

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 105/2025
Data: 30/07/2025

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TARIFAÇÃO DE TRUMP CONTRA PRODUTOS DO BRASIL É TEMA DE DEBATE NO SUMMIT PORTO-INDÚSTRIA EM SANTOS	4
DECISÃO DO TCU SOBRE LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS É AGUARDADA PELO SETOR PORTUÁRIO	5
TRÂNSITO MUDA EM SANTOS COM NOVA OBRA VIÁRIA NA ALEMOA; INVESTIMENTO PASSA DE R\$ 13 MILHÕES	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
ESTADOS PODEM TER PREJUÍZO DE R\$ 19 BI COM TARIFAÇÃO DOS EUA	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
PESQUISA DE FORTALECIMENTO DA RELAÇÃO PORTO-CIDADE PARA A PROMOÇÃO DA RESILIÊNCIA CLIMÁTICA E SUSTENTABILIDADE É DIVULGADA	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	11
SILVIO COSTA FILHO AFIRMA QUE HIDROVIAS SÃO PRIORIDADE PARA O DESENVOLVIMENTO LOGÍSTICO DO BRASIL.....	11
GOVERNO FEDERAL FECHA SEMESTRE COM 5,6 BILHÕES DE INVESTIMENTOS EM 21 AEROPORTOS.....	12
PORTO DO RIO DE JANEIRO RECEBE NOVO CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL E INICIA OBRAS DE DRAGAGEM NO CAIS DA GAMBOA	14
EM SÃO PAULO, MINISTRO SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DE DEBATE SOBRE LOGÍSTICA DE TRANSPORTES	15
COM R\$ 115 MILHÕES EM INVESTIMENTOS, COMEÇAM AS OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO DO AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ ..	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	16
SUDESTE NA ROTA DO CRESCIMENTO: PNL 2050 PREVÊ AVANÇO NAS EXPORTAÇÕES	16
MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA NOVA ETAPA DA DUPLICAÇÃO DA BR-470/SC, EM BLUMENAU, NESTA QUINTA (31)19	19
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES CELEBRA 165 ANOS COM DESTAQUE PARA OS AVANÇOS, INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL E COMPROMISSO COM O FUTURO	19
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES AMPLIA APROXIMAÇÃO COM CAMINHONEIROS AO FORTALECER CANAIS DE COMUNICAÇÃO	20
PROJETO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES QUER DEMOCRATIZAR ACESSO DA POPULAÇÃO À CARTEIRA DE MOTORISTA	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – NEGOCIAÇÃO E DIÁLOGO.....	23
NACIONAL - HUB – CURTAS - CONSÓRCIO NORDESTE VAI A BRASÍLIA DISCUTIR TARIFA DOS EUA COM LULA	23
<i>Nordeste</i>	24
<i>Alinhamento</i>	24
<i>Impactos</i>	24
<i>Sem tarifa</i>	24
<i>Café</i>	24
NACIONAL - CNI AINDA APOSTA EM ACORDO COM OS ESTADOS UNIDOS PARA EVITAR TARIFAÇÃO	24
PARLAMENTARES SE REÚNEM COM CONGRESSISTAS E EMPRESAS NORTE-AMERICANOS	25
NACIONAL - GOVERNO INCORPORA TODOS OS ESTADOS ÀS ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA.....	26
NACIONAL - CNH SEM AUTOESCOLA: PROPOSTA DO GOVERNO QUER BARATEAR HABILITAÇÃO	28
NACIONAL - PORTO DO RIO GANHA CENTRO DE CONTROLE E INICIA OBRAS DE DRAGAGEM.....	29
REGIÃO SUDESTE - APS DEFENDE MODELO DA ANTAQ SOBRE LEILÃO DO TECON SANTOS 10	30
REGIÃO SUDESTE - ECOVIAS AVANÇA EM PROJETO PARA SEGUNDO ACESSO AO PORTO DE SANTOS	31
REGIÃO SUDESTE - NOVA LINHA DO METRÔ DE SP AO AEROPORTO DE CONGONHAS INICIA OPERAÇÕES EM 2026	32
NORDESTE EXPORT - INFRAJUR DEBATE IMPACTOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA NA LOGÍSTICA E NOS INVESTIMENTOS.....	33
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - TECON SANTOS 10 E O PAINEL DE REFERÊNCIA DO TCU.....	34
PROGRAMAÇÃO NORDESTE EXPORT 2025	36
C O N E X Ã O – NORDESTE - GOVERNADOR SE REÚNE COM VICE-PRESIDENTE GERALDO ALCKMIN E ANUNCIA GRUPO DE TRABALHO ENTRE ESTADO, UNIÃO E EMPRESÁRIOS CEARENSES	37
C O N E X Ã O – NORDESTE - PORTO DE SUAPE TEM RECORDE DE EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS COM MEGAOPERAÇÃO DA STELLANTIS	38
C O N E X Ã O – NORDESTE - PORTO DO ITAQUI SE FIRMA COMO PRINCIPAL VIA DE EXPORTAÇÃO DO AGRO NO MARANHÃO	39
JORNAL O GLOBO – RJ	40
NO DIA DO DECRETO DE TRUMP, CHANCELER DE LULA É CHAMADO PARA ENCONTRO COM RUBIO PELA 1ª VEZ EM WASHINGTON.....	40
TRUMP ASSINA DECRETO COM TARIFA DE 50% SOBRE PRODUTOS DO BRASIL, MAS COM QUASE 700 EXCEÇÕES, COMO AVIÕES E SUCO DE LARANJA	41
LISTA DE EXCEÇÕES DE TRUMP SOMA US\$ 18,4 BI EM EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS, 42,3% DO TOTAL, CALCULA AMCHAM..	45



EMBRAER DIZ QUE SEGUIRÁ DEFENDENDO 'FIRMEMENTE' TARIFA ZERO PARA INDÚSTRIA AVIÕES, APÓS SER EXCLUÍDA DE TAXA DE 50% DOS EUA.....	46
'NÃO É O PIOR CENÁRIO POSSÍVEL', DIZ SECRETÁRIO DO TESOUREIRO SOBRE EXCEÇÕES DO TARIFAÇO DOS EUA	47
LEI MAGNITSKY CONTRA MORAES: INTERLOCUTORES DO GOVERNO LULA VEEM UM 'PASSO ATRÁS' NA CRISE ENTRE BRASIL E EUA.....	48
RELAÇÃO ENTRE BRASIL E RÚSSIA PODE GERAR NOVA TENSÃO COM OS EUA, DIZEM SENADORES QUE VIAJARAM A WASHINGTON.....	49
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	51
OPINIÃO - LULA E MORAES JOGARAM O BRASIL NA PIOR CRISE DIPLOMÁTICA DESDE A INDEPENDÊNCIA	51
TARIFAÇO DE TRUMP DEIXA DE FORA LARANJA, CELULOSE E EMBRAER. PRINCIPAIS AFETADOS SERÃO CAFÉ E CARNES.....	52
TRUMP ESTÁ VENCENDO SUA GUERRA COMERCIAL. O QUE ISSO SIGNIFICA PARA A ECONOMIA?.....	54
REAÇÃO DO BRASIL À TARIFA DOS EUA PODE ENCARECER PRODUÇÃO AGRÍCOLA, DIZEM REPRESENTANTES DO SETOR.....	57
PETROBRAS DIZ NÃO VER IMPACTO RELEVANTE IMEDIATO NAS EXPORTAÇÕES AOS EUA COM APROXIMAÇÃO DE TARIFAS... 59	59
'UM ACORDO ENTRE EUA E CHINA AFETA O AGRO DO BRASIL', DIZ RUBENS BARBOSA	60
VALOR ECONÔMICO (SP).....	62
TRUMP CONFIRMA TARIFA DE 50% SOBRE PRODUTOS DO BRASIL; SUCO DE LARANJA, AERONAVES E OUTROS ITENS FICAM DE FORA	62
TARIFAÇO REFORÇA INVESTIMENTOS PARA PLANO LOGÍSTICO INTEGRADO NO BRASIL	65
OS EUA ESTÃO PREFERINDO NEGOCIAR AS SOBRETAXAS PRIMEIRO COM AS MAIORES ECONOMIAS, DIZ TEBET	67
COSTA FILHO: TARIFAÇO PODE CAUSAR AUMENTO DE US\$ 9 MILHÕES POR AVIÃO NO BRASIL	69
COSTA FILHO: PELA PRIMEIRA VEZ, HIDROVIAS SÃO PRIORIDADE NO BRASIL.....	69
COSTA FILHO: BRASIL TEM BONS PROJETOS, QUE DÃO BOA RENTABILIDADE E DIALOGAM COM AGENDA MUNDIAL DE SUSTENTABILIDADE.....	70
COP30 EM BELÉM: ENTRE A CRÍTICA LOGÍSTICA E O CONTEXTO GEOPOLÍTICO	71
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	73
ACORDOS COMERCIAIS COM EUA NÃO VÃO REVERTER TENDÊNCIA DE QUEDA NOS FRETES, ALERTA XENETA.....	73
PORTOS DA REGIÃO NORTE MOVIMENTAM 3,74 MILHÕES DE TONELADAS EM MAIO	74
PORTO DO RIO RECEBE NOVO CENTRO DE CONTROLE E INICIA DRAGAGEM NO CAIS DA GAMBOA	74
TECON SANTOS 10: AUDIÊNCIA CONVOCADA PELO TCU EVIDENCIA DIVERGÊNCIAS SOBRE RESTRIÇÕES AO LEILÃO	75
ARTIGO - TECON SANTOS 10 E O PAINEL DE REFERÊNCIA DO TCU.....	77
ÍNDICE GLOBAL DE CAPACIDADE PORTUÁRIA DE CONTÊINERES CRESCE 1,4%, APONTA DREWRY.....	79
APS MODERNIZA SISTEMA DE VIGILÂNCIA DO PORTO DE SANTOS	80
MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE ROTERDÃ TEM QUEDA DE 4% NO 1º SEMESTRE.....	81
LANÇADO NA CHINA NAVIO DE PASSAGEIROS TOTALMENTE ELÉTRICO.....	81
NOVA LEI AMBIENTAL E GRANDES OBRAS DESAFIAM LICENCIAMENTO NA INDÚSTRIA MARÍTIMA.....	82
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	84
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	84



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TARIFAÇÃO DE TRUMP CONTRA PRODUTOS DO BRASIL É TEMA DE DEBATE NO SUMMIT PORTO-INDÚSTRIA EM SANTOS

Evento do Grupo Tribuna reúne especialistas para discutir impactos das novas tarifas, cenário geopolítico e futuro dos portos brasileiros

Por ATribuna.com.br 30 de julho de 2025



Indústria depende dos portos para escoamento da produção ao exterior, como é o caso da celulose (Alexsander Ferraz/AT)

Qual o impacto na indústria brasileira do tarifaço de 50% que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, vai impor aos produtos exportados pelo Brasil a partir de sexta-feira? Essa é uma das perguntas a serem respondidas durante as discussões do Summit Porto-Indústria 2025, que o Grupo Tribuna realiza nesta quarta (30), a partir das 14 horas, em seu auditório (Rua João Pessoa, 350, Paquetá, Santos).

O debate técnico deverá se estender até o final da tarde, com a presença de especialistas no tema, empresários e autoridades. A participação está esgotada devido à lotação do evento.

Além de traçar esse panorama das tarifas, o encontro levantará o cenário geopolítico nacional e mundial e como evolui a relação dos portos com a indústria nacional. Os prefeitos de Santos, Rogério Santos (Republicanos), Guarujá, Farid Madi (Podemos), e Cubatão, Cesar Nascimento (PSD), são presenças confirmadas para falar sobre a importância da união entre porto e indústria para a economia regional.

Cabotagem

Aproveitando o gancho do decreto presidencial que regulamentou, este mês, o Programa de Incentivo à Cabotagem no Brasil (Lei Federal 14.301/2022), também chamado de BR do Mar, o Summit Porto-Indústria trará especialistas para explicar como o transporte de mercadorias entre portos dentro do País pode favorecer a indústria. Um deles é o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Dino Batista.

Nova onda

O setor portuário da América Latina deve viver nos próximos anos uma nova onda de concessões de terminais. O tema, discutido no mês passado no AAPA Latam 2025, no Peru, é considerado crucial para o futuro da infraestrutura marítima da região.

A expectativa é que, nos próximos 15 anos, quase 40% das concessões portuárias na América Latina terminem, exigindo ações para garantir novos investimentos. O tema também será discutido no Summit Porto-Indústria, na tarde de hoje, em um painel com representantes dos setores público e privado.

Formato

O evento tem um formato diversificado e inovador, com palestras intercaladas com o Tribuna Talks, que dará destaque ao conceituado economista Gesner Oliveira, e um painel de debates.



O diretor comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, explica que o Summit Porto-Indústria é tradicional e relevante para o setor, considerado um ambiente ideal para fomentar a expansão industrial na região. Ele acrescenta que o evento aponta quais são os entraves que devem ser solucionados para que isso aconteça de forma efetiva.

“Assim como nos anos anteriores, o evento dará voz às dores da indústria. Afinal, sem carga não há porto. É importante debatermos essas dores com relação aos acessos, infraestrutura e capacidade”, explica Amono.

Tarifaço

O diretor comercial também destaca o debate sobre o tarifaço norte-americano. “Não poderíamos deixar de incluir esse tema que tomou conta dos debates e está prestes a entrar em vigor. Achamos importante trazer especialistas para traçar uma visão desse cenário, o motivo do tarifaço e as consequências que podemos esperar a curto, médio e longo prazos.”

PROGRAMAÇÃO

14h – Abertura com os prefeitos Rogério Santos (Santos), Cesar Nascimento (Cubatão) e Farid Madi (Guarujá)

14h20 – Palestra: Como o BR do Mar e a cabotagem podem impulsionar a indústria nacional e os portos

Palestrantes: Fabiano Lorenzi (CEO da Norcoast) e Dino Batista (secretário nacional de Hidrovias e Navegação)

14h40 – Palestra: Arranjos logísticos que irão fomentar a relação da indústria com o Porto

Palestrante: Washington Flores (CEO da Bandeirantes Deicmar)

15h – Tribuna Talks: Tarifaço – Economia, indústria e porto: cenário geopolítico, desafios, novas demandas e oportunidades

Convidados: Gesner Oliveira (economista) e Maxwell Rodrigues (consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna)

15h40 – Palestra: Cenário geopolítico e o impacto na relação dos portos e da indústria nacional

Palestrante: Fabiano de Menezes (coordenador do curso de Relações Internacionais da Unisantos)

16h – Coffee break

16h20 – Painel: Segunda onda de concessões portuárias – A ausência de infraestrutura, a guerra tarifária e políticas públicas adequadas

Participantes:

- Thaís Margarido (secretária de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá)
- Marcelo Patrício (gerente executivo de Operações na Santos Brasil)
- Fabrício Lopes (secretário de Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo de Cubatão)
- Kauan Torci (head de Operações Portuárias na Citrosuco)
- Luiz Araujo (diretor-executivo no Ecoporto)
- Eduardo Heron (diretor-técnico do Cecafé)
- Bruno Orlandi (secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos)

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/07/2025

DECISÃO DO TCU SOBRE LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS É AGUARDADA PELO SETOR PORTUÁRIO

Painel organizado pelo tribunal reuniu representantes públicos e privados para discutir participação no certame

Por Bárbara Farias 30 de julho de 2025



Tecon Santos 10 terá capacidade para 3,25 milhões de TEU ao ano, além de 91 mil toneladas de carga geral: investimento de R\$ 6,45 bilhões (Alexsander Ferraz/AT)

A expectativa do setor portuário é que o Tribunal de Contas da União (TCU) tome nos próximos dias uma decisão sobre o edital do leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no Porto de Santos. Nesta terça-feira (29), foi realizado pelo TCU o que se pode chamar de última etapa antes da deliberação

dos ministros: um painel de três horas, em Brasília, com participação de representantes do poder público e da iniciativa privada.

A questão central está na restrição imposta pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para que empresas com terminais de contêineres no cais santista sejam impedidas de participar do certame. A Corte de Contas dará a palavra final.

Durante o painel, foram ouvidas opiniões dos que defendem a licitação com restrição e dos que querem ampla competição (a maioria no encontro). Relator do processo, o ministro do TCU, Antonio Anastasia, afirmou que a matéria tem caráter prioritário. “Estamos apreciando um exemplo onde o poder público se une ao privado para oferecer à Nação uma solução adequada para um dos grandes gargalos da nossa economia”, declarou.

O ministro explicou que as contribuições serão analisadas pela unidade técnica e apreciadas pelo Ministério Público, seguido da conclusão do relatório que será submetido à votação no plenário do TCU, “dentro do tempo oportuno”. Finalizada esta etapa, a documentação será remetida ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para o lançamento do edital.

A União pretende abrir o certame ainda neste ano. O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, corroborou o modelo decidido pela Antaq, com licitação em duas etapas, vetando a participação de operadores de contêineres do Porto de Santos na primeira. “Entendemos que o conjunto é adequado. Os fundamentos científicos e técnicos basearam a decisão da Antaq, e o ministério acatará também a decisão do TCU”, afirmou.

O secretário especial de Licitação de Concessões da Antaq, Ygor da Costa, defendeu que a decisão da agência foi baseada em “princípios do marco legal, diretrizes do poder concedente e fundamentada em análise técnica”.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse que “seria melhor a participação de todas as empresas, o que resultaria em maior oferta de outorga ao Porto de Santos”.

Uma das obrigações previstas no contrato do Tecon Santos 10 é a construção de um pátio de caminhões a 50 quilômetros de distância do terminal. Pomini aproveitou para questionar essa necessidade, chamando a responsabilidade para a gestora do Porto.

A secretária estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende, reforçou que o Governo do Estado também é contra a restrição na licitação, argumentando que a verticalização pode ser benéfica.

“O que a gente precisa discutir é a concentração, e não restringir a competição. Existem remédios regulatórios para solucionar a concentração de mercado. Uma maior competição eleva o valor de outorga, que retroalimenta o setor e volta para a infraestrutura portuária.”

Argumentos contra e a favor

O diretor-executivo do Centro de Navegação Transatlântico (Centronave), Cláudio Loureiro de Souza, afirmou que os armadores querem capacidade de berço, mais espaço, sem espera. “Isso deve ser oferecido por qualquer operador, mas as regras propostas pela Antaq geram vícios potenciais e não garantia de virtudes. Convém lembrar que a relação armador-terminal está longe de ser de exclusividade.”

Já o presidente do Instituto Brasileiro de Ética Concorrencial (Etco), Edson Vismona, afirmou que “a proposta da Antaq, ao priorizar novos entrantes e garantir pluralidade na operação, é um passo importante para preservar a concorrência e conter a concentração, protegendo o interesse nacional no Porto de Santos. A forma como a expansão do terminal será conduzida é decisiva para o futuro da nossa competitividade. Mitigar o risco da concentração de mercado é um consenso. Portanto, permitir que os mesmos grupos ampliem ainda mais seus domínios seria um erro estratégico.”

O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, usou um tom neutro. “A ABTP acredita que os órgãos competentes, a Antaq, o Ministério de Portos e Aeroportos, o TCU e o Cade vão dar a melhor solução para o maior porto do Brasil.”

O Tecon Santos 10 ocupará 621,9 mil metros quadrados (m²) no cais do Saboó (STS10). O investimento é de R\$ 6,45 bilhões, com prazo de contrato de 25 anos.

Cais público

O prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), além de defender o leilão aberto a todos, propôs a transferência do cais público do Saboó para Outeirinhos, em virtude da mudança do Terminal de Passageiros para o Valongo, associada ao projeto do Tecon. “O cais público emprega 70% dos trabalhadores portuários avulsos, é importante para o transportador autônomo ou empresa e garante o comércio exterior para pequenas e médias empresas, para o agronegócio, principalmente fertilizantes”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/07/2025

TRÂNSITO MUDA EM SANTOS COM NOVA OBRA VIÁRIA NA ALEMOA; INVESTIMENTO PASSA DE R\$ 13 MILHÕES

Intervenções para canalização e drenagem afetam a Rua Augusto Scaraboto, nas imediações do Viaduto Paulo Bonavides

Por ATribuna.com.br 30 de julho de 2025



Intervenções viárias na Rua Augusto Scaraboto serão realizadas em três etapas, para minimizar impactos (Alexsander Ferraz/AT)

Para construir um canal que deve melhorar a drenagem nas proximidades do Viaduto Paulo Bonavides, na Alemoa, em Santos, a partir desta quarta-feira (30) a Rua Augusto Scaraboto sofrerá alterações no trânsito, informou a Prefeitura. As intervenções viárias, entre as ruas Albert Schweitzer e Alberto

Batista Félix (após o viaduto), serão realizadas em três etapas, para minimizar os impactos no trânsito.

Na primeira fase, até 27 de agosto, a via ficará com apenas uma faixa para o tráfego. Para facilitar o deslocamento, foi criada uma faixa reversível no sentido contrário, alternativa acordada entre Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), Guarda Portuária, Autoridade Portuária de Santos

(APS) e a Ecovias. O fluxo Porto-viaduto passará a funcionar em dois sentidos. Além disso, os retornos foram realocados para pontos próximos e sinalizados, diz a Prefeitura.

