos mobilizou não apenas os armadores, mas também a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e, naturalmente, o Poder Judiciário. O tema, que à primeira vista pode parecer técnico, envolve pontos sensíveis como a competência normativa das autoridades portuárias, o papel regulador da ANTAQ e os custos operacionais da navegação no Brasil.

O Brasil é signatário da Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios (BWM/2004), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO). A convenção, ratificada em 2022 e promulgada por meio do Decreto nº 10.980/2022, estabelece padrões técnicos obrigatórios para navios que operam em águas internacionais, incluindo requisitos como a adoção de planos de gerenciamento, manutenção de registros e limites específicos para descarga (Regras D-1 e D-2). Ainda que abrangente em suas disposições, a convenção não prevê, expressamente, a exigência de certificações adicionais locais emitidas por agentes autorizados nas áreas portuárias.

Complementando esse arcabouço, a Marinha do Brasil edita normas técnicas aplicáveis à navegação em águas jurisdicionais brasileiras. A NORMAM 203/DPC disciplina as exigências para embarcações estrangeiras, incluindo a obrigatoriedade de Plano de Gerenciamento de Água de Lastro (PGAL) aprovado e apresentação do Ballast Water Reporting Form (BWRF) antes da atracação. Já a NORMAM-401/DPC aplica-se a embarcações brasileiras e também estabelece exigências técnicas compatíveis com os padrões internacionais. Ambas as normas contêm previsões sobre fiscalização, documentação e eventuais penalidades, mas não determinam a obtenção de certificações locais emitidas por terceiros como condição para operação.

Em 21 de agosto de 2024, a APS publicou a norma NAP.SUMAS.OPR.023.2024, exigindo atestado de conformidade ambiental como requisito para o descarte da água de lastro no Porto de Santos. A justificativa central foi a proteção do meio ambiente marinho local, com destaque para o risco de introdução de espécies invasoras. A medida, no entanto, foi imediatamente contestada por entidades representativas do setor de navegação, como Centronave e ABAC, que alegaram que a exigência criava entraves operacionais, custos adicionais (estimados entre R\$ 6 mil e R\$ 8 mil por embarcação) e risco de monopólio, já que a certificação seria emitida por apenas uma empresa credenciada (AOS).

A ANTAQ interveio administrativamente, suspendendo os efeitos da norma da APS com base na Resolução nº 62/2021, que delimita as competências das autoridades portuárias. Para a agência reguladora, a APS teria extrapolado sua competência ao criar norma de natureza regulatória sem respaldo em ato normativo federal, e sem observar os princípios da livre concorrência e isonomia no acesso aos portos públicos.

A questão foi então judicializada. Em 13 de fevereiro de 2025, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região deferiu liminar em favor da APS, entendendo que a ANTAQ não poderia anular unilateralmente uma norma editada pela administração portuária local com fundamento em sua autonomia para tratar de questões ambientais. A decisão, embora provisória, teve o efeito de restaurar a exigência do atestado.

Nos meses seguintes, o cenário tornou-se ainda mais complexo. No dia 15 de julho de 2025, a revista Portos e Navios noticiou a existência de decisões judiciais conflitantes proferidas no mesmo dia: de um lado, foi concedida nova liminar favorável à APS; de outro, uma decisão cautelar beneficiou os armadores, impedindo que a APS editasse normas com efeitos regulatórios sem anuência expressa da ANTAQ. Esse quadro acentuou a insegurança jurídica e operativa no maior porto do país.

De um lado, os armadores sustentam que a norma da APS representa um custo injustificável, cria um modelo de certificação monopolista e afronta os princípios da legalidade e segurança jurídica. De outro, a APS argumenta que a proteção ambiental demanda instrumentos adicionais de controle, especialmente diante da ineficácia, a seu ver, de mecanismos de fiscalização existentes. A tensão entre descentralização da gestão ambiental e centralização da normatização federal continua sendo o ponto de fricção.

O debate evidencia uma clássica colisão entre a competência da ANTAQ para regular a atividade portuária nacional e a autonomia das autoridades portuárias locais para implementar políticas de proteção ambiental. A ausência de uniformidade jurisprudencial e a falta de uma diretriz definitiva das instâncias superiores contribuem para que o tema continue em aberto e envolto em incertezas.