Próximas etapas

Nas próximas etapas, as obras de canalização do córrego prosseguirão lateralmente à pista, permanecendo a mesma quantidade de faixas de rolamento, sem interferências no viário e com impactos menores no trânsito.

Por essa área circulam diariamente cerca de 14 mil caminhões em trânsito pelo Porto e área industrial do Município.

Na semana passada, foram pavimentados os desvios da Augusto Scaraboto, proximidades da Albert Schweitzer, e a nova alça de acesso ao lado do viaduto. Foram revestidos com paralelepípedo os desvios também na Augusto Barata, esquina com a Augusto Scaraboto.

O projeto da Prefeitura será complementado com intervenções da APS. O objetivo é melhorar o fluxo de veículos na entrada e saída da Alemoa e do Porto, que não contam com um acesso rodoviário direto atualmente, reduzindo os conflitos nos cruzamentos.

As obras têm custo de R\$ 13,9 milhões, sendo R\$ 10,6 milhões oriundos do Estado e o restante complementado pela Administração Municipal.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/07/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ESTADOS PODEM TER PREJUÍZO DE R\$ 19 BI COM TARIFAÇÃO DOS EUA

Os Estados podem perder R\$ 19 bilhões de vendas que realizavam para os Estados Unidos com o tarifaço de 50% a ser cobrado sobre os produtos brasileiros

Por Ângela Fernanda Belfort - De Recife angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



De tudo que o Ceará vendeu ao exterior, 44,9% foram exportados para os Estados Unidos. Foto: Tatiana Fortes/Governo do Ceará

O tarifaço anunciado pelos Estados Unidos, com aumento de 50% nas tarifas de importação a partir de 1º de agosto, pode gerar um prejuízo superior a R\$ 19 bilhões para os estados brasileiros com impactos econômicos relevantes e desiguais, segundo um levantamento divulgado nesta terça-feira pela Confederação Nacional da Indústria (CNI). Oito Estados do Nordeste terão uma perda estimada em R\$

1,492 bilhão. Este impacto será maior nos estados mais dependentes do mercado americano, como Ceará, Espírito Santo e Paraíba, onde as exportações para os EUA representam de 20% a quase 50% do total.

Os EUA compraram 44,9% de todas as exportações do Ceará em 2024, principalmente em produtos de metalurgia, alimentos e calçados. A perda do Ceará pode chegar a R\$ 190 milhões com as novas tarifas.

Em termos absolutos, as maiores perdas vão ficar com a Bahia, estimadas em R\$ 404 milhões, embora aquele Estado destine somente 7,4% das suas exportações aos EUA. Os demais estados do

Nordeste terão as seguintes podem perder os seguintes valores: Pernambuco (R\$ 377 milhões), Maranhão (R\$ 147 milhões), Alagoas (R\$ 171 milhões), Paraíba (R\$ 101 milhões), Rio Grande do Norte (R\$ 40 milhões), Piauí (R\$ 32 milhões) e Sergipe (R\$ 30 milhões).

Estados com baixa exposição, como Roraima, Acre e Amapá, terão impactos financeiros menores, entre R\$ 13 e R\$ 36 milhões.

Em 11 estados do Brasil a exportação para os Estados Unidos varia de 10% a 20% de todas as vendas externas. “A imposição do expressivo e injustificável aumento das tarifas americanas traz impactos significativos para a economia nacional, penalizando setores produtivos estratégicos e comprometendo a competitividade das exportações brasileiras. Há estados em que o mercado americano é destino de quase metade das exportações. Os impactos são muito preocupantes”, diz o presidente da CNI, Ricardo Alban.

Maior exportador do país, São Paulo pode ser o mais atingido em valores absolutos: R\$ 4,4 bilhões. Outros estados do Sul e Sudeste também devem sofrer perdas bilionárias: Rio Grande do Sul (R\$ 1,9 bilhão), Paraná (R\$ 1,9 bilhão), Santa Catarina (R\$ 1,7 bilhão) e Minas Gerais (R\$ 1,6 bilhão). O Espírito Santo, cuja pauta exportadora tem forte presença da metalurgia, minerais não metálicos e celulose, pode acumular perdas de R\$ 605 milhões.

Na região Norte, o Amazonas, por conta do Polo Industrial de Manaus, pode sofrer uma retração de R\$ 1,1 bilhão, enquanto o Pará acumularia perdas de até R\$ 973 milhões.

Menos dependente, a região Centro-Oeste também sentirá o impacto. Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul juntos somam perdas superiores a R\$ 1,9 bilhão. Mesmo os estados com exportações menos concentradas nos EUA – como Roraima, Mato Grosso e Distrito Federal – também registrarão prejuízos relevantes somando R\$ 1,87 bilhão.

As estimativas das perdas foram elaboradas com base nas informações do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio com os dados de 2024. As perdas podem ocorrer porque com a tarifa de 50% os importadores podem deixar de comprar os produtos brasileiros, como aço, calçados, metalurgia, entre outros.

*Com informações da CNI

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 30/07/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PESQUISA DE FORTALECIMENTO DA RELAÇÃO PORTO-CIDADE PARA A PROMOÇÃO DA RESILIÊNCIA CLIMÁTICA E SUSTENTABILIDADE É DIVULGADA



O levantamento mostrou o alinhamento dos portos públicos com a agenda climática e avanços nesses temas

Brasília, 30/07/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta quarta-feira (30), evento de divulgação da Pesquisa de Fortalecimento da Relação Porto-Cidade para a Promoção da Resiliência Climática e Sustentabilidade.



O diagnóstico nacional e o relatório final do estudo mostraram avanços na agenda de sustentabilidade dos portos organizados brasileiros e demonstra um cenário promissor quanto à crescente conscientização dos portos brasileiros acerca da importância da Agenda 2030 e dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Em alinhamento com as prioridades climáticas da Agência, os resultados também apontam muitas ações em curso no setor portuário brasileiro e iniciativas de sustentabilidade portuária que não estão relacionadas à Agenda 2030.

A diretora Flávia Takafashi, que relatou o processo do diagnóstico, explicou a importância do levantamento para compreender a realidade climática dos portos brasileiros. “Esse é mais um passo em prol da sustentabilidade. Nós temos várias medidas presentes na Agenda Ambiental da ANTAQ que estão sendo adotadas. São várias ações coordenadas que vão garantir que a Agência cumpra com mais facilidade e agilidade o objetivo de tornar os portos cada vez mais sustentáveis”, destacou.

O levantamento foi dividido em dois blocos temáticos. O primeiro buscou entender o nível de maturidade dos portos em termos de conhecimento e adesão à Agenda 2030 e o segundo observou os avanços dos portos especificamente na implementação de três Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) específicos.

Foram incluídos no questionário 33 portos públicos brasileiros e 20 autoridades portuárias que exercem a administração desses portos. O questionário foi coletado em novembro do ano passado.

Esse levantamento, que foi incluído na Agenda Plurianual de Estudos, faz parte do Acordo de Cooperação Técnica (ACT) com a Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), que visa a execução de diagnóstico das ações realizadas pelos Portos Públicos e Terminais de Uso Privado (TUPs) que contribuem para a relação porto-cidade.

O diagnóstico nacional e o relatório final acontecem no âmbito do Projeto de Apoio ao Brasil na Implementação Efetiva da Agenda Nacional de Adaptação à Mudança Climática – PROADAPTA.

Resultados

O estudo reforça que temáticas como mobilidade urbana e patrimônio urbano-portuário estão consolidados na agenda portuária. Em relação à mudança do clima, apesar de se tratar de tema recente, os números sinalizam uma postura ativa das gestões portuárias.

Porém, o diagnóstico aponta a necessidade de dar mais atenção a temas como justiça climática, resiliência de moradias e assentamentos de comunidades vulneráveis dos arredores portuários e estabelecimento de metas claras para a implementação da Agenda 2030.

Para o Bloco 1 - “Maturidade dos Portos Organizados frente à Agenda 2030”, 89,47% dos respondentes afirmam já ter identificado os ODS mais relevantes para o próprio negócio e 57,9% dos portos questionados estabeleceram metas para atingir um ou mais ODS.

Entre os objetivos mais abordados pelas 19 autoridades portuárias respondentes (95% do total perguntado) estão o ODS 14 - Vida na água (84,21%); ODS 11 - Cidades e comunidades sustentáveis (78,95%); e ODS 13 - Ação contra a mudança global do clima (73,68%).

O Bloco 2 - “Avanços dos Portos Organizados na Implementação dos ODS” tratou especificamente dos ODS 11 - Cidades e comunidades sustentáveis, ODS 13 – Ação contra a mudança global do clima e ODS 17 – Parcerias e meios de implementação.

Esses objetivos foram escolhidos levando em consideração os ODS mais sensíveis para o fortalecimento da relação porto-cidade frente à mudança do clima, a partir do caso piloto da cidade portuária de Santos, realizado em 2024 - o projeto-piloto buscou entender a relação Porto-Cidade e como melhorar essa interação.

Entre os resultados, destacam-se iniciativas para harmonização do tráfego de veículos de cargas com veículos urbanos (79%), ações voltadas para preservação de patrimônio natural ou construído na área portuária ou fora dela vinculado à história do porto (79%) e a não identificação de áreas vulneráveis a desastres naturais dentro da área de influência portuária (74%).

Recomendações

Tendo em vista esse cenário, a ANTAQ fez seis recomendações aos portos públicos: fortalecer a governança da comunidade portuária; investir em programas de capacitação para os colaboradores dos portos, fornecedores, comunidades e grupos vulneráveis com foco nos ODS, ESG e mudança do clima; gerar engajamento promovendo o tema.

Também recomenda-se incluir considerações sobre resiliência, mudança do clima e promoção da sustentabilidade e promover sua integração aos instrumentos de planejamento urbano; estabelecer sistemas de monitoramento e avaliação para acompanhar o progresso das ações de sustentabilidade, políticas ESG e mudança do clima, incluindo indicadores de desempenho; e realizar parcerias estratégicas com foco em resiliência climática.

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

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

Data: 30/07/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

SILVIO COSTA FILHO AFIRMA QUE HIDROVIAS SÃO PRIORIDADE PARA O DESENVOLVIMENTO LOGÍSTICO DO BRASIL

Em São Paulo, ministro falou sobre concessões inéditas e transição verde como destaques da agenda do Ministério de Portos e Aeroportos para um planejamento de longo prazo da logística nacional



Silvio Costa Filho afirma que hidrovias são prioridades para o desenvolvimento logístico do Brasil - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, defendeu nesta quarta-feira (30), em São Paulo, a ampliação das hidrovias e o avanço da sustentabilidade como caminhos essenciais para reduzir custos logísticos, integrar regiões e atrair novos investimentos para o setor. Durante participação no evento “Logística no Brasil”, promovido pelo jornal Valor Econômico, pela empresa pública Infra S.A. e pelo Ministério dos

Transportes, o ministro apresentou estratégias do MPor para modernizar a infraestrutura e ampliar a competitividade do país.

Durante sua participação, Silvio Costa Filho afirmou que, pela primeira vez na história do país, as hidrovias passaram a ser tratadas como prioridade estratégica para o desenvolvimento logístico brasileiro. O ministro destacou que o Brasil tem mais de 20 mil quilômetros de hidrovias navegáveis e potencial para chegar a 60 mil quilômetros.

“O Brasil tem potencial para transformar o transporte hidroviário em um dos grandes vetores logísticos nacionais. Investir nas hidrovias é essencial para aumentar a competitividade, reduzir custos e integrar regiões”, afirmou.

Costa Filho anunciou que, ainda neste ano, será realizada a primeira concessão hidroviária do Brasil, na hidrovía Paraguai-Paraná, fundamental para o escoamento de cargas como celulose e minérios, e integração logística com o Porto de Chancay, no Peru. O ministro também reforçou a meta de expandir novos projetos, como as concessões das hidrovias do Madeira e do Tocantins. “Essas obras podem reduzir em até 40% os custos logísticos”, disse, destacando o impacto ambiental positivo da integração entre hidrovias e outros modais: “Cada 25 barcaças equivalem a 500 caminhões a menos nas estradas”.

Sustentabilidade

Outro destaque foi o compromisso com a sustentabilidade. O ministro apontou que o Brasil reúne condições de liderar o setor de infraestrutura logística globalmente, oferecendo projetos com boa rentabilidade e alinhamento à agenda mundial de sustentabilidade.

Costa Filho também comentou o cenário geopolítico internacional, defendendo que a logística nacional é um diferencial para ampliar mercados, sobretudo na Ásia, e que o governo segue empenhado na modernização dos portos e aeroportos, além de fomentar parcerias com o setor privado e promover integração entre rodovias, ferrovias e hidrovias.

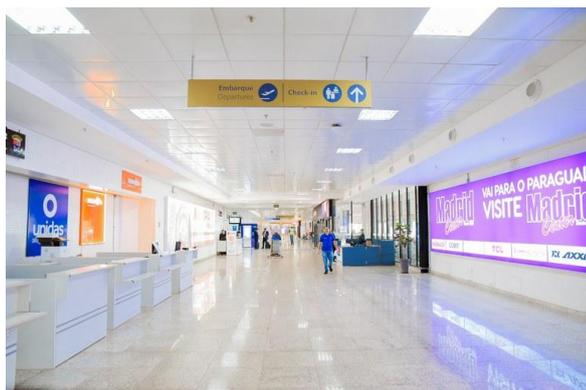
O debate contou ainda com a presença dos ministros Renan Filho (Transportes) e Simone Tebet (Planejamento e Orçamento), que abordaram oportunidades de negócios, investimentos e os desafios da infraestrutura para o país. As discussões integram o processo de escuta para o Plano Nacional de Logística 2050, que vai definir as prioridades do setor para os próximos 25 anos.

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

Data: 30/07/2025

GOVERNO FEDERAL FECHA SEMESTRE COM 5,6 BILHÕES DE INVESTIMENTOS EM 21 AEROPORTOS

Os aportes são para obras de ampliação e modernização de terminais, reparação e construção de novas pistas, reforço na infraestrutura já existente



Os aportes são para obras de ampliação e modernização de terminais, reparação e construção de novas pistas, reforço na infraestrutura já existente - Foto: Divulgação/CCR Aeroportos

O Ministério de Portos e Aeroportos fechou o primeiro semestre deste ano com R\$ 5,6 bilhões em anúncios de investimentos e obras de infraestrutura em 21 aeroportos do País, feitos pelo Governo Federal e pelo setor privado. Os aportes são para ampliação e modernização de terminais concedidos e sob

administração estatal, em nove estados de todas as regiões do Brasil.

“Essas obras são fundamentais para ampliar aeroportos e expandir a aviação brasileira, reforçando o turismo de negócios e de lazer, especialmente neste momento em que a movimentação nos terminais aéreos tem batido recorde no Brasil”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvano Costa Filho, ressaltando que aviação civil brasileira cresceu 10% no primeiro semestre e ultrapassou marca histórica de 61 milhões de passageiros transportados.

Os investimentos são em obras de ampliação e modernização de terminais, construção de novas pistas, reforço na infraestrutura já existente e medidas de segurança para pousos e decolagens.

Também estão previstas obras de ampliação, recuperação e requalificação de pistas de pousos e decolagens, taxiway e pátio de aeronaves.

Na parte de segurança, está a implantação de sistemas de auxílio à navegação e segurança, como o PAPI (Precision Approach Path Indicator), usado por exemplo na iluminação e sinalização das pistas; o RESA (Runway End Safety Area), que se refere à área de segurança do fim da pista, e o EMAS (Engineered Material Arresting System), sistema de segurança instalado no final das pistas de aeroportos com o objetivo de parar com segurança uma aeronave.

E também constam obras de construção de cerca de segurança e cerca operacional e construção, recuperação ou ampliação de terminal de passageiros, além de estacionamentos e vias de acesso ao aeroporto.



“O Governo Federal sabe da importância da aviação para o desenvolvimento nacional e concentra esforços na melhoria da infraestrutura para que mais rotas sejam ativadas e mais brasileiros possam viajar de avião. Os números recentes de passageiros transportados e o volume de recursos aportados mostram que estamos no caminho certo”, destacou o secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca.

Infográfico - Investimento nos aeroportos no 1º semestre de 2025

Do total, cerca de R\$ 1 bilhão de reais foram aplicados em obras entregues, de quatro aeroportos das regiões Centro-Oeste, Sul e Sudeste. Na Região Sul, foram entregues as obras nos aeroportos de Foz do Iguaçu (PR), de R\$ 396 milhões, e Londrina (PR), de R\$ 201 milhões. No Sudeste, foi entregue a obra no Aeroporto de Macaé (RJ), de R\$ 206,2 milhões. Em obras públicas, foram entregues as obras no Aeroporto de Dourados (MS), na região Centro-Oeste, no valor de R\$ 94,3 milhões.

Entre os anúncios feitos, o maior montante está na região Sudeste, com R\$ 3,15 bilhões, no Aeroporto de Congonhas/SP (R\$ 2,5 bilhões); Aeroporto de Uberaba/MG (R\$ 150 milhões); Aeroporto de Uberlândia/MG (R\$ 300 milhões); e Aeroporto de Montes Claros/MG (R\$ 200 milhões).

Para a região Norte, foram anunciados R\$ 730 milhões em investimentos nos seguintes terminais: Aeroporto de Santarém/PA (R\$ 210 milhões); Aeroporto de Altamira/PA (R\$ 170 milhões); Aeroporto de Marabá/PA (R\$ 180 milhões); e Aeroporto de Carajás/PA (R\$ 170 milhões). No Centro-Oeste, foram anunciados R\$ 625 milhões: Aeroporto de Campo Grande/MS (R\$ 280 milhões); Aeroporto de Corumbá/MS (R\$ 170 milhões); e Aeroporto de Ponta Porã/MS (R\$ 175 milhões).

Entre obras anunciadas para terminais públicos sob administração estatal estão as do Aeroporto de Ji-Paraná/RO (R\$ 11,2 milhões), no Norte; do Aeroporto de Americana/SP (R\$ 16,3 milhões), no Sudeste; Aeroporto de Barreiras/BA (R\$ 44,1 milhões), no Nordeste; do Aeroporto de Dourados/MS (R\$ 44,5 milhões), no Centro-Oeste; e nos aeroportos de Santa Rosa/RS (R\$ 47,8 milhões) e de Ponta Grossa/PR – R\$ 32,1 milhões, ambos na região Sul.

Assessoria Especial de Comunicação Social
Ministério de Portos e Aeroportos

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 30/07/2025

PORTO DO RIO DE JANEIRO RECEBE NOVO CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL E INICIA OBRAS DE DRAGAGEM NO CAIS DA GAMBOA

Investimentos de quase R\$ 120 milhões ampliam capacidade operacional e fortalecem infraestrutura portuária no Rio de Janeiro



Investimentos de quase R\$ 120 milhões ampliam capacidade operacional e fortalecem infraestrutura portuária no Rio de Janeiro - Vosmar Freitas/Mpor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou nesta terça-feira (29) da cerimônia de inauguração do novo Centro de Controle Operacional (CCO) da PortosRio e da assinatura da ordem de serviço para o início das obras de dragagem no Cais da Gamboa, no Porto do Rio de Janeiro. As intervenções fazem parte de um conjunto de obras previstas para o terminal com foco em infraestrutura e operação.

O novo Centro de Controle Operacional é a primeira etapa da implementação do sistema VTMS (Vessel Traffic Management Information System) no Porto do Rio, tecnologia avançada que possibilitará o monitoramento em tempo real do tráfego marítimo. Equipado com sensores integrados, radares, câmeras e ferramentas de rastreamento, o centro garante uma visão precisa e integrada das operações aquaviárias, alinhando-se às normas da Marinha do Brasil (NORMAM 26) para serviços de tráfego de embarcações. Esse avanço tecnológico vai aumentar a segurança, eficiência e capacidade de resposta do porto às demandas do comércio marítimo.

Durante o evento, o ministro Silvio Costa Filho destacou a importância do Porto do Rio como motor econômico regional e nacional. “Nos últimos dois anos, o Porto do Rio registrou crescimento superior a 15%, tornando-se um dos que mais se destacaram no país. Além de ser responsável por mais de 70% das operações offshore da Petrobras, o porto é um pilar estratégico para a exportação de minério de ferro, um dos principais produtos que impulsionam o desenvolvimento econômico do Brasil e da Região Sudeste.”

Obras de dragagem

Na mesma cerimônia, foi assinada a ordem de serviço que autoriza o início das obras de dragagem do Cais da Gamboa, que serão executadas pela empresa DTA Engenharia Ltda., com prazo estimado de seis meses para conclusão.

Segundo o ministro, “com essa obra, o Porto do Rio estará preparado para atender às demandas do novo ciclo de crescimento econômico do país, atraindo mais investimentos, gerando emprego e contribuindo para a ampliação da nossa participação no comércio marítimo global.”

O projeto prevê a readequação e ampliação do canal de acesso, incluindo a dragagem propriamente dita, a elaboração dos projetos básico e executivo, além da instalação de sinalização, balizamento e serviços complementares. Entre os principais benefícios da primeira fase da obra de dragagem estão oferecer maior segurança e eficiência na navegação, reduzir custos logísticos e operacionais, consolidar o Porto do Rio de Janeiro como hub estratégico no Atlântico Sul, gerar empregos diretos e indiretos e aumentar a arrecadação tarifária e o impacto positivo no PIB regional.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 30/07/2025

EM SÃO PAULO, MINISTRO SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DE DEBATE SOBRE LOGÍSTICA DE TRANSPORTES

Plano Nacional de Logística (PNL 2050) reúne ministros e setor produtivo para discutir estratégias integradas para o sistema de transportes brasileiro

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participa nesta quarta-feira (30), em São Paulo, do segundo encontro regional da série de debates Logística no Brasil, para discutir aprimoramentos na elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050. O evento é feito em parceria com o jornal Valor Econômico e a Infra S.A.

O PNL 2050 orienta metas e prioridades para todo o sistema de transportes do país, promovendo integração, sustentabilidade e eficiência. Os encontros regionais são voltados à escuta pública e contribuem para a construção de políticas alinhadas aos desafios do desenvolvimento regional e da competitividade nacional.

Também participam do evento os ministros Renan Filho (Transportes) e Simone Tebet (Planejamento e Orçamento), além de autoridades do setor, especialistas e representantes do mercado para debater diretrizes de médio e longo prazos para a infraestrutura logística nacional.

Credenciamento

Profissionais de imprensa interessados em participar da cobertura do evento devem se credenciar pelos e-mails: beatriz.biasoli@inpresspni.com.br / ana.santos@inpresspni.com.br

O debate será transmitido ao vivo pelo canal do Ministério dos Transportes no YouTube.

Serviço

O quê: Série de debates – Logística no Brasil

Data: Quarta-feira, 30 de julho

Horário: a partir das 9h45

Local: Salão Nobre da Fiesp – Avenida Paulista, 1313, São Paulo (SP)

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

Data: 30/07/2025

COM R\$ 115 MILHÕES EM INVESTIMENTOS, COMEÇAM AS OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO DO AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ

Ministro Silvio Costa Filho participou da cerimônia no terminal fluminense; empreendimento da concessionária PAX Aeroportos integra contrato da 7ª rodada de concessões federais



Com R\$ 115 milhões em investimentos, começam as obras de requalificação do Aeroporto de Jacarepaguá - Vosmar Rosa

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou nesta terça-feira (29) da cerimônia que marcou o início das obras de requalificação do Aeroporto de Jacarepaguá, na Zona Oeste do Rio de Janeiro. Com investimentos previstos de R\$ 115 milhões por parte da concessionária responsável, o projeto integra a 7ª rodada de

concessões e reforça a estratégia do governo federal de estimular a aviação regional e fortalecer a infraestrutura aeroportuária no país.



“Este pode ser um novo hub de desenvolvimento da aviação do Rio de Janeiro”, afirmou Silvio Costa Filho sobre o Aeroporto de Jacarepaguá. Segundo o ministro, “à medida que Galeão e Santos Dumont crescem, este aeroporto também vai crescer; além do papel offshore, poderá, em breve, ser um centro para rotas Rio–São Paulo e novos destinos próximos, fortalecendo o turismo de negócios e a economia da região”. O ministro também mencionou que o parque do aeroporto prevê a construção de um hotel, contribuindo para geração de empregos e movimentação econômica.

Durante a cerimônia, o secretário Tomé Franca destacou o momento positivo vivido pela aviação civil brasileira. Segundo ele, 2024 foi um ano de recordes no setor, com mais de 25 milhões de passageiros internacionais em aeroportos do país, 84% de média de ocupação dos assentos e a maior oferta de voos da série histórica. “Esses números mostram a força e a potência do setor para o desenvolvimento social e econômico do Brasil”, afirmou. Franca reforçou que o êxito do empreendimento, que conta com mais de 8 mil investidores brasileiros, é fundamental para ampliar a confiança na infraestrutura como catalisadora do desenvolvimento.

O diretor da XP, Rafael Furlanetti, ressaltou que o projeto é financiado por mais de 8 mil investidores pessoa física, por meio de um fundo de infraestrutura. “Esse aeroporto não é apenas um projeto de um investidor em busca de retorno. É um investimento da população brasileira na infraestrutura do país”, disse. Ele também elogiou as políticas públicas que viabilizam projetos como este.

Obras

As intervenções da Fase 1-B incluem a construção da cerca operacional, implantação de nova via de serviço, área de segurança na extremidade da pista (RESA), nivelamento e reforço da pista de pouso e decolagem, melhorias na faixa preparada, substituição do sistema PAPI, modernização do balizamento luminoso, ampliação e iluminação do pátio de aeronaves e reorganização das posições de estacionamento. O investimento desta fase é de R\$ 115 milhões, dentro de um total superior a R\$ 146,6 milhões previstos ao longo da concessão.

Com vocação para a aviação geral, o aeroporto atende operações de helicópteros — especialmente para apoio às plataformas de petróleo na Bacia de Santos —, voos executivos, táxi aéreo e voos regionais operados pela Azul Conecta. Além dos investimentos obrigatórios, a concessionária já reformou o Terminal de Passageiros (TPS), instalou uma sala VIP e prevê novas ações, como a revitalização da fachada e a construção do Boulevard, espaço de 1.880 m² voltado à convivência e circulação de usuários.

Localizado em uma das regiões mais tradicionais da Zona Oeste carioca, o bairro de Jacarepaguá tem origem no tupi e significa “enseada do lugar dos jacarés”. A região foi marcada por engenhos de açúcar e fazendas cafeeiras, como a Fazenda da Taquara, além de abrigar atualmente mais de 20 mil empresas. Com infraestrutura urbana consolidada e mercado imobiliário em valorização, Jacarepaguá abriga um importante polo econômico da capital fluminense.

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

Data: 30/07/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

SUDESTE NA ROTA DO CRESCIMENTO: PNL 2050 PREVÊ AVANÇO NAS EXPORTAÇÕES

Plano logístico elaborado pelo Ministério dos Transportes vai destravar gargalos no escoamento, atrair capital privado e alinhar infraestrutura ao aumento da produção nacional

Um dos principais polos exportadores do Brasil, São Paulo, que somente em 2025 movimentou mais de US\$32,9 bilhões em comércio com outros países, foi palco, nesta quarta-feira (30), do segundo

encontro promovido pelo Governo Federal para o aprimoramento do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050.



Em São Paulo, ministros do Governo Federal debateram a modernização de rodovias, ferrovias e portos, com o objetivo ampliar a logística no maior polo exportador do Brasil. - Foto: Luiz Siqueira/MT

O ministro dos Transportes, Renan Filho, apresentou os esforços da pasta para aprimorar o ambiente de negócios e fortalecer a infraestrutura nacional, oferecendo melhores condições aos produtores para competir e consolidar sua posição nos mercados globais. “Estamos com máxima histórica de investimentos em infraestrutura de maneira geral — em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e em energia renovável —, o que coloca o Brasil em uma boa posição”, afirmou.

“A infraestrutura é fundamental para diversificar aquilo que produzimos, garantir competitividade internacional e fortalecer o Brasil geopoliticamente. O país já cresce bastante e tem muitas outras oportunidades, que, com uma infraestrutura melhor, podem impulsionar o desenvolvimento de todos os outros setores”, concluiu o ministro dos Transportes.

Essa é a primeira vez na história que o país contará com diretrizes para o setor de infraestrutura, considerando todas as 27 unidades federativas, buscando mapear os corredores logísticos (incluindo a origem e o destino das cargas transportadas pelos estados) e a capacidade dos modais dentro da realidade do Brasil. O sistema passará a refletir as dimensões do território, as particularidades geográficas, as distâncias a serem percorridas e os diferentes tipos de mercadorias.

No caso de São Paulo, o PNL 2050 contribuirá para a maximização da funcionalidade dos caminhos que compõem as etapas de escoamento das cadeias produtivas do país, seja nas essenciais vias, como as BRs-116, BR-101 e BR-050, seja pelos trilhos da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) ou da Malha Paulista, que conectam diversas regiões ao Porto de Santos, o maior da América Latina.

“O mundo hoje tem quase US\$3 trilhões à procura de investimentos. Por isso que cada vez mais o Brasil está se colocando como esse grande player internacional, onde grandes agentes econômicos têm procurado o país — porque sabem que temos bons projetos, que dão boa rentabilidade e que dialogam com a agenda mundial, que é a agenda sustentável. Há uma grande janela de oportunidades para buscar, cada vez mais, parceiros globais que queiram investir”, reforçou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Potência paulista

Alguns dos gargalos que já impactam o crescimento econômico do estado com o maior PIB entre os brasileiros estão relacionados à predominância do modal rodoviário e à concentração sazonal do fluxo de cargas rumo aos portos do Sudeste, o que sobrecarrega as estradas e terminais portuários, elevando os custos do transporte.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, detalhou como uma logística eficiente pode favorecer o desenvolvimento regional, em uma das áreas com forte





produção de automóveis, equipamentos de alta tecnologia como aeronáutica e produtos farmacêuticos, além de destaque no agronegócio, com culturas como cana-de-açúcar, ovo, soja, laranja, café e milho.

“Ao considerar que o agro cresce em média 20% ao ano e que a importação de produtos industrializados cresce em média 4 a 5% ao ano, o porto precisará, daqui 20 anos a frente, se apresentar para uma adequada, juntamente com todas as demais logísticas e modais, aperfeiçoados. Daí, a importância desse debate”, ressaltou.

Entre os eixos do PNL 2050 está consolidar a infraestrutura brasileira como um setor dinâmico e repleto de oportunidades, capaz de atrair investidores interessados em negócios diversificados, por meio de novos corredores de exportação, embarque mais rápido da carga, redução da dependência de modais, estímulo ao desenvolvimento de outras regiões produtoras e diminuição das emissões de gases de efeito estufa geradas pelos meios de transporte.

Parceria Interministerial

O PNL está sendo construído em parceria com diversos órgãos do Executivo, a fim de garantir a eficiência na conexão entre os diferentes meios de transporte. A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, responsável por projetos como as Rotas de Integração Sul-Americana, voltadas a facilitar o escoamento da produção entre o Brasil e países vizinhos por meio de rodovias, ferrovias, hidrovias e portos, comentou as principais ações conduzidas pela pasta nesse processo.

“A estratégia do Brasil que queremos para os próximos 25 anos, e que vai ser entregue este ano durante a COP 30 [Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas], tem um capítulo fundamental para o desenvolvimento econômico sustentável do país”, destacou a ministra. “As rotas de integração sul-americanas são fundamentais, porque precisamos chegar mais rápido, de forma mais eficiente, pelo Pacífico, à Ásia, que é o caminho mais curto. As rotas começam a ser inauguradas em 2025 e, com isso, estamos falando não só de rodovias, mas de cabotagem, de rios e do modal ferroviário”, completou.

Transformação à vista

O PNL 2050 seguirá as determinações do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), instituído pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, em maio de 2024, por meio do Decreto nº 12.022. A previsão do Ministério dos Transportes é de que, até o fim do ano, as diretrizes entrem em vigor.

Os componentes estratégicos envolvem tanto planos setoriais táticos — que detalham ações específicas para cada modal alinhado ao PNL — quanto planos gerais, que listam iniciativas a serem implementadas no ciclo orçamentário, orientando investimentos públicos e privados em médio e longo prazo.

Dentre os novos projetos que podem transformar a realidade nacional estão a realização de leilões de concessões ferroviárias, previstos na carteira de ativos do atual governo, com o objetivo de ampliar os cerca de 30 mil quilômetros de trilhos que cruzam o país, e a primeira concessão hidroviária do Brasil, voltada a estimular a navegação interior, reconhecida por emitir menos gases de efeito estufa dentro de uma matriz logística mais verde e resiliente.

“Nas ferrovias, temos a coluna vertebral e precisamos fazer as ligações portuárias para que essa competição se dê entre os portos. Não temos uma ligação ferroviária do Nordeste com o Sudeste, temos que pensar nisso”, observou o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos. “Hoje, temos o Porto de Santos, que é o maior do Brasil, e uma hora vai ficar sobrecarregado. Precisamos pensar no Brasil, em infraestrutura e como vamos fazer para atender a essa demanda”, finalizou.

Também participaram do evento autoridades como o presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa; o diretor-presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), José Rebelo III; o presidente da Associação

Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Juliano Noman; e o presidente da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB), Venilton Tadini.

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

Data: 30/07/2025

MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA NOVA ETAPA DA DUPLICAÇÃO DA BR-470/SC, EM BLUMENAU, NESTA QUINTA (31)

Com R\$ 44 milhões em investimentos, o novo Complexo Viário de Badenfurt inclui viaduto duplo, pontes e vias marginais, ampliando a fluidez e a segurança no trânsito de Santa Catarina

O ministro dos Transportes, Renan Filho, entrega nesta quinta-feira (31) mais um importante obra para a população catarinense, com investimento de R\$44 milhões. A conclusão do novo Complexo Viário de Badenfurt, na BR-470/SC, em Blumenau, alivia o trânsito na região e garante maior segurança aos milhares de motoristas que se deslocam diariamente por um dos principais corredores logísticos do estado.

Entre os serviços executados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) no trecho, destacam-se a construção de um viaduto duplo, quatro pontes, a duplicação de pistas e a implementação de vias marginais.

As obras fazem parte do projeto de duplicação da BR-470/SC, entre as cidades de Navegantes e Indaial, que já conta com 80% de execução. A estrada estabelece a ligação entre o Oeste e Meio-Oeste de Santa Catarina e o litoral norte do estado, sendo uma das principais rotas para o escoamento de cargas.

Cobertura de imprensa

Não é necessário credenciamento prévio para os jornalistas interessados na cobertura do evento.

Serviço

Entrega do Complexo Viário de Badenfurt

Data: Quinta-feira, 31 de julho

Horário: às 10h

Local: Viaduto de Badenfurt, Km 57 da BR 470/SC - Blumenau (SC)

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

Data: 30/07/2025

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES CELEBRA 165 ANOS COM DESTAQUE PARA OS AVANÇOS, INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL E COMPROMISSO COM O FUTURO

Evento comemorativo contou com palestras sobre bem-estar, discussão sobre inteligência artificial, LGPD e ética digital



165 anos de história dedicada à construção de um Brasil mais conectado e desenvolvido por meio de uma infraestrutura eficiente e segura - Foto: Michel Corvello/MT

O Ministério dos Transportes comemorou 165 anos de existência com um evento marcado por reconhecimento, integração e compromisso com o futuro do setor, nesta terça-feira (29). A cerimônia foi realizada em Brasília, na sede do Ministério, e reuniu autoridades, servidores e parceiros institucionais, celebrando mais de um século e meio de história

dedicada à construção de um Brasil mais conectado e desenvolvido por meio de uma infraestrutura moderna, eficiente e segura.

A manhã começou com uma palestra conduzida por Regis Guimarães, fundador da Sociedade Vipassana de Meditação. A atividade promoveu um momento de pausa e equilíbrio para os servidores, reforçando a importância do cuidado com a saúde mental no ambiente de trabalho. À tarde, o evento seguiu com a solenidade que contou com a presença do secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro; do secretário Nacional de Trânsito, Aduardo Catão; do diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos; além de representantes de órgãos vinculados, como DNIT e ANTT.

O secretário-executivo ressaltou a importância do trabalho conjunto entre secretarias e vinculadas, destacando que o Ministério atua como um ecossistema integrado, voltado para o desenvolvimento de uma política de transportes moderna e sustentável. "Desde 2023, temos investido em uma agenda baseada nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, promovendo iniciativas que conectam infraestrutura com inclusão social, preservação ambiental e respeito às comunidades locais", afirmou.

Santoro também abordou a transformação da logística brasileira nas últimas décadas e os novos desafios para atender à crescente demanda, tanto em volume quanto em abrangência territorial. Para ele, ampliar a capacidade da malha viária exige responsabilidade ambiental, diálogo com os territórios e uma gestão transparente dos recursos públicos. Ele destacou, ainda, os avanços obtidos por meio das concessões rodoviárias, que têm possibilitado a oferta de novos serviços e reforçou que 2025 será marcado pelo maior número de leilões rodoviários da história, o que deve atrair novos grupos e ampliar a competitividade do setor.

Outro ponto abordado foi a modernização tecnológica no serviço público. Alinhado à essa premissa, o jornalista e escritor Pedro Doria ministrou a palestra "Redes Sociais, LGPD e Inteligência Artificial: o novo cenário ético", que provocou reflexões sobre o uso consciente da tecnologia e os desafios da administração pública diante da proteção de dados e da regulação de plataformas digitais.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 30/07/2025

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES AMPLIA APROXIMAÇÃO COM CAMINHONEIROS AO FORTALECER CANAIS DE COMUNICAÇÃO



Ferramentas digitais e espaços de escuta para fortalecer a construção conjunta de soluções para o setor foram destaque no 3º Fórum de Transportadores de Carga

Secretária Viviane Esse reforçou a importância do diálogo com os caminhoneiros durante o 3º Fórum de Transportadores de Carga. Foto: Marcio Ferreira/MT

A escuta ativa e a aproximação entre o Ministério dos Transportes e os caminhoneiros foram reforçadas durante o 3º Fórum de Transportadores de Carga, realizado nesta terça-feira (29), na sede da Pasta, em Brasília (DF). O encontro reuniu representantes da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), da Infra S.A., da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e de demais entidades ligadas ao setor.

Entre os principais destaques do evento, a evolução dos canais de comunicação do ministério com a categoria foi apresentada pela ouvidora Rosana Broocke, que fez uma simulação do chat de atendimento disponível no site da Pasta, ferramenta que vem agilizando a troca de informações entre

transportadores e agentes federais. Também foi apresentado o processo de aperfeiçoamento do canal de WhatsApp, que deverá tornar o atendimento ainda mais ágil e eficiente. Além disso, a ANTT divulgou um balanço de suas ações e atualizações de iniciativas estratégicas voltadas aos caminhoneiros.

Para a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, o fortalecimento desses canais de comunicação é um passo essencial para aproximar ainda mais a categoria e o governo. “Ao completarmos 165 anos de história, seguimos trabalhando para construir juntos uma infraestrutura capaz de potencializar a transformação do país. Este Fórum reforça a importância do diálogo e da participação ativa da categoria, permitindo a criação de grupos de trabalho e o avanço de pautas prioritárias”, afirmou.

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

Data: 30/07/2025

PROJETO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES QUER DEMOCRATIZAR ACESSO DA POPULAÇÃO À CARTEIRA DE MOTORISTA

Modelo pode reduzir em até 80% o custo da CNH para as categorias A e B; prova do Detran segue obrigatória



Retrato CNH (2).png

Ter uma carteira de motorista não significa apenas ter a permissão para dirigir. A obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) está diretamente ligada ao acesso ao primeiro emprego, à mobilidade e à qualificação para atividades profissionais que vêm crescendo, como entregadores e motoristas de aplicativo.

Mas, com um valor que ultrapassa fácil os R\$3 mil, para muitos brasileiros a CNH é algo inacessível. Prova disso é que, atualmente, cerca de 40 milhões de

brasileiros estão em idade legal para dirigir, mas muitos ainda não possuem habilitação, em grande parte devido ao alto custo do processo atual.

Cenário que pode mudar com o projeto desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, que prevê suspender a obrigatoriedade de frequentar Centro de Formação de Condutores (CFC), também conhecidos como autoescolas, para obter a CNH nas categorias A (motocicletas) e B (veículos de passeio).

“Mas é importante destacar que as autoescolas seguirão oferecendo as aulas e que a exigência de aprovação nas provas teórica e prática dos Detrans será mantida”, explica o ministro dos Transportes, Renan Filho.

O novo modelo pode reduzir o custo do documento em até 80%. Ainda sob análise da Casa Civil, o projeto, quando aprovado, será regulamentado por uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que estabelece as normas do sistema de trânsito brasileiro.

“Isso vai ser produtivo para o Brasil, vai incluir as pessoas, porque dentro do recorte há outras exclusões ainda mais cruéis. Por exemplo, se a família tivesse o dinheiro para tirar só uma carteira, e como tirar uma custa em torno de R\$3 a R\$4 mil, ela escolhe tirar só do homem e muitas vezes a mulher fica inabilitada, excluída, justamente por essa condição. Então a gente precisa criar um ambiente para que as pessoas tenham condição de se formalizar, de serem incluídas”, defende o ministro dos Transportes.

A medida se inspira em práticas adotadas em países como Estados Unidos, Canadá, Inglaterra, Japão, Paraguai e Uruguai, onde os modelos de formação são mais flexíveis e centrados na autonomia do cidadão.

O objetivo é democratizar o acesso à habilitação, gerar oportunidades e aumentar a segurança no trânsito. Para se ter uma ideia, 45% dos proprietários de motocicletas e outros veículos de duas rodas, pilotam sem possuir CNH. Já na categoria B, 39% dos proprietários de veículos de passeio dirigem sem habilitação.