Diante disso, é imperioso que o setor marítimo acompanhe atentamente os desdobramentos dessa controvérsia. O equilíbrio entre segurança ambiental, previsibilidade regulatória e liberdade econômica será decisivo para a conformação do modelo brasileiro de gestão portuária nos próximos anos.

**Bernardo Mendes Vianna é sócio da área Marítima do Vieira Rezende Advogados**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 21/07/2025

## ARRECADAÇÃO DO AFRMM TOTALIZOU R\$ 2,2 BILHÕES NO 1º SEMESTRE

Por Danilo Oliveira Navegação 18/07/2025 - 23:36



Valor bruto registrou alta de 15% frente ao mesmo período de 2024. Nos seis primeiros meses do ano, houve desembolsos de R\$ 69 milhões de recursos do FMM para financiamento de projetos da infraestrutura aquaviária

Os valores arrecadados no Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) totalizaram R\$ 2,2 bilhões no primeiro semestre de 2025. O montante ficou 15% acima dos R\$ 1,9 bilhão arrecadados no mesmo período de 2024. No segundo



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 099/2025  
Página 67 de 67  
Data: 21/07/2025  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

trimestre, a arrecadação bruta ficou em R\$ 1 bilhão, 10% a menos que o apurado entre abril e junho do ano passado (R\$ 1,1 bilhão).

A arrecadação líquida nos seis primeiros meses do ano ficou em R\$ 1,9 bilhão, 8,6% acima do primeiro semestre do ano passado (R\$ 1,7 bilhão). No segundo trimestre, a arrecadação líquida caiu 21% em relação ao mesmo período de 2024, passando de R\$ 1 bilhão para R\$ 808 milhões. As informações constam no relatório trimestral do AFRMM consolidado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

Os valores líquidos incluem os itens relativos à emenda constitucional 135/2024, que desvincula os 30% das receitas de contribuições sociais, impostos, taxas e multas da União até o final de 2032 (DRU), bem como a parcela que cabe ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) referente aos fundos: Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT (3%); do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM (1,5%); e Naval – FN (10,40%). No segundo trimestre, cada um desses itens (FMM, DRU, FNDCT, FDEPM e FN) teve variação positiva de aproximadamente 8,6% na comparação ano a ano, uma vez que são proporções fixas da arrecadação total.

A receita total do Fundo da Marinha Mercante (FMM) no primeiro semestre foi de R\$ 3,9 bilhões, 33% acima dos R\$ 2,9 bilhões no mesmo período de 2024. No segundo trimestre, esse quantitativo ficou em R\$ 1,9 bilhão, o que representou alta de 17,4% em relação aos R\$ 1,6 bilhão registrados em igual período do ano passado.

O relatório traz ainda que, de abril a junho de 2025, foram aplicados R\$ 462,3 milhões de recursos do FMM, 5,2% a mais que os R\$ 440 milhões desembolsados no mesmo período de 2024. Do total no 2T25, R\$ 211 milhões foram para financiamento de projetos de embarcações, 50% abaixo dos R\$ 328 milhões no segundo trimestre do ano passado. De abril a junho, outros R\$ 17,6 milhões foram para financiamento de projetos de estaleiros e R\$ 69 milhões para financiamento de projetos de infraestrutura portuária e aquaviária.

No semestre, foram aplicados R\$ 979 milhões de recursos do fundo, 36% a mais que em igual período anterior (R\$ 719 milhões). Ao todo, R\$ 559 milhões foram direcionados ao financiamento de embarcações nos seis primeiros meses do ano, aumento de 15,6% em relação ao mesmo período de 2024 (R\$ 484 milhões).

De janeiro a junho, o ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do AFRMM totalizou R\$ 333 milhões, 72% a mais que os R\$ 193 milhões ressarcidos no primeiro semestre de 2024. No segundo trimestre, esse ressarcimento ficou em R\$ 211 milhões, 93% acima dos R\$ 109,3 milhões ressarcidos no mesmo período do ano passado. Esses valores correspondem às parcelas que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência previstas nas leis 9.432/1997 e 10.893/2004.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/07/2025*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data: 21/07/2025*