Retrato da Habilitação no Brasil

54% da população não dirige ou dirige sem habilitação

Entre os condutores habilitados:



42%



dirigem
carro

27%



dirigem
moto



Custo médio para obter a CNH:

R\$ 3.215,64

Taxas: R\$ 746,29

CFC (Autoescola): R\$ 2.469,35

(≈ 77% do valor total)



30% das pessoas sem CNH
pretendem tirar a carteira no futuro

isso representa em média 45 milhões de pessoas

Projeto do Ministério dos Transportes quer democratizar acesso da população à carteira de motorista. Crédito: AdobeStock

“A gente precisa baratear, utilizar as novas tecnologias, dar condição ao cidadão de ter formação digital, para que ele tenha conhecimento, porque o pior condutor é aquele que está no trânsito agora e não teve nenhuma condição de ser habilitado”, conclui Renan Filho.

Menos burocracia

Ainda segundo a proposta, as aulas práticas, que antes tinham uma exigência mínima de 20 horas-aula, passarão a ser opcionais e sem exigência de carga horária mínima. O candidato poderá contratar um centro de formação ou um instrutor autônomo credenciado nos Detrans e na Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), obtendo sua formação da forma que achar mais adequada e minimizando os custos.

“O modelo valoriza a formação baseada na demonstração de conhecimento e habilidades, por meio dos exames teórico e prático, garantindo que o candidato esteja apto para conduzir. Além disso, promove

maior autonomia ao permitir que o processo seja mais acessível e menos burocrático, o que contribui para a inclusão social e a segurança no trânsito”, conclui o secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

O projeto, que já foi concluído pelo Ministério dos Transportes, agora aguarda a aprovação da Casa Civil da Presidência da República para ser implementado.

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

Data: 30/07/2025



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – NEGOCIAÇÃO E DIÁLOGO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A poucos dias do prazo estipulado para a entrada em vigor de tarifas de 50% sobre importações brasileiras nos Estados Unidos, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) mantém uma perspectiva de incerteza, com a gerente de Promoção Comercial da entidade, Tatiana Farah, indicando uma probabilidade de 50% para a realização de um acordo. Essa expectativa se baseia em sinais de possíveis exceções para alguns setores e na percepção de que o principal prejudicado pela medida protecionista seria o próprio mercado norte-americano.

A CNI, por meio de um estudo, aponta que a queda no PIB dos Estados Unidos seria mais expressiva (0,37%) do que a do Brasil (0,16%). O setor aeronáutico, por exemplo, é altamente sensível, dependendo de produtos e peças brasileiras para a manutenção da frota regional americana. Outros setores brasileiros, como o de tratores e máquinas agrícolas, aeronaves e carnes de aves, seriam os mais impactados, com quedas significativas nas exportações. A CNI também manifesta preocupação com a perda de mercado para outros países e o fortalecimento de cadeias de produção locais nos Estados Unidos.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, expressou confiança na possibilidade de negociação, enfatizando que o diálogo deve ser conduzido de forma respeitosa. A percepção de maior sensibilidade por parte de autoridades americanas e a abertura para conversas, segundo o ministro, indicam que a situação pode ter ultrapassado um limite aceitável. O Brasil, segundo Haddad, nunca abandonou a mesa de negociação, e o que importa não é a data fatídica de 1º de agosto, mas a resolução do problema.

Diante do cenário, o Governo Federal trabalha em um plano de contingenciamento, que, nos bastidores, inclui a possibilidade de o governo adquirir os produtos que não puderem ser redirecionados para outros mercados. A CNI, por sua vez, tem solicitado uma ajuda financeira para que as empresas menores, sem capital de giro, possam ter fôlego para pagar empréstimos feitos para a produção das cargas que serão afetadas pelas tarifas.

A posição defendida pela CNI e pelo ministro Haddad ressalta a importância de o Governo Federal continuar buscando negociar uma solução para o aumento da carga tributária. A negociação ainda é a melhor estratégia diante de impasses internacionais. Em vez de uma postura beligerante, que poderia levar a retaliações e agravar a situação, o Brasil tem optado pelo diálogo, com o objetivo de demonstrar o impacto negativo da medida para ambas as economias.

A busca por um acordo é a forma mais eficaz de proteger a indústria brasileira, garantir a estabilidade do mercado e evitar perdas significativas para as empresas, especialmente as micro e pequenas, que não possuem a mesma capacidade de absorver choques externos. A diplomacia, respaldada por dados técnicos e pela articulação com o setor privado, é a ferramenta mais poderosa para defender os interesses nacionais no comércio internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/07/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - CONSÓRCIO NORDESTE VAI A BRASÍLIA DISCUTIR TARIFA DOS EUA COM LULA

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

NORDESTE

Os governadores do Consórcio Nordeste vão se reunir com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva em Brasília, para discutir o tarifaço sobre as exportações brasileiras anunciado pelos Estados Unidos (EUA).

Segundo o consórcio, diante do anúncio, foi dado início a uma articulação “emergencial” com a APEXBrasil e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), com o objetivo de proteger os setores produtivos da região e evitar prejuízos à economia e ao emprego nos estados nordestinos.

ALINHAMENTO

As lideranças políticas do Nordeste querem um maior alinhamento com o Governo Federal, em torno das medidas a serem tomadas para enfrentar o tarifaço. Os encontros estão previstos para a terça e quarta-feira da próxima semana – dias 5 e 6, respectivamente – após o prazo dado pelo governo norte-americano para impor a taxa de 50% sobre todas as exportações brasileiras, na sexta-feira, dia 1º.

IMPACTOS

Segundo a articulação dos governadores nordestinos, as tarifas norte-americanas atingem diretamente cadeias produtivas estratégicas da região, como fruticultura, apicultura, setor têxtil, calçadista, metalmeccânico e indústria automotiva. “O Nordeste não assistirá passivamente ao impacto dessas medidas. Estamos somando forças com a APEXBrasil e o MDIC para garantir a proteção dos nossos empregos, das nossas empresas e da nossa capacidade produtiva”, afirmou o presidente do Consórcio Nordeste, governador do Piauí, Rafael Fonteles.

SEM TARIFA

O secretário de Comércio dos Estados Unidos, Howard Lutnick, afirmou nessa terça-feira, dia 29, em uma entrevista à rede norte-americana CNBC, que alguns produtos não cultivados no país, como o café, manga e abacaxi poderiam entrar nos Estados Unidos sem tarifa de importação. “Se um país produz uma coisa que nós não produzimos, isso pode entrar por zero (de tarifa). Se a gente fizer um acordo com um país que produz manga ou abacaxi, então eles podem vir sem tarifas. Café e cacau poderiam ser outros exemplos de recursos naturais [que serão isentos]”, mencionou o secretário.

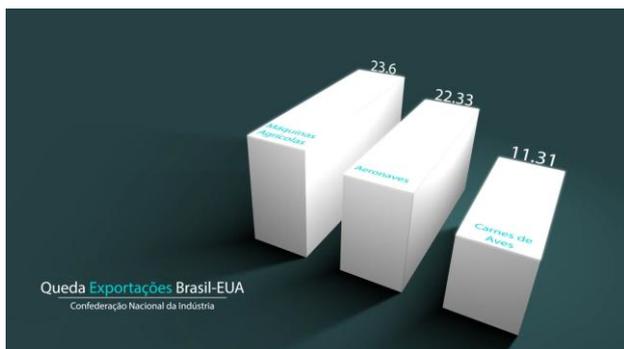
CAFÉ

O Brasil é um dos principais exportadores de café para o mercado norte-americano. O secretário, no entanto, não citou nenhum caso específico.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/07/2025

NACIONAL - CNI AINDA APOSTA EM ACORDO COM OS ESTADOS UNIDOS PARA EVITAR TARIFAÇO



A JUSTIFICATIVA PARA CONVENCER O GOVERNO NORTE-AMERICANO É QUE O PRÓPRIO PAÍS SERIA O PRINCIPAL PREJUDICADO COM A TARIFA

Confederação da Indústria alerta para impacto sobre setores que dependem do mercado americano; Haddad diz ver sinais de abertura para o diálogo

A três dias do prazo para o cumprimento da promessa de aplicação de tarifas de 50% nas importações brasileiras, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) ainda acredita num acordo com o governo norte americano. “Estamos com 50% de chance de sim, 50% de chance de não. Porque nós temos visto nos últimos, nos últimos dias, que minuto a minuto, a gente consegue ter novidade

no cenário. Nós temos acompanhado as notícias e temos visto alguns sinais de alguns setores podem estar chegando perto de alguma exceção”, disse a gerente de Promoção Comercial da CNI, Tatiana Farah.

A justificativa para convencer o governo norte-americano é que o próprio país seria o principal prejudicado com a tarifa. O estudo feito pela CNI mostra que a queda no PIB dos Estados Unidos chegaria a 0,37% com as barreiras tarifárias impostas ao Brasil. Mais alta até que a queda no PIB brasileiro, que seria de 0,16%. “O setor aeronáutico, por exemplo, é bastante sensível, sobretudo não só de aeronaves inteiras, mais equipamentos, partes de equipamentos, painéis para manutenção de equipamentos e a frota regional americana. Ela é bastante significativa no que diz respeito a produtos desenvolvidos no Brasil, completou Tatiana.

O estudo da CNI também mostra que no Brasil, o setor mais prejudicado seria o de tratores e máquinas agrícolas. A queda nas exportações seria de 23,6%. No setor de aeronaves, a retração seria de 22,33%; e de carnes de aves, de 11,31%.

A principal preocupação da CNI é com setores da indústria brasileira que fabricam exclusivamente para o mercado dos Estados Unidos. Caso de parte da construção civil, como peças para as residências em madeira, desenhadas especificamente para os construtores americanos. “A gente vai perder para outros mercados que vão se tornar mais competitivos em função da tarifa. Depois, vai haver no médio para longo prazo, um reforço das cadeias regionais locais. Ou seja, o importador americano ou o produtor americano vai buscar substituir aquele fornecimento dentro do próprio mercado”.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta terça-feira que ainda acredita numa possibilidade de negociação. Em entrevista, disse que a conversa precisa ser feita de forma respeitosa entre Donald Trump e o governo brasileiro. Afirmou confiar na percepção de autoridades locais de que a situação teria passado do limite. “O Brasil nunca abandonou a mesa de negociação. Eu acredito que essa semana já há algum sinal de interesse em conversar e uma maior sensibilidade de algumas autoridades dos Estados Unidos de que talvez tenham se passado um pouquinho e queiram conversar. Alguns empresários estão fazendo chegar ao nosso conhecimento de que estão encontrando maior abertura. Não sei se vai dar tempo até dia primeiro, mas o que importa não é essa data fatídica”, disse o ministro.

Haddad confirmou que o governo federal trabalha num plano de contingenciamento, caso a tarifa comece a valer essa semana. Nos bastidores, uma das medidas seria o governo comprar os produtos que não possam ser redirecionados para outros mercados, solução que para CNI, não poderá ser aplicada para todos os setores prejudicados.

“O que a gente precisa de imediato é a garantia para as empresas que já embarcaram ou que estão prestes a embarcar seus produtos. Principalmente as empresas menores, que não têm o capital de giro necessário, então elas precisam de financiamento para pagar os empréstimos que elas fizeram para fazer aquela produção, a partir de um contrato de exportação. Se esse contrato está sendo renegociado ou se esse produto vai ficar parado no Porto, a empresa tem que pagar com juros, ou ela tem que pagar aquele valor num tempo de 30 dias. O que a gente tem solicitado é essa ajuda financeira para que a empresa tenha fôlego até que as coisas sejam renegociadas”, disse a gerente da CNI.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/07/2025

PARLAMENTARES SE REÚNEM COM CONGRESSISTAS E EMPRESAS NORTE-AMERICANOS

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Missão liderada por Nelsinho Trad busca abrir diálogo com parlamentares norte-americanos e aliviar tensões legislativas entre os dois países

Um grupo de oito senadores brasileiros está em Washington, nos Estados Unidos, para tentar abrir um canal de diálogo com parlamentares norte-americanos e discutir alternativas ao tarifaço de 50% anunciado pelo presidente Donald Trump sobre produtos importados do Brasil.

A agenda inclui reuniões com representantes da Embaixada do Brasil, empresários e, na terça-feira (29), encontros previstos com seis congressistas dos partidos Republicano e Democrata. Os nomes dos parlamentares norte-americanos não foram divulgados.

O presidente da Comissão de Relações Exteriores do Senado, Nelsinho Trad (PSD-MS), que lidera a missão, afirmou que o objetivo é “distensionar” a relação entre os dois países no plano legislativo. “A partir do momento que a gente conquistar isso (o distensionamento), eu penso que a missão já vai ter o seu primeiro ponto no sentido de proporcionar ambiente e caminho para que quem tenha prerrogativa de negociar, que não somos nós, e sim o governo federal, possa assim fazer”, disse após reunião com membros da U.S. Chamber of Commerce.

Os senadores também se reuniram com executivos de multinacionais como Cargill, ExxonMobil, Johnson & Johnson e Caterpillar.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/07/2025

NACIONAL - GOVERNO INCORPORA TODOS OS ESTADOS ÀS ROTAS DE INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

Nova etapa amplia o escopo territorial e econômico da iniciativa, conectando as 16 unidades federativas não fronteiriças à agenda de infraestrutura e comércio regional

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A ministra do Planejamento, Simone Tebet, durante apresentação das Rotas de Integração Sul-Americana: até então, o projeto contemplava prioritariamente os 11 estados fronteiriços

O Governo Federal oficializou na segunda-feira (28) a incorporação de todas as unidades da Federação ao projeto Rotas de Integração Sul-Americana. Com a publicação do Relatório 2025, produzido pelo Ministério do Planejamento e Orçamento, o programa passa a incluir as 16 unidades federativas que não fazem fronteira com outros países da

América do Sul, ampliando o escopo logístico, econômico e geopolítico da estratégia de integração regional.

A NOVA ETAPA DETALHA A INSERÇÃO DESSAS REGIÕES NO PLANEJAMENTO LOGÍSTICO NACIONAL, COM FOCO NA ARTICULAÇÃO DAS CADEIAS PRODUTIVAS BRASILEIRAS ÀS ROTAS COMERCIAIS DO CONTINENTE E NA AMPLIAÇÃO DO ACESSO À COSTA DO PACÍFICO. ATÉ ENTÃO, O PROJETO CONTEMPLAVA PRIORITARIAMENTE OS 11 ESTADOS FRONTEIRIÇOS

A nova etapa detalha a inserção dessas regiões no planejamento logístico nacional, com foco na articulação das cadeias produtivas brasileiras às rotas comerciais do continente e na ampliação do acesso à costa do Pacífico. Até então, o projeto contemplava prioritariamente os 11 estados fronteiriços.

“O projeto Rotas de Integração Sul-Americana entra em sua terceira fase de construção. Expande a perspectiva das Rotas para além dos 11 estados de fronteira, incorporando ao debate da integração as 16 unidades da Federação não fronteiriças. Elas representam 36% do território brasileiro, 73% do PIB e 74% da população do Brasil”, afirmou a ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet.



Com mais de 3,1 milhões de km², essas unidades da Federação representam um terço do território nacional, área superior à de qualquer país da América do Sul individualmente. Reúnem cerca de 150,9 milhões de habitantes e possuem relações comerciais consolidadas com os países vizinhos. Em 2024, exportaram US\$ 24,3 bilhões e importaram US\$ 16 bilhões da região sul-americana.

Atualmente, 52% das exportações brasileiras para a América do Sul ocorrem por rodovias, sendo que os estados não fronteiriços respondem por 66% desse volume. O estado de São Paulo lidera as transações, concentrando 62% das exportações e 29% das importações realizadas por essas unidades. Somado a Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo, o Sudeste representa 87% das vendas e 84% das compras.

“Em 2025, olhar para a América do Sul e para o Pacífico é uma necessidade concreta. Nos últimos 25 anos, o mundo mudou radicalmente. Por um lado, houve uma fortíssima expansão da dinâmica econômica, produtiva, financeira e comercial da China e seu entorno. Pela primeira vez, os principais sócios comerciais do Brasil estão no Pacífico. Ao mesmo tempo, os portos brasileiros no oceano Atlântico podem servir de pontos de escoamento para a produção de bens dos países vizinhos, destinados à Europa ou à África. Assim como as Rotas Bioceânicas levam o Brasil ao Pacífico, elas também trazem os países sul-americanos ao Atlântico”, destacou o secretário de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento, João Villaverde.

Consulta pública

A incorporação dos novos entes federativos decorre de um processo de consulta pública que envolveu governos estaduais, ministérios, autarquias, órgãos de controle e representantes do setor produtivo. A partir desse diálogo, foram mapeadas ações em curso ou previstas no Novo PAC com potencial de articulação às Rotas. Uma das propostas em estudo é a criação de uma Sala de Situação para monitoramento e acompanhamento das entregas com maior precisão.

“O objetivo desta terceira etapa foi abrir um canal de diálogo com os entes públicos e privados das unidades da Federação que não fazem fronteira internacional, para identificar oportunidades e promover articulações. A intenção é fortalecer laços comerciais já existentes, ampliar iniciativas voltadas à comercialização de bens e serviços e identificar novas possibilidades de troca com os países da região”, afirmou Villaverde.

Segundo o relatório, a interiorização do programa está alinhada aos princípios da política nacional de desenvolvimento, com foco na integração funcional dos espaços logísticos e produtivos do território. A proposta visa também reposicionar o Brasil na geoeconomia da América do Sul, superando a lógica histórica de concentração exclusiva nas rotas atlânticas.

“A integração regional e a conexão eficiente do Atlântico com o Pacífico poderão ser o meio de gerar os resultados positivos esperados em termos de emprego, renda, inclusão e melhoria das condições sociais e políticas. Portanto, as Rotas de Integração Sul-Americana desempenham função primordial no Brasil e na América do Sul, na construção de pilares democráticos sólidos, de desenvolvimento, com inclusão social, sustentabilidade ambiental, soberania e segurança”, declarou a ministra Simone Tebet.

Características

Cada uma das unidades não fronteiriças apresentou propostas alinhadas às suas características produtivas. No Sudeste, por exemplo, destacam-se iniciativas para a instalação de polos de exportação industrial, fortalecimento do setor automotivo e ampliação de exportações de insumos farmacêuticos. No Nordeste, foram priorizadas ações ligadas às cadeias produtivas regionais e ao turismo. Já no Norte e Centro-Oeste, a ênfase recai sobre a integração modal e o fortalecimento da infraestrutura ferroviária e rodoviária.

Projetos das fases anteriores e da atual etapa já contam com recursos do Orçamento Geral da União, do BNDES e de investimentos privados. Novas fontes de financiamento foram identificadas, como os Fundos Constitucionais de Financiamento (FCFs) e ações incluídas nos Planos Plurianuais dos estados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/07/2025

NACIONAL - CNH SEM AUTOESCOLA: PROPOSTA DO GOVERNO QUER BARATEAR HABILITAÇÃO

Ministério dos Transportes defende formação mais flexível e acessível, com possibilidade de ensino autônomo ou por instrutores credenciados

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A medida não elimina as provas teórica e prática, mas flexibiliza o processo de formação, que poderá ser feito com instrutores autônomos credenciados ou de forma independente

O Ministério dos Transportes finalizou um projeto que prevê mudanças no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para as categorias A (motocicletas) e B (veículos de passeio). A proposta, que aguarda análise da Casa Civil da Presidência da República, prevê o fim da obrigatoriedade de frequentar autoescolas, o que pode reduzir em até 80% o custo atual do processo, hoje esmado entre R\$ 3 mil e R\$ 4 mil.

A medida não elimina as provas teórica e prática exigidas pelos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans), mas flexibiliza o processo de formação, que poderá ser feito com instrutores autônomos credenciados ou de forma independente. As aulas oferecidas pelos Centros de Formação de Condutores (CFCs) continuarão disponíveis, mas deixarão de ser compulsórias.

Segundo o Ministério dos Transportes, o objetivo é democratizar o acesso à habilitação e reduzir o número de motoristas sem CNH no país, especialmente entre trabalhadores informais e pessoas em busca do primeiro emprego. De acordo com dados da pasta, cerca de 40 milhões de brasileiros estão em idade legal para dirigir, mas não possuem habilitação.

“O projeto vai ser produtivo para o Brasil. Vai incluir as pessoas, porque dentro do re corte há outras exclusões ainda mais cruéis. Por exemplo, se a família vesse o dinheiro para rar só uma carteira, e como tirar uma custa em torno de R\$3 a R\$ 4 mil, ela escolhe tirar só do homem e muitas vezes a mulher fica inabilitada, excluída, justamente por essa condição”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

A proposta também busca aproximar o modelo brasileiro de práticas adotadas em países como Estados Unidos, Canadá, Inglaterra, Japão, Paraguai e Uruguai, onde a formação de condutores é mais flexível e centrada na responsabilidade individual.

O novo modelo prevê maior autonomia para o candidato, que poderá definir como e com quem realizará a sua formação. A exigência mínima de 20 horas de aulas práticas, hoje obrigatória, deixará de existir. A avaliação final seguirá baseada nos exames aplicados pelos Detrans.

“A gente precisa baratear, utilizar as novas tecnologias, dar condição ao cidadão de ter formação digital, para que ele tenha conhecimento, porque o pior condutor é aquele que está no trânsito agora e não teve nenhuma condição de ser habilitado”, disse o ministro.

O projeto também prevê que instrutores autônomos possam ser habilitados e fiscalizados pelos Detrans e pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/07/2025

NACIONAL - PORTO DO RIO GANHA CENTRO DE CONTROLE E INICIA OBRAS DE DRAGAGEM

Investimentos em tecnologia e infraestrutura visam aumentar segurança, eficiência e capacidade operacional do terminal

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br

Com a presença do ministro Silvio Costa Filho, a cerimônia marcou o lançamento de um conjunto de investimentos voltados à infraestrutura e à eficiência operacional do porto



A modernização do Porto do Rio de Janeiro avançou nesta terça-feira (29) com a inauguração do novo Centro de Controle Operacional (CCO) da PortosRio e a assinatura da ordem de serviço para o início das obras de dragagem no Cais da Gamboa. A cerimônia, realizada no terminal portuário, contou com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e marcou o lançamento de um conjunto de investimentos voltados à infraestrutura e à eficiência operacional do porto.

O novo Centro de Controle Operacional representa a primeira etapa de implantação do sistema VTMIS (Vessel Traffic Management Information System), tecnologia avançada que permitirá o monitoramento em tempo real do tráfego marítimo. Equipado com sensores integrados, radares, câmeras e ferramentas de rastreamento, o sistema oferece uma visão precisa das operações aquaviárias, alinhada às normas da Marinha do Brasil (NORMAM 26). A expectativa é que o novo centro eleve os níveis de segurança, eficiência e capacidade de resposta do Porto do Rio frente às exigências do comércio internacional.

Durante o evento, Silvio Costa Filho ressaltou o papel estratégico do terminal. “Nos últimos dois anos, o Porto do Rio registrou crescimento superior a 15%, tornando-se um dos que mais se destacaram no país. Além de ser responsável por mais de 70% das operações offshore da Petrobras, o porto é um pilar estratégico para a exportação de minério de ferro, um dos principais produtos que impulsionam o desenvolvimento econômico do Brasil e da Região Sudeste”, afirmou o ministro.

As obras de dragagem serão executadas pela empresa DTA Engenharia Ltda. e têm prazo esmado de seis meses para conclusão. O projeto prevê a readequação e ampliação do canal de acesso, além da instalação de sinalização, balizamento e serviços complementares. Também estão previstas a elaboração dos projetos básico e executivo da obra.

Segundo o ministro, “com essa obra, o Porto do Rio estará preparado para atender às demandas do novo ciclo de crescimento econômico do país, atraindo mais investimentos, gerando emprego e contribuindo para a ampliação da nossa participação no comércio marítimo global”.

Entre os benefícios destacados da dragagem estão o aumento da segurança e da eficiência na navegação, a redução de custos logísticos e operacionais, o fortalecimento da posição do Porto do Rio como hub estratégico no Atlântico Sul e o impacto positivo na arrecadação tarifária e no Produto Interno Bruto da região. A expectativa é também de geração de empregos diretos e indiretos ao longo da execução do projeto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/07/2025

REGIÃO SUDESTE - APS DEFENDE MODELO DA ANTAQ SOBRE LEILÃO DO TECON SANTOS 10

Presidente da Autoridade Portuária apresenta no TCU argumentos para restringir participação de operadores no certame do futuro megaterminal de contêineres

Por **ALINE BECKETTY** aline.beckey@redebenews.com.br e Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

**Com informações de Aline Becketty*

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, defendeu na terça-feira (29), durante painel promovido pelo Tribunal de Contas da União (TCU), em Brasília (DF), o modelo proposto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para o leilão do Tecon Santos 10. A principal diretriz da agência — restringir, na primeira fase do certame, a participação de operadores que já atuam com terminais de contêineres no Porto de Santos (SP) — foi apresentada por Pomini como uma medida necessária para evitar a concentração de mercado e preservar o ambiente concorrencial.



O presidente da APS, Anderson Pomini, já havia defendido em outras ocasiões um leilão sem restrições. Mas durante sua explanação no TCU, defendeu a proposta da Antaq

“Se nós atribuirmos à Santos Brasil, que movimentou 42% dos contêineres em 2024, mais 3,5 milhões de contêineres, por óbvio que nós teremos concentração”, disse Pomini enquanto apresentava um slide com a movimentação anual da Brasil Terminal Portuário (BTP), DP World, Ecoporto, além da própria empresa citada por Pomini como exemplo.

“A questão da concentração é numérica. Então, para qualquer uma dessas outras percentagens, se acrescentarmos o potencial do Tecon 10, nós teremos concentração do mercado. A dúvida é: essa concentração é boa ou ruim?”, questionou.

“PARA O PORTO, SERIA MUITO MELHOR A PARTICIPAÇÃO DE TODAS AS EMPRESAS PORQUE NÓS TERÍAMOS UM NÚMERO MAIOR DE LANCES. AGORA, E PARA O BRASIL, PARA O PREÇO DOS PRODUTOS E PARA A REGULAÇÃO DO MERCADO?”

ANDERSON POMINI
presidente da APS

Durante a apresentação, Pomini exibiu outro slide, esse trazendo prós e contras da restrição à participação de empresas já atuantes no Porto de Santos no leilão sob a ótica da APS, como ele fez questão de frisar. Um dos pontos destacados foi o respaldo jurídico da medida, especialmente por estar em sintonia com os princípios previstos na Lei dos Portos (12.815/2013), que orienta as ações do governo para o setor portuário e determina a promoção da concorrência como diretriz fundamental. “Nós trouxemos esses quadros que reforçam a decisão da Antaq”, destacou.

O presidente da APS já havia defendido em outras ocasiões um leilão sem restrições. Ele reconhece que a abertura do certame a todos os operadores poderia aumentar a arrecadação com a outorga. Mas durante sua explanação no TCU, Pomini ressaltou que o interesse público e o equilíbrio do mercado devem prevalecer.

“Eu tenho dito, inclusive: para o porto, seria muito melhor a participação de todas as empresas porque nós teríamos um número maior de lances. Ou seja, maior possibilidade de arrecadação na outorga. Agora, e para o Brasil, para o preço dos produtos e para a regulação do mercado?”, argumentou.

Segundo ele, a manifestação da APS não busca impedir a entrada de nenhum grupo específico, mas sim contribuir para uma avaliação técnica mais ampla, que considere também o futuro do porto e sua capacidade logística. “Esses dados foram apresentados justamente com o objetivo de colaborar com o debate. E levem em consideração, principalmente o Tribunal de Contas, que o porto planeja um complexo na área primária e na área retroportuária, principalmente projetando os acessos para todas as cargas. E as cargas no Porto de Santos lutam entre si, e a função da Autoridade Portuária é fazer com que tenhamos um porto daqui a 20 anos com boa capacidade para a movimentação de todas as cargas de interesse do país”, concluiu.

Debate

O painel promovido pelo TCU reuniu representantes de ministérios, órgãos de controle, operadores logísticos e membros da sociedade civil para discutir a modelagem do arrendamento do Tecon Santos 10, considerado o maior leilão portuário já estruturado pelo governo federal. O terminal será instalado no Cais do Saboó, com capacidade estimada de 3,25 milhões de TEU e 91 mil toneladas de carga geral.

A proposta atual, que ainda está sob análise do tribunal, prevê duas fases. Na primeira, grupos que já operam terminais de contêineres no Porto de Santos — como MSC e Maersk, controladoras da BTP — não poderão apresentar propostas. A segunda fase só será acionada se não houver vencedores na primeira.

A preocupação com a concentração de mercado foi uma das tônicas do evento. O Ministério Público, junto ao TCU, defendeu cautela e atenção à segurança jurídica. Já representantes do setor portuário alertaram para os riscos de operadores passarem a controlar múltiplos terminais em Santos, comprometendo a concorrência e pressionando custos logísticos.

O prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), também participou do debate e defendeu um diálogo mais próximo entre a União e o município. Ele destacou a importância de compatibilizar o projeto com os investimentos em mobilidade urbana e infraestrutura viária da cidade, além de preservar os direitos dos trabalhadores portuários avulsos e evitar judicializações que possam atrasar o cronograma.

A decisão final sobre o modelo do leilão será tomada pelo plenário do TCU, e o resultado deve influenciar futuros arrendamentos portuários no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/07/2025

REGIÃO SUDESTE - ECOVIAS AVANÇA EM PROJETO PARA SEGUNDO ACESSO AO PORTO DE SANTOS

Segundo a concessionária, etapa funcional está em fase final de aprovação; obras visam otimizar fluxo de caminhões na margem direita

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebenews.com.br



O Governo de São Paulo autorizou o início do projeto, liderado pela Ecovias, para construir dois viadutos de acesso à margem direita do Porto de Santos, no valor de R\$ 250 milhões

O projeto funcional (etapa inicial) do segundo acesso terrestre à margem direita do Porto de Santos (SP), projetado pela Ecovias-Imigrantes, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), está em fase final de aprovação pela Agência de



Transportes de São Paulo (Artesp). Prazos e o cronograma das obras ainda não foram informados pela agência.

A construção do novo acesso rodoviário faz parte das obrigações do contrato de cessão da gestora do transporte ferroviário do complexo, a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Porém, após tratativas, a Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou, no ano passado, o repasse de crédito, junto à Fips, para o Governo de São Paulo. Com isso, o Estado autorizou o início do projeto, liderado pela Ecovias, para construir os dois viadutos de acesso à margem direita do porto, no valor de R\$ 250 milhões.

Atualmente, o único acesso rodoviário para a margem direita ocorre pelo Viaduto Paulo Bonavides, seguindo pela Avenida Engenheiro Augusto Barata, dentro da área portuária de Santos. Com a nova opção, o controle e o tráfego de caminhões serão otimizados, com o novo acesso sendo feito a partir do km 65 da Via Anchieta.

Em nota ao BE News, a Ecovias informou que as próximas etapas incluem o projeto executivo e a definição de prazos e cronogramas, que serão alinhadas junto à agência reguladora. Explicou ainda que estuda, junto à Artesp, a inclusão da obra e concessão do trecho no atual contrato de concessão da empresa.

Procurada, a Artesp não respondeu aos questionamentos da reportagem sobre prazos referentes ao projeto.

A Autoridade Portuária de Santos disse que celebrou o convênio com o Governo do Estado em setembro do ano passado, com foco em investimentos para a melhoria dos acessos ao complexo santista.

No ano passado, o diretor presidente da APS, Anderson Pomini, afirmou que a construção dos dois viadutos vai receber investimentos de, no máximo, R\$ 250 milhões, no prazo máximo de quatro anos. Ressaltou que a Ecovias-Imigrantes já possui ampla expertise na construção de viadutos e poderá realizar a obra em um tempo mais curto.

Viaduto do Saboó

Além do novo acesso rodoviário à margem direita do Porto de Santos, está prevista a construção de um novo viaduto que vai conectar a Via Anchieta com o trecho da região do Saboó.

Este novo viário é considerado de grande importância pela comunidade portuária de Santos – tendo em vista o andamento do processo licitatório do Tecon Santos 10, futuro megaterminal de contêineres e carga geral do complexo.

Atualmente, o projeto encontra-se em análise do Tribunal de Contas da União (TCU). Seguindo o rito processual, o projeto retorna ao Ministério de Portos e Aeroportos e, juntamente com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o edital será publicado para o mercado. A expectativa do Governo Federal é que o leilão seja realizado ainda neste ano.

O BE News questionou as autoridades referente ao andamento do novo viário do Saboó, mas não houve resposta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/07/2025

REGIÃO SUDESTE - NOVA LINHA DO METRÔ DE SP AO AEROPORTO DE CONGONHAS INICIA OPERAÇÕES EM 2026

Governador Tarcísio de Freitas afirmou que testes da linha estão previstos para o primeiro semestre do ano que vem

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O governador percorreu o túnel, já concluído, que liga o aeroporto à estação Congonhas e visitou a estação Washington Luís, de onde seguiu até a estação Vereador José Diniz

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos) visitou na última segunda-feira (28) as obras da futura Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, que vai servir como conexão para o Aeroporto de Congonhas. A operação deverá ter início em 2026 e vai beneficiar cerca de 100

mil passageiros por dia.

Segundo divulgou o Governo Estadual, o governador percorreu o túnel de interligação do aeroporto à estação Congonhas, que já está concluído, e visitou a estação Washington Luís, onde embarcou no trem e seguiu até a estação Vereador José Diniz.

No local, vistoriou os sistemas em implantação, as portas de plataforma e os acabamentos em execução. As atividades em andamento na Linha 17-Ouro envolvem desde infraestrutura civil até sistemas de energia, telecomunicações, trens e equipamentos.

Tarcísio afirmou que as obras, que foram retomadas em setembro de 2023, seguem dentro do cronograma e prevê o início dos testes na linha já no primeiro semestre do ano que vem.

“No primeiro semestre do ano que vem, a partir de março, começamos a fazer a operação assistida e, no segundo semestre, podemos iniciar a operação comercial para trazer mais conforto e mobilidade para os passageiros da zona sul da capital. Estamos avançando bem e com obras dentro do cronograma”, afirmou o governador.

A Linha 17-Ouro terá 6,7 km de extensão e vai conectar o Aeroporto de Congonhas às linhas 5-Lilás e 9-Esmeralda, operadas pela Via Mobilidade. A operação está prevista para 2026 e deve beneficiar cerca de 100 mil passageiros por dia.

O projeto inclui oito estações com infraestrutura moderna, 14 trens com tecnologia de ponta, portas de plataforma, sistema de condução automática, integração com o transporte metropolitano e soluções sustentáveis como aquecedor solar e reaproveitamento de água da chuva.

As duas primeiras composições já chegaram ao Brasil e estão em fase de comissionamento na via elevada. Outras duas composições estão em trânsito para o Brasil e, as demais seguem em produção na China.

Os novos trens são totalmente automatizados, operando no sistema UTO (Unattended Train Operation) e equipados com tecnologia CBTC (controle de trens baseado em telecomunicação), que reduz os intervalos entre as composições e aumenta a eficiência do transporte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/07/2025

NORDESTE EXPORT - INFRAJUR DEBATE IMPACTOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA NA LOGÍSTICA E NOS INVESTIMENTOS

Encontro jurídico do Nordeste Export reúne especialistas para discutir riscos contratuais, fim de incentivos fiscais e caminhos para o desenvolvimento regional

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br

Com foco nas implicações jurídicas e econômicas da reforma tributária, o InfraJur – Encontro Regional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes será realizado na tarde desta quinta-

feira (31), em Teresina (PI), no primeiro dia da programação do Nordeste Export 2025. O evento é promovido pelo Conselho Jurídico do Brasil Export e reúne especialistas para discutir os efeitos da transição tributária sobre contratos, investimentos e políticas públicas na região Nordeste.



A abertura do InfraJur está marcada para 16h45, com a presença do coordenador científico do Conselho Jurídico do Brasil Export, desembargador Celso Peel, e demais autoridades

A abertura do encontro está marcada para 16h45, com a presença do coordenador científico do Conselho Jurídico do Brasil Export, desembargador Celso Peel, e demais autoridades convidadas. Em seguida, às 17h, será realizado o painel “Os desafios da reforma tributária e as oportunidades para o desenvolvimento econômico da região Nordeste”, moderado por Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News.

Entre os debatedores confirmados estão Frederico de Freitas Mendes, advogado e especialista em Direito Tributário pelo Instituto Brasileiro de Estudos Tributários (IBET); Jorge Jatobá, economista pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), mestre e doutor em Economia pela Universidade de Vanderbilt; e Sergio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop). A discussão abordará temas como os riscos contratuais no novo modelo de cobrança, o papel dos fundos compensatórios e a

redefinição de estratégias para atração de investimentos diante do fim dos incentivos fiscais regionais.

Encerrando a programação, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Breno Medeiros, fará uma palestra especial às 18h. O evento reunirá cerca de 200 executivos, juristas e representantes públicos ligados à infraestrutura e à logística nacional.

O InfraJur integra a programação do Nordeste Export, fórum regional do Brasil Export que reúne autoridades públicas, empresários e especialistas em logística, infraestrutura e comércio exterior para debater oportunidades e desafios do desenvolvimento na região. O evento terá transmissão ao vivo e gratuita pelo canal da TV BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/07/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - TECON SANTOS 10 E O PAINEL DE REFERÊNCIA DO TCU



ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras

opinião@redebenews.com.br

Assistir ao painel de referência do arrendamento do Tecon Santos 10 do Porto de Santos, realizado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), em 29/07/2025, ratificou a visão que tenho sobre o tema, já explicitada em artigos que produzi.



A maioria dos ponentes foi enfática em discordar da licitação em duas etapas, tal como proposta pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), inclusive apresentando argumentos embasados na legislação de licitações vigente, entre outros.

Considerando a demora em promover a licitação do terminal, que se arrasta ao menos desde 2022, as restrições previstas pela Antaq já deixaram claro que haverá judicializações, ou seja, haverá ainda mais proteção.

Não ter colocado essa proposta de restrições de participação em uma audiência pública talvez tenha ocorrido com a expectativa de agilizar o processo. Porém, a realidade mostrou que essa solução não terá o efeito pretendido, considerando a reação da maioria dos ponentes e também manifestações fora dele.

Sobre temas semelhantes, em casos recentes, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) não viu problema na participação dos operadores de contêineres atuais do Porto de Santos. Os armadores, naturais interessados no processo, além de concorrentes entre si, também não.

Aliás, o Cade também não se opôs à participação societária majoritária da CMA-CGM no terminal da Santos Brasil, atualmente o maior terminal de contêineres do Porto de Santos. Tampouco teve óbice à aquisição de controle acionário da Wilson Sons pela MSC, quando o armador italiano. Neste último caso, até seria possível alegar desequilíbrio concorrencial, na medida em que, contando com serviço de rebocadores próprio, a BTP poderia ter custos operacionais reduzidos em relação a outros terminais.

A apresentação da Secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo foi extremamente didática e objetiva, deixando claro a existência de alinhamento com a Prefeitura de Santos sobre o tema.

Um dos ponentes chegou a afirmar que uma restrição aceitável, no caso da participação de operadores já atuantes no Porto de Santos, seria obrigá-los a vender sua participação nos terminais atuais. Curiosamente, um dos operadores atuais de terminais de contêineres vem, há algum tempo, mostrando interesse na licitação do Tecon Santos 10, ou seja, essa intenção de operar de forma independente já existe. Embora ela já tenha sido explicitada em Audiência Pública e outras manifestações, não parece ter sido considerada pela Antaq.

Criar restrições aos operadores atuantes no Porto de Santos pode ser considerada como uma forma de direcionar para os que não operam no Porto de Santos, o que também pode ser motivo de judicializações. Enfim, é dar matéria-prima para novos entraves.

Assim, o ideal é que a licitação seja aberta, sem restrições, cabendo à Antaq, aí sim, atuar na regulação e fiscalização, para evitar desequilíbrio concorrencial, em vez de potencializar judicializações, que só adiarão ainda mais a implantação já demasiado tardia do Tecon Santos 10.

Chegaram a alertar que, quando de sua conclusão, o Porto de Santos já estará novamente saturado, demandando novos investimentos em ampliação de capacidade.

Ah, a Ilha dos Bagres!

Além disso, ao menos duas apresentações destacaram que uma licitação sem restrições permitirá maior valor de outorga, o que não pode ser desprezado, ainda mais se esse valor for reinvestido no Porto de Santos.

No entanto, também houve quem defendesse a proposta da Antaq:

Alegando que há diferença entre verticalização e concentração de mercado, um manifestante ponderou sobre a importância da entrada de novos "players", como sendo mais relevante do que o maior valor de outorga. Justificou que a concorrência entre operadores seria mais interessante,



reduzindo custos na movimentação de cargas, que é onde o Porto de Santos pode melhorar sua competitividade no comércio exterior, e também na cabotagem.

Os argumentos são defensáveis entre opositores e defensores da proposta da Antaq. O que se espera, como afirmou a última ponente, é que o princípio aristotélico que afirma: “A virtude está no meio”, seja aplicado de forma a conciliar interesses, revisando decisões que não têm encontrado respaldo na maioria do mercado.

Agilizar o processo licitatório, regular e fiscalizar: esse é o tipo de mitigação que deve ser assegurado!

Como também foi sobejamente comentado, agilizar a licitação tornará ainda mais premente conciliar os cronogramas de todas as intervenções previstas, que serão fundamentais para a operação efetiva do Tecon Santos 10, e muito mais do que isso. É o caso do novo acesso rodoviário à margem direita, do viaduto dos fundos da Alemoa, da Terceira Pista da Imigrantes, do acesso ferroviário ao terminal, bem como outras soluções plausíveis, que também atendam à BTP, da transferência do terminal de cruzeiros, da garantia de continuidade das operações com cargas de projeto e de cais públicos, e da dragagem de aprofundamento para -17m.

Todas essas obras também exigem agilização dos processos de licenciamento, licitação e execução, e não de freios que sistematicamente têm prejudicado o desenvolvimento sustentado do Brasil. Isso sem falar na necessidade de agilizar processos burocráticos relativos à liberação de cargas.

O maior risco, portanto, não é concorrencial, decorrente da verticalização ou da concentração, mas o de mais um inaceitável atraso no processo de ampliação da capacidade operacional do Porto de Santos, e do próprio desenvolvimento do Brasil, com consequências negativas no comércio exterior e na economia nacional.

Isso vale para a infraestrutura e logística nacionais, assim como para a ampliação da produção em todos os setores, comprovando a importância da aprovação do PL nº 5129/2021 e do PL nº 733/2025 como aceleradores desse processo.

Por fim, analisando as manifestações feitas no evento do TCU, salvo engano, apenas a ANTAQ e mais um ou dois dos ponentes defenderam a licitação em duas fases; um ou dois adotaram uma postura “salomônica”; e a maioria quase absoluta dos participantes, incluindo empresários, governos e associações ligadas ao setor, defendeu um processo licitatório sem restrições.

Isso denota que o mercado não vê com bons olhos restrições à livre concorrência.

Aliás, é importante lembrar que um dos tópicos previstos no Projeto de Lei nº 733/2025 é a criação de uma Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário, no âmbito do Sistema Portuário Nacional (art. 2º, inciso XVI).

Não se trata de tirar prerrogativas da Antaq, como foram tiradas do Cade, embora continue cabendo a esse Conselho garantir a livre concorrência no mercado. Nem é o caso de polemizar se o TCU deve se manifestar antes, durante ou depois do processo licitatório. Porém, todo o modelo pode e deve ser continuamente aprimorado, pelo bem do país.

Nesse sentido, pode ser interessante deixar que o mercado participe um pouco mais do processo regulatório.

O evento do TCU trouxe boas discussões. Espero que também renda bons frutos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/07/2025

PROGRAMAÇÃO NORDESTE EXPORT 2025

31 | JULHO | QUINTA

08h30 Credenciamento
09h00 Inova Export | Iniciativa tem como proposta principal conectar pessoas, ideias e soluções nos setores de infraestrutura, logística, agronegócio, portos, comércio exterior, energia e gás
Cerimônia de abertura: Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export; Angelino Caputo, Presidente-Executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA); Ilano Marques, Gestor da Área Internacional e de Mercado do Sistema FIEPI e Presidente do Conselho do Piauí Export; Gilvan Moreira, Presidente da Comissão de Implantação do Polo de Inovação do Instituto Federal do Piauí (IFPI); João Xavier, Presidente da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Piauí (FAPEPI); Delano Rocha, Diretor Técnico do SEBRAE Piauí; Joseli Martins, Coordenador da Governança do Ecossistema de Inovação Hélice Sociedade Civil; Mirna Vaz, Gestora Estadual do Núcleo de Ecossistemas do SEBRAE Piauí; Daniel Guimarães, Presidente do CAIS HUB; Rodrigo Balaz, Pós-doutor em Inovação e Presidente da comunidade de startups Camaliba Valley; Marcus Linhares, Pós-doutor em empreendedorismo e inovação
09h20 Keynote | Ecossistema Local de Inovação de Teresina
Apresentação de Higo Matos, Conselheiro na governança do Ecossistema Local de Inovação de Teresina
09h50 Painel: Inovar para impulsionar | Discussão sobre inovação aberta, desafios e avanços na região
Moderação: Karina Martins, Diretora-Executiva do HUB Brasil Export
Debate: Angelino Caputo, Presidente-Executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA); Gabriel Mateucci Casala, Gerente de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação do Porto do Itaqui; Ana Beatriz Costa, Gestora do Programa Startup Nordeste e Negócios Inovadores - Sebrae Piauí; Ilano Marques, Gestor da Área Internacional e de Mercado do Sistema FIEPI e Presidente do Conselho do Piauí Export; Raul Lamarca, Sócio e Founder do HUB Live
10h30 Pitch de startups | Jane Lima, CEO da Aterid; Bruno Ibiapina, CEO da Papaléguas; Gabriel Esteves, CEO da Flux Consultoria
10h45 Inova Talks | Blockchain na exportação: inovação e credibilidade internacional João Pedro Sena, CEO da SATS
10h50 Apresentação HUB Brasil Export + Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR). Lançamento do estudo de caso de Sandbox Regulatório e destaques sobre os projetos conjuntos como o movimento Soul Export e Caravanas da Inovação | Karina Martins, Diretora-Executiva do HUB Brasil Export; Cristiano Gontijo, Coordenador-Geral de Inovação e Tecnologias da Informação e Comunicação do MPOR
11h10 Keynote | Inovação tecnológica em terminais logísticos do Nordeste: gestão, eficiência, e competitividade | Vander Serra de Abreu, Founder & COO/CCO da IPORT Solutions
11h30 Encerramento da programação da manhã
14h00 InfraESG, uma iniciativa da ANTT em parceria com o Grupo Brasil Export, o Ministério dos Transportes e a CNT
Tema: Avanços e desafios para a transição energética na região Nordeste
Moderação: Felipe Queiroz, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
Debate: Luane Lemos, Gerente de Meio Ambiente do Porto do Itaqui e fundadora da Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos; Rebeca Oliveira, Vice-Presidente Financeira do Complexo do Pecém; Joaquim Milhomem, Gerente de Gerente de Relacionamento com o Cliente no Grupo Equatorial Energia; Roger Jacob, Diretor Regional do SENAI Piauí
15h30 Apresentação de Bruno Fonseca, Presidente da Praticagem do Brasil
Tema: Investimentos e boas práticas nas operações realizadas nas Zonas de Praticagem localizadas na região Nordeste

15h50 Dinâmica: Investimentos em armazenagem e movimentação de grãos líquidos
Apresentação: Howzembergson de Brito Lima, Assessor Especial do Governador do Piauí e membro do Centro de Estratégias em Recursos Naturais e Energia (CERNE)
Tema: Desenvolvimento de novos negócios a partir da exploração da Margem Equatorial
Moderação: Bruno Merlin, Diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export
Debate: Leonardo Cerquinho, Diretor de Desenvolvimento de Negócios do Grupo Dtlub Equador; Sílvia Aguiar, Gerente Institucional e Setorial da Granel Química
16h30 Intervalo
16h45 Abertura do InfraJur, Encontro Regional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes | Celso Peix, Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Brasil Export; Demais autoridades presentes
17h00 Painel do InfraJur: Os desafios da reforma tributária e as oportunidades para o desenvolvimento econômico da região Nordeste
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Debate: Frederico de Freitas Mendes, Advogado e Especialista em Direito Tributário pelo Instituto Brasileiro de Estudos Tributários (IBET); Jorge Jatobá, Economista pela UFPE, Mestre e Doutor em Economia pela Universidade de Vanderbilt; Sergio Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)
18h00 Palestra especial do InfraJur: Breno Medeiros, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)
18h30 Sessão solene com autoridades convidadas: Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export; Sílvia Mendes de Oliveira Filho, Prefeito de Teresina; Francisco Felipe da Luz Araújo, Secretário do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Governo do Piauí, representando neste ato o governador Rafael Fonteles; Breno Medeiros, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST); Francisco Gomes Pierot Júnior, Procurador-Geral do Estado do Piauí; Zé Filho, Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Piauí (FIEPI); Felipe Queiroz, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Capitão de Fragata Ricardo Ferreira, Capitão dos Portos do Piauí; Aluísio Sobreira, Presidente do Conselho do Nordeste Export; Carlos Padilla, Coordenador de Investimentos da ApexBrasil; Demais autoridades a confirmar
20h00 - Coquetel de confraternização

01 | AGOSTO | SEXTA

09h00 Credenciamento
09h15 Palavras de boas vindas de José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, e Aluísio Sobreira, Presidente do Conselho do Nordeste Export
09h30 Painel 2: Impactos da política tarifária dos Estados Unidos na economia da região Nordeste
10h30 Intervalo
11h00 Painel 3: Conexões ferroviárias e multimodalidade no Nordeste do Brasil
Moderação: Ilano Marques, Gestor da Área Internacional e de Mercado do Sistema FIEPI e Presidente do Conselho do Piauí Export
Debate: Thaís Araripe, Diretora-Geral da Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado do Piauí (AGRESP); Alex Trevizan, Diretor Comercial e Terminais da Transnordestina Logística (TSLA); Ítalo Ribeiro de Lima, Assessor Especial da Presidência do Porto do Itaqui; Representante da Companhia Ferroviária e de Logística do Piauí
12h00 Encerramento com ministro de Portos e Aeroportos, Sílvia Costa Filho, governador Rafael Fonteles e parlamentares presentes

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/07/2025

C O N E X Ã O – NORDESTE - GOVERNADOR SE REÚNE COM VICE-PRESIDENTE GERALDO ALCKMIN E ANUNCIA GRUPO DE TRABALHO ENTRE ESTADO, UNIÃO E EMPRESÁRIOS CEARENSES

Por HEITOR GREGÓRIO



O governador do Ceará, Elmano de Freitas, anunciou que está sendo criado um grupo de trabalho envolvendo Estado, técnicos do Governo Federal e representantes do empresariado cearense para buscar soluções em meio ao anúncio do tarifaço dos Estados Unidos, que promete taxar produtos brasileiros a partir do próximo dia 1º. A medida foi tomada após reunião, nesta terça-feira (29), com o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, em Brasília.



“Primeiro gostaria de agradecer ao vice-presidente por receber o Governo do Ceará e a Indústria Cearense. O Ceará é o estado mais afetado do Brasil, sendo metade da sua exportação para o mercado americano. A conversa foi bastante positiva, principalmente no sendo de intensificar o diálogo e as negociações com os Estados Unidos para que possamos ter alíquotas razoáveis. Também teremos um grupo de trabalho que envolve o Governo do Estado, a Faec, a Fiec, com técnicos do Governo Federal para a partir do dia 1º de

agosto nós estarmos prontos, o Governo do Estado e o Governo Federal, para tomar as medidas que sejam necessárias garantindo competitividade para as empresas brasileiras. Foi uma reunião positiva, o vice-presidente Alckmin ouviu com muita atenção todos os setores que estavam aqui representados”, destacou o governador Elmano de Freitas.

O chefe do Executivo Estadual garantiu, ainda, que o diálogo estará muito presente durante os próximos dias, até a data do início da execução das novas tarifas. “Essa reunião vem para que possamos garantir estarmos prontos para tomar medidas de sinergia entre Governo do Estado, Governo Federal, com o setor produtivo cearense, para um cenário que vai se apresentar a partir do dia 1º que ainda não sabemos qual é. Iremos intensificar o diálogo, a busca de negociação e a partir do 1º diálogo, após esse momento de diálogo dos próximos dias, estarmos prontos para qualquer cenário que possa se apresentar”, pontuou.

Elmano de Freitas também revelou o interesse de muitos empresários dos Estados Unidos em ter um equilíbrio nas taxas, beneficiando os dois lados. “Há interesse de empresários americanos também que essa alíquota seja razoável na relação comercial entre Brasil e Estados Unidos. Devemos buscar atuar de uma maneira unificada para que possamos encontrar um ponto de equilíbrio entre os dois países. Não interessa um perde-perde entre as duas economias. Nós queremos um ganha-ganha”, comentou.

Presente na reunião com o vice-presidente, o secretário da Fazenda, Fabrizio Gomes, reiterou que desde o anúncio do aumento das taxas por parte dos Estados Unidos, o Governo do Estado começou a se preparar para buscar as melhores saídas. “Quando ficamos sabendo das medidas americanas, o governador Elmano convocou diversas reuniões com o empresariado, com os setores produtivos. Estamos estudando e levantando dados para tomar as melhores medidas para proteger a cadeia produtiva cearense”, disse.

No último sábado, durante reunião do secretariado do Governo, o secretário-chefe da Casa Civil, Chagas Vieira garantiu que o Governo do Estado está completamente à disposição para conversar, debater os melhores caminhos para beneficiar o povo cearense. “O governador Elmano tem conversado bastante com o setor produtivo do Ceará, com o Governo Federal, para que possa ser feito tudo em prol do Estado. O Governo do Ceará está absolutamente aberto para conversar com todos os setores para que a população cearense não seja prejudicada”, afirmou.

Também estiveram no encontro em Brasília o procurador-geral do Estado, Rafael Machado; o presidente da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec), Ricardo Cavalcante; o presidente da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado do Ceará (Faec), Amílcar Silveira; o CEO da ArcelorMittal Pecém, Erick Torres; entre representantes de outros setores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/07/2025

C O N E X Ã O – NORDESTE - PORTO DE SUAPE TEM RECORDE DE EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS COM MEGAOPERAÇÃO DA STELLANTIS

Por HEITOR GREGÓRIO



Mais um marco histórico para Suape: o porto registrou a maior operação de exportação de veículos da Stellantis em uma única remessa. No total, 4.006 unidades produzidas na planta da montadora localizada em Goiana, na Zona da Mata Norte do estado foram embarcadas com destino à Argentina, consolidando um feito logístico inédito para o conglomerado automotivo, que fabrica modelos das marcas da Fiat-Chrysler, Jeep e RAM.



“A Stellantis é um parceiro estratégico importante para o desenvolvimento de toda a região Nordeste. Temos atuado de forma contínua para aprimorar a infraestrutura do porto, garantindo operações cada vez mais ágeis e eficientes. Essa conquista é resultado do empenho coletivo e todos os envolvidos estão de parabéns”, destacou o diretor-presidente do Porto de Suape, Armando Monteiro Bisneto.

Os veículos foram carregados a bordo do navio Dover Highway, da armadora K-Line, especializado no transporte automotivo. A operação, que aconteceu no Cais 5, representa o maior volume já exportado de uma só vez pelo sexto porto público mais movimentado do Brasil, reafirmando a capacidade e eficiência do complexo logístico pernambucano. A megaoperação ocorreu nos dias 17 e 18 de junho e mobilizou dezenas de trabalhadores ao longo de 48 horas.

“Esse recorde confirma o fortalecimento das nossas operações na América do Sul e sinaliza uma retomada importante da demanda para a Argentina, um mercado estratégico para a Stellantis”, afirma o presidente da Stellantis para a América do Sul, Emanuele Cappellano,

O Jeep Renegade foi o modelo mais exportado nesta operação, respondendo por 26% do volume total. Em seguida, destacaram-se o Jeep Compass (25%), a Fiat Toro (24%), a Ram Rampage (16%) e o Jeep Commander (9%).

LÍDER NO NORTE/NORDESTE

O Hub de Veículos de Suape vem apresentando crescimento expressivo nos últimos anos, posicionando o atracadouro pernambucano como líder na movimentação de automóveis no Norte/Nordeste. Operações dessa magnitude fortalecem a cadeia automotiva local, estimulam investimentos e atraem novos fornecedores para a região, ampliando o impacto socioeconômico do setor em Pernambuco.

Em 2024, 80.057 veículos foram movimentados no hub, sendo 77% de unidades fabricados pelo Polo Automotivo da Stellantis de Goiana. De janeiro a junho deste ano, o porto já movimentou 37.668 veículos. Entre os dias 27 e 29 de maio de 2024, o porto havia registrado o maior recorde numa operação de importação de veículos: 5.459 unidades de modelos elétricos e híbridos da empresa BYD, gigante chinesa automobilística.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/07/2025

C O N E X ã O – NORDESTE - PORTO DO ITAQUI SE FIRMA COMO PRINCIPAL VIA DE EXPORTAÇÃO DO AGRO NO MARANHÃO

Por **HEITOR GREGÓRIO**



A cada ano, o Porto do Itaqui se consolida como o principal elo entre o agronegócio do Maranhão e o mercado internacional. Com uma infraestrutura moderna e estratégica, o Itaqui é hoje a principal via de escoamento da produção agrícola do sul do estado, além de atender regiões vizinhas como Piauí, Tocantins, Mato Grosso, Bahia e Pará. A escolha do Itaqui como rota preferencial para exportação não é por acaso. O porto conta com uma conexão ferroviária eficiente composta pelos ramais da Ferrovia Norte Sul, Estrada de Ferro Carajás e Transnordestina que, associados a berços especializados e profundos, reduzem o custo da tonelada movimentada.



Os ganhos dessa intermodalidade oferecem uma alternativa logística mais econômica, permitindo que os produtores maranhenses e de estados vizinhos comercializem seus produtos a preços mais competitivos no mercado global. Essa vantagem é fundamental para o crescimento da produção agrícola na região, especialmente de grãos como soja e milho.

“Nós contamos com uma infraestrutura favorável para o escoamento da produção agrícola. Dessa forma, com o Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM) e com o Terminal Portuário São Luís (TPSL), da VLI, o porto se consolidou

como um dos principais corredores de exportação de grãos do Brasil", destacou a presidente em exercício do Porto do Itaqui, Isa Mary Mendonça.

Resposta à demanda global

O aumento da movimentação de grãos no Porto do Itaqui acompanha o crescimento da produção agrícola brasileira e a alta demanda internacional por commodities agropecuárias. Em 2024, o porto movimentou 13,94 milhões de toneladas de soja, um salto de 1 milhão de toneladas em relação ao ano anterior. Em 2025, só nos seis primeiros meses do ano, o porto maranhense já movimentou 8,8 milhões de toneladas, 10% acima do mesmo período do ano anterior e 5% acima do planejado.

TEGRAM: a virada logística do Arco Norte

A transformação logística do Itaqui ganhou força com a implantação do Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM), que marcou uma nova era para o escoamento da produção do Centro-Oeste. Rapidamente, o TEGRAM se mostrou viável e eficiente, atraindo grandes volumes de carga e impulsionando a economia regional.

Ao longo de 10 anos de atuação, o Terminal movimentou mais de 84 milhões de toneladas de grãos. Esse volume é possível graças à estrutura de recepção multimodal, capacidade de armazenagem de 500 mil toneladas e expedição marítima de alta performance.

Infraestrutura robusta e moderna

Além do TEGRAM, o Porto do Itaqui conta com o Terminal Portuário São Luís (TPSL), operado pela VLI, que possui cinco silos, dois armazéns e capacidade estatística de 255 mil toneladas. A integração entre os terminais e os modais rodoviário e ferroviário garante agilidade e eficiência no escoamento da produção.

"Com dois sistemas de embarque de grãos de alta capacidade e três berços especializados, o Itaqui se destaca como o maior porto do Arco Norte do Brasil, consolidando-se como um hub logístico essencial para o agronegócio nacional", finalizou o diretor de operações do Porto do Itaqui, Carlos Roberto Frisoli.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 30/07/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

NO DIA DO DECRETO DE TRUMP, CHANCELER DE LULA É CHAMADO PARA ENCONTRO COM RUBIO PELA 1ª VEZ EM WASHINGTON

É a primeira conversa entre Mauro Vieira e o chefe da diplomacia americana, desde a posse de Donald Trump, em Washington

Por **Eliane Oliveira — Brasília**



Secretário de Estado da Casa Branca, Marco Rubio, durante evento na Casa Branca — Foto: ANDREW CABALLERO-REYNOLDS / AFP

O ministro das Relações Exteriores de Lula, Mauro Vieira, se reuniu nesta quarta-feira, em Washington, com o chefe da diplomacia dos Estados Unidos, Marco Rubio. No encontro com o secretário de Estado americano, Vieira afirmou a Rubio que o Brasil negocia

comércio, tarifas, menos a soberania, segundo interlocutores do Itamaraty.

Ainda de acordo com esses relatos, o chanceler brasileiro deplorou as novas sanções impostas ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes, e lamentou a ordem executiva assinada pelo presidente Donald Trump, estabelecendo a implementação da sobretaxa de 50% a uma série de produtos brasileiros.

O chanceler do presidente Luiz Inácio Lula da Silva reiterou a posição do governo brasileiro de não incluir, em uma negociação comercial, a situação do ex-presidente Jair Bolsonaro, cujo processo está em andamento no Supremo Tribunal Federal — ele é acusado de tentativa de golpe de Estado, o que nega. Trump pressiona o Brasil para que seja feito algo para parar o processo contra Bolsonaro, conduzido pelo STF. Mas Lula afirma que o Judiciário é independente.

A reunião entre Mauro Vieira e Marco Rubio, que aconteceu no início da tarde desta quarta-feira, foi a primeira, desde que Trump assumiu a presidência dos EUA, no início deste ano.

O chanceler do Brasil viajou para Nova York na última segunda-feira, para participar de uma discussão na ONU sobre a situação na Palestina, e informou ao governo americano que estaria disposto a viajar a Nova York para um encontro de alto nível.

Nesta quarta-feira, a Casa Branca anunciou o uso da Lei Magnitsky contra Moraes. Com isso, o magistrado, que teve o visto de entrada nos EUA suspenso, está sujeito a outras sanções, como o bloqueio de bens que estiverem em território americano e a proibição de compras com cartão de crédito internacional de empresas daquele país.

Instantes depois, Trump assinou uma ordem executiva implementando uma tarifa adicional de 40% sobre o Brasil, somando-se aos 10% anunciados em abril e elevando o total da tarifa para 50%. Além de uma série de produtos terem sido excluídos da medida, houve um adiamento de sete dias para a vigência da sobretaxa, que passaria a valer nesta sexta-feira.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/07/2025

TRUMP ASSINA DECRETO COM TARIFA DE 50% SOBRE PRODUTOS DO BRASIL, MAS COM QUASE 700 EXCEÇÕES, COMO AVIÕES E SUCO DE LARANJA

Segundo documento, medida visa a lidar com ações do Brasil que constituem 'ameaça à segurança e à economia dos EUA'; comunicado cita o ministro Alexandre de Moraes nominalmente

Por O Globo com agências internacionais



Silhueta de Donald Trump — Foto: Ty Wright / Bloomberg - 1/3/2016

O presidente americano Donald Trump assinou nesta tarde uma ordem executiva implementando uma tarifa adicional de 40% sobre o Brasil, somando-se aos 10% anunciados em abril e elevando o total da tarifa para 50%. A informação foi divulgada por volta das 15h em um comunicado da Casa Branca.

Em vez de entrar em vigor no dia 1º de agosto, como havia sido anunciado por Trump, o decreto adia por sete dias a partir de hoje a implementação.

No entanto, o decreto estabelece uma longa lista de quase 700 exceções — entre os 4 mil itens que o Brasil exporta para os EUA — a essa tarifa adicional de 40%, entre elas aviões da Embraer, peças aeronáuticas (como turbinas, pneus e motores), suco de laranja, castanhas, vários insumos de

madeira, celulose, ferro-gusa, minério de ferro, equipamentos elétricos e petróleo, que já vinha sendo tirado das listas de tarifas dos EUA para os países.

Por outro lado, café, cacau, carne e frutas, alguns dos principais itens da pauta de exportação brasileira, não estão na lista de exceções e devem ser tarifados. Dessa forma, o tarifaço de Trump, apesar do impacto menor que o esperado devido às exceções, tem ainda potencial de afetar substancialmente as exportações brasileiras.

— É muito ruim mesmo. Pegou muita coisa aqui que o Brasil exporta — disse Welber Barral, ex-secretário de Comércio Exterior brasileiro e sócio da consultoria BMJ, ao GLOBO.

O decreto contém anexos com exceções que somam 694 itens. No total, o Brasil exporta para os EUA cerca de 4 mil itens. Todas as exportações brasileiras já embarcadas e que chegarem aos EUA até 5 de outubro também ficarão isentas da sobretaxa.

Aço e alumínio estão fora da medida porque já haviam sido taxados em 50% com origem de todos os países. A Embraer, que vende cerca de 45% de seus aviões para os EUA, é uma das principais beneficiadas da lista de exceções. A empresa tem atividades nos EUA, onde emprega 2 mil pessoas.

O decreto recorre à ideia de proteção a interesses americanos em caráter emergencial, justificando a medida com a afirmação de que o objetivo é “lidar com políticas, práticas e ações recentes do Governo do Brasil que constituem uma ameaça incomum e extraordinária à segurança nacional, à política externa e à economia dos Estados Unidos”, diz trecho do documento.

Cita diretamente o processo contra o ex-presidente Jair Bolsonaro, no STF, por tentativa de golpe e também menciona o ministro relator, Alexandre de Moraes como alvo de sanções americanas. O texto ainda diz ser contra interesses americanos a ação criminal contra o blogueiro Paulo Figueiredo, neto de João Figueiredo, ex-presidente da República no regime militar, que reside nos EUA, por declarações dele na internet “feitas em solo norte-americano”.

“A Ordem declara uma nova emergência nacional com base na autoridade do Presidente segundo a Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional de 1977”, afirma outro trecho do comunicado.

Setores isentos comemoram

Com a inclusão de sucos de laranja na lista de quase 700 exceções na ordem executiva assinada por Trump, a CitrusBr, que representa o setor exportador do suco da fruta, afirmou em nota que recebe o anúncio com “alívio e responsabilidade”. “A CitrusBR reforça o seu compromisso com o mercado no fornecimento de suco de laranja de alta qualidade como acontece há mais de 60 anos”, diz o texto.

A tarifa não se aplica a diversos tipos de carvão, gás natural, petróleo e derivados, como querosene, óleos lubrificantes, parafina, coque de petróleo, betume, misturas betuminosas e até energia elétrica.

Artigos que foram exportados para o Brasil para reparo, modificação ou processamento e que retornam aos Estados Unidos sob certas condições também estão isentos, com exceções específicas para o valor agregado, diz o documento.

A sobretaxa também não vale para produtos de uso pessoal levados por brasileiros na bagagem quando vão para os Estados Unidos.

Ordem cita Moraes

O documento diz que “membros do Governo do Brasil tomaram medidas sem precedentes para, de forma tirânica e arbitrária, coagir empresas americanas a censurar discursos políticos, banir usuários de plataformas, entregar dados sensíveis de usuários dos EUA ou alterar suas políticas de moderação de conteúdo sob pena de multas extraordinárias, processos criminais, congelamento de ativos ou exclusão completa do mercado brasileiro”, diz trecho do documento.

Mudanças tarifárias nos países

- Tarifa anunciada por Trump em abril e nova taxa ameaçada pelos EUA desde então **para entrar em vigor em 1º de agosto**
- Tarifa recíproca básica ou negociação pausada
- Tarifa anunciada por Trump em abril e **patamar final após negociação**



Mudanças tarifárias — Foto: Criação O Globo

residente nos EUA, por declarações feitas em solo americano. Ele também apoiou investigações criminais contra outros cidadãos dos EUA que expuseram suas graves violações de direitos humanos e corrupção".

O documento finaliza afirmando que o presidente Donald Trump "já utilizou com sucesso tarifas no passado para promover os interesses dos Estados Unidos e enfrentar outras ameaças urgentes à segurança nacional", e que, com a atitude sobre o Brasil, "está fazendo isso novamente hoje".

Relembre

Trump havia anunciado a tarifa sobre o Brasil no início deste mês. Na manhã desta quarta-feira um post no qual afirma que o prazo de 1º de agosto para que os parceiros comerciais do país — entre eles o Brasil — negociem as tarifas com os Estados Unidos não será prorrogado.

"O prazo de 1º de agosto é o prazo de 1º de agosto — ele continua firme e não será prorrogado. Um grande dia para a América!!!", escreveu Trump em letras maiúsculas na Truth Social.

O Brasil é o país com a maior tarifa a ser aplicada — 50% — porque, segundo Trump, o Supremo Tribunal Federal (STF) estaria fazendo uma "caça às bruxas" ao julgar o ex-presidente Jair Bolsonaro por tentativa de golpe de Estado. Na carta que enviou ao Brasil, Trump exige o fim do julgamento. O governo brasileiro tem reiterado que o Judiciário no Brasil é um poder independente.

Em 2 de abril deste ano, Trump anunciou o que chamou de "tarifas recíprocas" a todos os países do mundo. E disse que abriria negociações com esses países, exigindo abertura de mercado e

A Casa Branca afirma ainda que tal prática "mina não apenas a viabilidade das operações comerciais das empresas dos EUA no Brasil, mas também a política dos Estados Unidos de promoção de eleições livres e justas e de proteção dos direitos humanos fundamentais no país e no exterior".

Em seguida, a Casa Branca afirmou que o ministro do STF Alexandre de Moraes "emitiu unilateralmente centenas de ordens para censurar secretamente seus críticos políticos".

"Quando empresas norte-americanas se recusaram a cumprir tais ordens, ele impôs multas significativas, ordenou a exclusão dessas empresas do mercado de redes sociais brasileiro, ameaçou executivos com processos criminais e, em um caso, congelou os ativos de uma empresa dos EUA no Brasil para forçar a conformidade", diz trecho.

Mudanças tarifárias — Foto: Criação O Globo

Trump cita ainda que Moraes é o responsável por "supervisionar um processo criminal movido pelo governo Brasileiro contra Paulo Figueiredo,



investimentos nos EUA. Na ocasião, a tarifa anunciada era proporcional ao déficit comercial que os EUA têm com cada país.

Os EUA têm superávit com o Brasil — ou seja, exporta mais para o mercado brasileiro do que compra de produtos brasileiros. Por isso, o Brasil, inicialmente, foi ameaçado com uma taxa de 10%.

Vários países fizeram rodadas de negociação com os EUA, entre eles Japão e União Europeia, e conseguiram reduzir a "tarifa recíproca" inicialmente anunciada. Outros, por sua vez, foram alvos de novas ameaças de Trump, que elevou a tarifa prometida. Entre eles, Brasil, México e Canadá.

Veja no infográfico abaixo as principais mudanças tarifárias que os EUA devem aplicar aos seus parceiros comerciais. E leia, na sequência, a situação dos principais parceiros comerciais dos EUA.

Leia o comunicado da Casa Branca na íntegra:

Hoje, o presidente Donald J. Trump assinou uma Ordem Executiva implementando uma tarifa adicional de 40% sobre o Brasil, elevando o total da tarifa para 50%, para lidar com políticas, práticas e ações recentes do Governo do Brasil que constituem uma ameaça incomum e extraordinária à segurança nacional, à política externa e à economia dos Estados Unidos.

A Ordem declara uma nova emergência nacional com base na autoridade do Presidente segundo a Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional de 1977 (IEEPA, na sigla em inglês) e estabelece uma tarifa adicional de 40% para enfrentar as políticas e ações incomuns e extraordinárias do Governo do Brasil que estão prejudicando empresas norte-americanas, os direitos à liberdade de expressão de cidadãos dos EUA, a política externa e a economia dos EUA.

A Ordem conclui que a perseguição politicamente motivada, intimidação, assédio, censura e processos judiciais movidos pelo Governo do Brasil contra o ex-presidente Jair Bolsonaro e milhares de seus apoiadores constituem graves violações de direitos humanos que minaram o Estado de Direito no país.

USANDO A INFLUÊNCIA PARA PROTEGER NOSSOS INTERESSES: O presidente Trump reafirmou consistentemente seu compromisso de defender a segurança nacional, a política externa e a economia dos Estados Unidos contra ameaças estrangeiras — incluindo a defesa da liberdade de expressão, a proteção de empresas norte-americanas contra coerções ilegais de censura e a responsabilização de violadores de direitos humanos por seus comportamentos ilegais.

Recentemente, membros do Governo do Brasil tomaram medidas sem precedentes para, de forma tirânica e arbitrária, coagir empresas norte-americanas a censurar discursos políticos, banir usuários de plataformas, entregar dados sensíveis de usuários dos EUA ou alterar suas políticas de moderação de conteúdo sob pena de multas extraordinárias, processos criminais, congelamento de ativos ou exclusão completa do mercado brasileiro. Isso mina não apenas a viabilidade das operações comerciais das empresas dos EUA no Brasil, mas também a política dos Estados Unidos de promoção de eleições livres e justas e de proteção dos direitos humanos fundamentais no país e no exterior.

Por exemplo, desde 2019, o ministro do Supremo Tribunal Federal do Brasil, Alexandre de Moraes, tem abusado de sua autoridade judicial para ameaçar, perseguir e intimidar milhares de seus opositores políticos, proteger aliados corruptos e suprimir dissidências — muitas vezes em coordenação com outros membros do Supremo — em detrimento das empresas norte-americanas que operam no Brasil.

O ministro de Moraes emitiu unilateralmente centenas de ordens para censurar secretamente seus críticos políticos. Quando empresas norte-americanas se recusaram a cumprir tais ordens, ele impôs multas significativas, ordenou a exclusão dessas empresas do mercado de redes sociais brasileiro, ameaçou executivos com processos criminais e, em um caso, congelou os ativos de uma empresa dos EUA no Brasil para forçar a conformidade.



Na verdade, além de prender indivíduos sem julgamento por postagens em redes sociais, o ministro de Moraes está atualmente supervisionando o processo criminal movido pelo Governo do Brasil contra Paulo Figueiredo, residente nos EUA, por declarações feitas em solo norte-americano. Ele também apoiou investigações criminais contra outros cidadãos dos EUA que expuseram suas graves violações de direitos humanos e corrupção.

O presidente Trump está defendendo empresas norte-americanas contra extorsão, protegendo cidadãos norte-americanos da perseguição política, salvaguardando a liberdade de expressão contra a censura e salvando a economia dos EUA de estar sujeita aos decretos arbitrários de um juiz estrangeiro tirânico.

COLOCANDO OS ESTADOS UNIDOS EM PRIMEIRO LUGAR: Ao impor essas tarifas para responder às ações irresponsáveis do Governo do Brasil, o presidente Trump está protegendo a segurança nacional, a política externa e a economia dos Estados Unidos contra uma ameaça estrangeira. Em linha com seu mandato eleitoral, o presidente Trump também tomou outras medidas para alcançar a paz por meio da força e garantir que a política externa reflita os valores, a soberania e a segurança dos EUA.

No primeiro dia de seu novo mandato, o presidente Trump assinou uma Diretriz de Política "América em Primeiro Lugar" ao Secretário de Estado, declarando que a política externa dos EUA deve sempre priorizar os interesses dos Estados Unidos e de seus cidadãos.

Em consonância com essa diretriz, em 28 de maio de 2025, o Secretário de Estado Rubio anunciou uma política de restrição de vistos para estrangeiros responsáveis pela censura de manifestações protegidas nos Estados Unidos.

Em decorrência dessa política, em 18 de julho, o presidente Trump ordenou que o Secretário Rubio revogasse os vistos do ministro Alexandre de Moraes, de seus aliados na Corte e de seus familiares imediatos por seu papel nas violações de direitos humanos contra brasileiros e nas violações à liberdade de expressão de cidadãos norte-americanos.

Preservar e proteger os direitos de liberdade de expressão de todos os americanos, além de defender empresas dos EUA contra censura forçada, continuará sendo prioridade da estratégia de política externa "América em Primeiro Lugar" do presidente Trump.

O presidente Trump já utilizou com sucesso tarifas no passado para promover os interesses dos Estados Unidos e enfrentar outras ameaças urgentes à segurança nacional — e está fazendo isso novamente hoje.

*** Matéria em atualização**

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/07/2025

LISTA DE EXCEÇÕES DE TRUMP SOMA US\$ 18,4 BI EM EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS, 42,3% DO TOTAL, CALCULA AMCHAM

Entidade diz que os 694 produtos que ficaram de fora "atenuam parcialmente" os efeitos da taxa, mas que ainda há impacto significativo sobre o Brasil

Cálculos preliminares feitos pela Câmara de Comércio para o Brasil, Amcham, indicam que cerca de US\$ 18,4 bilhões em exportações brasileiras serão preservadas do tarifaço anunciado pelo presidente americano, Donald Trump. A estimativa considera os 694 produtos vendidos pelo país e que estão contidos na lista de exceções divulgadas pela Casa Branca nesta quarta-feira.



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva com o vice, Geraldo Alckmin — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo/14/07/2025

O número representa 43,4% do total exportado pelo Brasil para o mercado americano, que somou R\$ 42,3 bilhões em 2024. A Amcham não incluiu na conta setores e produtos que, apesar de estarem entre as exceções, são alvo de investigações com base na seção 232, como aço, alumínio, autopeças e outros. O dado reforça a percepção inicial do governo brasileiro e de integrantes do setor privado de que o tarifaço veio

de forma menos severa do que se antecipava.

De acordo com a entidade, as exceções "atenuam parcialmente" os efeitos do tarifaço, mas ainda haverá um "impacto expressivo sobre setores estratégicos da economia brasileira".

Trump assinou nesta tarde uma ordem executiva implementando uma tarifa adicional de 40% sobre o Brasil, somando-se aos 10% anunciados em abril e elevando o total da tarifa para 50%. A informação foi divulgada por volta das 15h em um comunicado da Casa Branca. Em vez de entrar em vigor no dia 1º de agosto, como havia sido anunciado por Trump, o decreto adia por sete dias a partir de hoje a implementação.

O decreto estabelece, no entanto, uma lista de quase 700 exceções — entre os 4 mil itens que o Brasil exporta para os EUA — a essa tarifa adicional de 40%, entre elas aviões da Embraer, peças aeronáuticas (como turbinas, pneus e motores), suco de laranja, castanhas, vários insumos de madeira, celulose, ferro-gusa, minério de ferro, equipamentos elétricos e petróleo, que já vinha sendo tirado das listas de tarifas dos EUA para os países.

Por outro lado, café, cacau, carne e frutas, alguns dos principais itens da pauta de exportação brasileira, não estão na lista de exceções e devem ser tarifados. Dessa forma, o tarifaço de Trump, apesar do impacto menor que o esperado devido às exceções, tem ainda potencial de afetar substancialmente as exportações brasileiras.

Em nota mais cedo, a Amcham manifestou preocupação diante da confirmação de tarifas de 50% sobre produtos brasileiros. "Trata-se de medida que fragiliza as relações econômicas e comerciais entre os dois países, afetando negativamente a competitividade de suas empresas, o emprego de seus trabalhadores e o poder de compra de seus consumidores", diz a entidade.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/07/2025

EMBRAER DIZ QUE SEGUIRÁ DEFENDENDO 'FIRMEMENTE' TARIFA ZERO PARA INDÚSTRIA AVIÕES, APÓS SER EXCLUÍDA DE TAXA DE 50% DOS EUA

Trump assinou ordem executiva implementando uma tarifa adicional de 40% sobre o Brasil, somando-se aos 10% anunciados em abril

Por Ivan Martínez-Vargas — Brasília

Em nota divulgada nesta terça-feira, a Embraer afirma que decisão do governo dos Estados Unidos exclui aeronaves civis e seus componentes, entre outros setores, da tarifa adicional de 40% sobre as importações do Brasil. Dessa forma, os seus produtos ficariam com tarifa de 10%, em vigor desde o dia 2 de abril.

"A notícia confirma o impacto positivo e a importância estratégica das atividades da Embraer para as economias brasileira e norte-americana", diz o texto.



Aeronave E195-E2, da Embraer — Foto: Divulgação/Embraer

O presidente americano Donald Trump assinou nesta tarde uma ordem executiva implementando uma tarifa adicional de 40% sobre o Brasil, somando-se aos 10% anunciados em abril e elevando o total da tarifa para 50%.

No entanto, o decreto estabelece uma longa lista de quase 700 exceções — entre os 4 mil itens que o Brasil exporta para os EUA — a essa tarifa adicional de 40%, entre elas aviões da Embraer, peças aeronáuticas (como turbinas, pneus e motores), suco de laranja, castanhas, vários insumos de madeira, celulose, ferro-gusa, minério de ferro, equipamentos elétricos e petróleo, que já vinha sendo tirado das listas de tarifas dos EUA para os países.

"Continuamos acreditando e defendendo firmemente o retorno à regra de tarifa zero para a indústria aeroespacial global. Mais importante ainda, apoiamos o diálogo contínuo entre os governos brasileiro e norte-americano e permanecemos confiantes em um resultado positivo para os dois países", diz o texto.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/07/2025

'NÃO É O PIOR CENÁRIO POSSÍVEL', DIZ SECRETÁRIO DO TESOUREIRO SOBRE EXCEÇÕES DO TARIFAÇÃO DOS EUA

Rogério Ceron, no entanto, reiterou que ainda é necessário avaliar as medidas com atenção
Por Bernardo Lima — Brasília



Rogério Ceron, secretário do Tesouro Nacional — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, avaliou nesta quarta-feira que as exceções de setores como determinados alimentos, minérios e aviação civil no tarifação do governo americano a produtos brasileiros é uma melhora diante do cenário que estava desenhado anteriormente.

Durante coletiva de imprensa do resultado do Tesouro Nacional, Ceron foi informado das exceções, e evitou fazer avaliação de mérito até ver as medidas detalhadas. No entanto, ele avaliou como "positivo" que alguns setores não tenham ficado de fora da sobretaxa dos americanos.

— Eu não consigo reagir, porque não vou tomar esse risco, nem ser leviano de reagir assim, preciso olhar, nem sei como o restante da equipe está olhando, mas me parece, que do ponto de vista de efeito econômico, é positivo, é melhor que o cenário anterior, mas preciso entender um pouco o detalhe dele. [...] Dentre os cenários possíveis, não é o pior cenário possível, é um cenário mais benéfico do que poderia ser.

Segundo o secretário, o governo está atento aos efeitos que a taxação terá sobre a atividade econômica brasileira e as contas públicas. Ceron garantiu que a reação do governo brasileiro deve ser "razoável".

— Para tranquilizar dos dois lados, estamos atentos aos efeitos e pensando em uma forma razoável e com bastante racionalidade de como se preparar para permitir, que enquanto esse cenário não se resolve, a gente consiga ter instrumentos a disposição para dar o suporte, na medida do necessário, para que as coisas continuem bem, como estão nesse momento.

O governo já tem um plano de contingência pronto e apresentado ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva, conforme já declarado pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad. Segundo interlocutores, é bastante provável que o governo crie um programa de manutenção de empregos, similar ao que foi adotado na pandemia de Covid-19.

Nesta quarta, Ceron preferiu não detalhar os possíveis impactos fiscais que o plano teria sobre as contas do Tesouro. Segundo ele, o presidente Lula ainda precisa escolher qual caminho o governo tomará diante da taxaço.

— Todo processo de estimativa dos impactos e custos das ações está feito mas ainda não tenho liberdade para publicizar. Não tenho problema nenhum quando puder explicar direitinho os efeitos, acredito que já estão bem dimensionados.

O presidente americano Donald Trump assinou nesta tarde uma ordem executiva implementando uma tarifa adicional de 40% sobre o Brasil, elevando o total da tarifa para 50%. A informação foi divulgada por volta das 15h em um comunicado da Casa Branca. Em vez de entrar em vigor no dia 1º de agosto, como havia sido anunciado por Trump, o decreto adia por sete dias a partir de hoje a implementação.

No entanto, o decreto estabelece uma longa lista de exceções, contemplando alguma das principais exportações do Brasil para os EUA, como aviões da Embraer, peças aeronáuticas, suco de laranja, madeira, vários insumos de madeira, celulose, equipamentos elétricos e petróleo, que já vinha sendo tirado das listas de tarifas dos EUA para os países.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/07/2025

LEI MAGNITSKY CONTRA MORAES: INTERLOCUTORES DO GOVERNO LULA VEEM UM 'PASSO ATRÁS' NA CRISE ENTRE BRASIL E EUA

Horas depois, Trump assinou ordem com implementação da sobretaxa de 50% sobre as exportações brasileiras. Pessoas que acompanham o assunto pedem cautela neste momento

Por Eliane Oliveira — Brasília



O ministro Alexandre de Moraes, durante sessão no plenário do STF — Foto: Fellipe Sampaio /STF/25-06-2025

O uso da Lei Magnitsky pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, contra o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes, mostra um retrocesso na tentativa de diálogo entre os governos do Brasil e dos EUA para um acordo comercial, afirmam interlocutores do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva ouvidos pelo GLOBO. A avaliação é que foi dado "um passo atrás"

na crise entre os dois países. O impasse escalou e os desdobramentos são imprevisíveis.

Por outro lado, o presidente Donald Trump assinou uma ordem executiva que determina a implementação, em sete dias, da cobrança de uma sobretaxa de 50% sobre as exportações

brasileiras. A medida deixou de fora vários produtos importantes para as empresas importadoras americanas e está sendo examinada pela equipe econômica do governo Lula.

A notícia das sanções contra Moraes e confirmação de que o Brasil será alvo da política protecionista dos EUA foram recebidas com preocupação pelo governo brasileiro. Pessoas que acompanham o assunto disseram que é preciso cautela neste momento.

Nesta quarta-feira, o governo americano anunciou da Magnitsky contra Moraes, que já estava proibido de entrar naquele país, com a suspensão de seu visto. A lei prevê uma série de sanções para as quais não cabem recurso judicial, como o bloqueio de bens, operações bancárias e uso de cartão de crédito internacional de empresas instaladas nos EUA.

Instantes depois, em uma rede social, o secretário de Estado americano, Marco Rubio, deixou no ar uma ameaça de que outras autoridades brasileiras poderão ser punidas:

"O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), foi sancionado no âmbito do programa de sanções Global Magnitsky por graves violações de direitos humanos. Que este seja um alerta para aqueles que atropelam os direitos fundamentais de seus compatriotas — togas judiciais".

Na terça-feira, em momentos diferentes, tanto o vice-presidente Geraldo Alckmin como o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, deram declarações mais otimistas sobre contatos com autoridades americanas para a negociação de um acordo que livre as exportações brasileiras de uma sobretaxa de 50%, que entrará em vigor na sexta-feira. Haddad disse que trabalhava para, em breve, ter um encontro com o secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent.

Além disso, pela primeira vez um representante do governo americano participou de uma reunião com Alckmin e dirigentes das grandes plataformas digitais dos EUA: o subsecretário para o Comércio Internacional do governo dos Estados Unidos, William Kimmit. O vice de Lula afirmou que é preciso avançar em todas as convergências.

Aparentemente, segundo interlocutores, Trump está decidido a aumentar o escopo de sanções contra membros do Judiciário brasileiro e usa o tarifaço para pressionar o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva a fazer algo para deter o processo em curso contra o ex-presidente Jair Bolsonaro por tentativa de golpe de Estado.

Mas Lula já deixou claro, várias vezes, que não vai aceitar incluir a atuação do Judiciário brasileiro em uma negociação comercial. Alega que o Brasil é um país soberano e tem poderes independentes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/07/2025

RELAÇÃO ENTRE BRASIL E RÚSSIA PODE GERAR NOVA TENSÃO COM OS EUA, DIZEM SENADORES QUE VIAJARAM A WASHINGTON

Grupo foi recebido por nove parlamentares, sendo oito democratas e um republicano, do partido de Trump

Por Lauriberto Pompeu — Brasília

Integrantes da comitiva de senadores brasileiros que foi à Washington dialogar a respeito do tarifaço sobre produtos brasileiros, anunciado pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disseram ter ouvido de parlamentares americanos que há uma preocupação das relações comerciais estabelecidas entre Brasil e Rússia.

Os parlamentares afirmaram que a relação com o mercado russo, rival dos EUA, é vista como um dos fatores de desgaste com o país comandado por Trump. O Brasil tem um fluxo intenso de compras de óleo e fertilizantes da Rússia.



Comitiva de senadores brasileiros é recebida pelo democrata Martin Heinrich — Foto: Divulgação

No início de julho, Trump enviou uma carta endereçada ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciando que taxaria em 50%, a partir do dia 1º de agosto, as mercadorias brasileiras. Ele ligou essas taxas à condução do Supremo Tribunal Federal (STF) na ação penal que processa o ex-presidente Jair Bolsonaro por articular uma trama golpista para mantê-lo no poder.

A senadora Tereza Cristina (PP-MS), uma das principais representantes da bancada ruralista do Congresso e ex-ministra da Agricultura no governo de Jair Bolsonaro, disse que o assunto é “um tema sensível” para os americanos e que há uma articulação para que seja aprovada uma lei que puna aqueles que compram da Rússia. Em tramitação no Congresso americano, o projeto pune com tarifas de até 500% aqueles que comprarem petróleo, gás e urânio do país.

A parlamentar também disse que a relação com a Rússia será citada no relatório que a comitiva de senadores brasileiros irá elaborar sobre a viagem feita aos EUA.

— Esse assunto de compra de óleo e fertilizantes da Rússia é um assunto sensível e ele tem que estar no nosso relatório sim quando voltarmos ao Brasil. É um assunto que ouvimos não só de parlamentares, mas da iniciativa privada. Os senadores com quem conversamos, tanto o republicano, quanto os democratas, tocam nesse assunto – declarou.

– Eles estão preocupados em acabar com a guerra (com a Ucrânia) e acham que quem compra da Rússia dá munição para ela continuar tendo recursos para continuar a guerra, tanto é que estão tentando fazer uma lei que seja lida ainda antes do recesso aqui nos Estados Unidos – também disse a senadora.

Por sua vez, o líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), avaliou como improvável que o Brasil pare o fluxo comercial que possui com o país.

– Temos um agronegócio potentíssimo e nós temos dependência praticamente de 100% de fertilizante, fertilizante falta no mundo inteiro. Isso foi dito para eles, ninguém faz o que quer, faz o que precisa. Não está sobrando por aí, não tem como deixar de comprar. E no negócio do combustível quem compra não é o governo brasileiro, são empresas que importam para revender no mercado interno.

O petista também descartou que uma conversa entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump aconteça até o dia 1º de agosto. Wagner declarou que uma reunião presencial entre os dois chefes de Estado seria o melhor caminho e que, nesse encontro, a questão da Rússia pode ser discutida:

— A compra da Rússia é uma questão que pode ser debatida no encontro bilateral. Só não vou dizer que vamos debater a questão do Judiciário porque no nosso país as coisas são independentes. A gente pode até conversar, mas a gente não manda no Judiciário.

O líder da comitiva, o senador Nelsinho Trad (PSD-MS), presidente da Comissão de Relações Exteriores do Senado, avaliou o trabalho do grupo, que volta hoje ao Brasil, como positivo.

– Fomos recebidos por nove parlamentares, sendo oito democratas e um republicano. Conseguimos passar para eles a necessidade de manter esse canal de diálogo diante do caminho que vamos ter pela frente. O que de concreto a gente está levando para o Brasil em relação à nossa prerrogativa, porque não temos como negociar, a gente não é do Executivo, a gente é do Legislativo, foi abrir

canais, caminhos para que essa relação pudesse ser azeitada e com isso facilitar na frente novas tratativas de diálogo.

Da mesma forma, o senador Carlos Viana (Podemos-MG) disse que os parlamentares americanos demonstraram apoiar o comércio brasileiro.

– Nós ouvimos ontem dos senadores americanos que taxar o Brasil nesses setores, café, grãos e outras áreas que eles têm dependência seria um gol contra.

Na terça-feira, em entrevista à CNBC Internacional, o secretário do Comércio dos Estados Unidos, Howard Lutnick, afirmou que produtos que não são produzidos internamente pelos EUA poderiam entrar no país com tarifa zero. Ele citou produtos como manga, café, cacau e alguns recursos naturais, sem, no entanto, mencionar o Brasil, principal fornecedor de café para os EUA, e que outros países poderiam se beneficiar com tais isenções.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/07/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - LULA E MORAES JOGARAM O BRASIL NA PIOR CRISE DIPLOMÁTICA DESDE A INDEPENDÊNCIA

Como se descobriu na crise, País simplesmente não tem uma estrutura para tratar de assuntos importantes com os Estados Unidos

Por J.R. Guzzo

O Brasil, após dois anos e meio de governo Lula e uns seis de Junta Judiciária comandada pelo ministro Alexandre de Moraes, está enterrado na pior crise diplomática que já viveu desde o dia Sete de Setembro de 1822. Para a rataria gorda de governo é mais uma oportunidade de se exhibir, dar carteirada de patriota e fingir coragem sem correr risco. Para os brasileiros, que pagarão até a última dracma deste prejuízo, é um jogo de perde-perde.

Não há como ganhar. O cidadão brasileiro decente tem de ficar ao lado do Brasil, por imperativo moral elementar – certo ou errado, meu país vem em primeiro lugar. No caso do atual conflito com os Estados Unidos, o Brasil está errado, ou o seu governo está errado, o que na prática acaba dando na mesma. Mas o brasileiro está vendido e mal pago nessa história: a opção de ficar a favor de uma potência estrangeira não é disponível, e todos terão de entrar agora numa briga que jamais quiserem comprar.



Ministro Alexandre de Moraes cumprimenta o presidente Lula durante o ato de Sete de Setembro em 2024 Foto: Wilton Júnior/Estadão

Na verdade, nem o povo brasileiro e nem os Estados Unidos quiseram brigar. Os únicos que quiseram brigar foram o governo Lula, o Clube Che Guevara a que foi reduzido o STF e a as facções mais extremistas que hoje governam o Brasil. Donald Trump fez exigências que nenhum país pode aceitar, mesmo levando no

lombo tarifas de 50% nas suas exportações para os Estados Unidos? Fez. Mas quem fez tudo para criar aqui no Brasil a situação que levou Trump a adotar as sanções? Aí é puro Lula-STF.

Não há nada que Lula não tenha feito em seu terceiro governo (fora os outros) para anunciar ao mundo: “O Brasil é inimigo dos Estados Unidos.” Os brasileiros jamais pediram isso - mas o presidente e a extrema esquerda que hoje guia o que ele pensa, diz e faz, sonham há 40 anos com um Brasil de relações rompidas com os americanos, ou o mais longe, frio e hostil que for possível.

Lula nomeou como comandante da sua “política externa” uma múmia dos tempos do Muro de Berlim e dos Cortadores de Cana de Cuba, militante do Hamas (escreveu o prefácio de um livro sobre a diplomacia do grupo terrorista) e fiador das eleições da Venezuela de Nicolás Maduro. Permitiu que navios de guerra do Irã, que o mundo livre trata oficialmente como país terrorista, atracassem no Rio de Janeiro. Disse que a eleição de Trump seria “a volta do fascismo”.

Lula propõe o fim do dólar como moeda do comércio internacional. Chamou um especialista da China para “regular” as redes sociais no Brasil. Acusa Israel de “genocídio”, e flerta com a ideia de romper relações com o país que o Brasil ajudou a fundar. Culpa a Ucrânia pela invasão de seu próprio território. Apoia na prática o roubo das eleições na Venezuela e fez do Brasil um aliado intransigente de todas as ditaduras do mundo. Tornou-se também um dos países mais antissemitas do cenário internacional – aliás, acaba de retirar-se da Associação Pela Memória do Holocausto

Não é razoável, simplesmente, esperar que o governo americano fique olhando para tudo isso e ache que não há problema nenhum. É óbvio que há. Assim como a Rússia não concorda com a presença de mísseis da OTAN nas fronteiras do seu território, os Estados Unidos também não consideram uma boa ideia ficar em contemplação passiva com a formação de um inimigo cada vez mais agressivo à sua porta. É possível, talvez, hostilizar os Estados Unidos à distância. De perto, a história já é outra.

Para formar a tempestade perfeita, o STF veio se jogar de corpo e alma no apoio à guerra santa de Lula – declarou, ele próprio, a sua guerra particular contra os Estados Unidos, ao transformar o Brasil num país-pária da comunidade democrática mundial. Fez isso eliminando o ordenamento jurídico nacional, os direitos humano e as liberdades públicas para punir inimigos políticos do regime com seus processos contra o “golpe”. Cada vez mais, a propósito, o mundo toma conhecimento dos detalhes sórdidos do que o STF está fazendo – e é duro ficar no papel de “vítima do Trump” quando você tranca na prisão senhoras de 74 anos, e obrigadas a andar de cadeira de rodas, por oferecerem risco à segurança da democracia.

Lula, com o apoio de muita gente, acusa de sabotadores, traidores da pátria e inimigos do Brasil todos os que discordam do seu comportamento irresponsável na política externa – aí sim, uma sucessão de atos lesivos objetivamente ao país. É do interesse nacional do Brasil, obviamente, manter as melhores relações possíveis com a maior potência econômica, militar e política do mundo; a China, por exemplo, acha que é essencial para ela. Lula acha que não. Desde o começo do conflito, em vez de buscar algum ponto de concórdia, dedica 100% do seu tempo a insultar, agredir, debochar, mentir, fazer demagogia – tudo, menos buscar entendimento.

O que dizer de um presidente que afirma, a respeito do seu principal negociador no conflito: “O Alckmin quer negociar com todo mundo; o problema é que ninguém quer negociar com o Alckmin”. É sério, isso? Lula nunca quis negociar nada com os Estados Unidos. Se quisesse, não teria o que propor. Se tivesse alguma proposta, não saberia como chegar a quem decide as coisas no governo americano. Como se descobriu na crise, o Brasil simplesmente não tem uma estrutura para tratar de assuntos importantes com os Estados Unidos; tem acesso ao Hamas e ao PCC, mas não tem acesso à maior potência do planeta. São esses, os patriotas de hoje?

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/07/2025

TARIFAÇO DE TRUMP DEIXA DE FORA LARANJA, CELULOSE E EMBRAER. PRINCIPAIS AFETADOS SERÃO CAFÉ E CARNES

Decreto do governo americano traz 694 exceções ao aumento da tarifa para 50%; entrada em vigor será daqui a sete dias

Por Redação

Foram três semanas de tensão entre empresários, associações setoriais e o governo, desde que o presidente americano Donald Trump anunciou, em 9 de julho, que as exportações brasileiras seriam taxadas em 50% - o que praticamente inviabilizaria a venda de boa parte dos produtos nacionais. Foi um período de conversas, negociações, lobbies, promessas, tudo na tentativa de amenizar o máximo possível os efeitos da taxa para os negócios no Brasil. Nesta quarta-feira, 30, veio o anúncio oficial do governo americano, que gerou um misto de alívio entre os setores que ficaram de fora e de muita apreensão entre os que não conseguiram escapar.

É uma longa lista de exceções - são 694 itens. Entre eles estão alguns produtos importantes na lista de exportações brasileira, como o suco de laranja, a celulose e aviões da Embraer. Por outro lado, alguns produtos de peso na balança, como café, carnes e frutas passarão a ter uma alíquota extra de 40% - que se soma à de 10% atualmente em vigor, chegando à taxa de 50%. A medida entrará em vigor dentro de sete dias.



Trump assinou nesta quarta-feira, 30, a taxa sobre o Brasil Foto: Joyce N. Boghosian/White House

Uma estimativa preliminar da Leme Consultores avalia que as exceções ao tarifaço atingem mais de 40% das exportações brasileiras para os EUA. De janeiro a junho deste ano, o Brasil exportou US\$ 20 bilhões para os Estados Unidos. Desse total, US\$ 8,2 bilhões (41%) são de produtos que figuram na lista de exceções de Trump, enquanto US\$ 11,81 bilhões são produtos que foram atingidos (59%).

Mesmo com as exceções, o impacto das tarifas de Trump para o Brasil será “muito grande”, segundo o ex-secretário de Comércio Exterior Welber Barral. “Uma taxa de 50% é muito alta mesmo. A situação do Brasil é bem pior do que a da Europa e a do Japão, por exemplo, que foram taxados em 15%. Vai afetar muito o País, inclusive produtos em que o Brasil compete com outros, como a carne.”

Segundo o secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, uma avaliação preliminar da medida, feita logo após a divulgação, indicava que o cenário de impacto com o tarifaço dos EUA não era “o pior possível”. “Parece que, do ponto de vista de efeito econômico, é menor que o cenário anterior”, afirmou, reforçando que não poderia reagir precipitadamente sem antes conhecer em detalhes a medida, incluindo as exceções no tarifaço aplicado pelos EUA. “O cenário do tarifaço não sendo o pior não quer dizer que não há impactos.”

Os setores que ficaram de fora, claro, comemoraram. Entre eles, os exportadores de suco de laranja. O diretor executivo da associação CitrusBR, que abriga as grandes empresas do setor, Ibiapaba Netto, disse ter recebido a notícia “com alívio e responsabilidade”.

Porém, mesmo desidratado em relação ao que se esperava, ainda assim a taxa é extremamente alta para muitos setores, o que deve provocar problemas graves em muitas empresas, provavelmente até com fechamentos de unidades e demissões.

José Velloso, presidente executivo da Associação Brasileira de Máquinas (Abimaq), observou que o setor não foi contemplado na lista de exceções. A visão dele é de que Trump beneficiou apenas produtos que terão impacto sobre a economia americana e, no caso das máquinas, o Brasil é visto como um concorrente. Ele disse, contudo, que houve pelo menos a boa notícia de que os produtos já em trânsito para os EUA não serão tarifados.



Com esse cenário colocado, logo após o anúncio, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva se reuniu com um grupo de ministros para discutir os próximos passos. Entre os presentes, os ministros da Fazenda, Fernando Haddad, da Advocacia-Geral da União, Jorge Messias, da Secretaria de Comunicação Social, Sidônio Palmeira, da Secretaria de Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann, além do vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin.

Tom político

O texto da ordem executiva assinada por Trump (leia a íntegra aqui) para justificar a taxaço ao Brasil trouxe um tom muito mais político do que econômico. Ataca o governo brasileiro e o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), e faz uma defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro e de “milhares de seus apoiadores” como alvos de “violações dos direitos humanos que minaram o Estado de Direito no Brasil”.

No texto, a Casa Branca informa: “Hoje, o presidente Donald J. Trump assinou uma Ordem Executiva implementando uma tarifa adicional de 40% sobre o Brasil, elevando o valor total da tarifa para 50%, para lidar com políticas, práticas e ações recentes do governo brasileiro que constituem uma ameaça incomum e extraordinária à segurança nacional, à política externa e à economia dos Estados Unidos”.

A ordem declara uma nova emergência nacional, “utilizando a autoridade do presidente sob a Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional de 1977 (IEEPA) e estabelece uma tarifa adicional de 40% para lidar com as políticas e ações incomuns e extraordinárias do governo do Brasil que prejudicam empresas americanas, os direitos de liberdade de expressão de cidadãos americanos, a política externa dos EUA e a economia dos EUA”.

Esse tom político permeou todas as discussões em torno do tarifaço, desde o início. Quando anunciou a taxaço, em 9 de julho, Trump justificou a medida dizendo que havia uma “caça às bruxas no Brasil”, referindo-se ao julgamento de Jair Bolsonaro no Supremo Tribunal Federal. A questão econômica ficou em segundo plano nessas discussões, até porque os Estados Unidos são superavitários há muitos anos na relação comercial com o Brasil.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/07/2025

TRUMP ESTÁ VENCENDO SUA GUERRA COMERCIAL. O QUE ISSO SIGNIFICA PARA A ECONOMIA?

Visão do presidente para remodelar o comércio global está se encaixando, mas ele está embarcando em um experimento que, segundo os economistas, ainda pode produzir resultados prejudiciais à economia

Por Ana Swanson (The New York Times)

Nos últimos seis meses, os Estados Unidos deixaram para trás a ordem comercial global que persistiu por décadas em favor de algo drasticamente diferente e em grande parte não testado.

Economias, como União Europeia e Japão, fizeram as pazes abruptamente com tarifas mais altas sobre suas exportações, aquiescendo às exigências do presidente Trump para evitar guerras comerciais prejudiciais e para reduzir um pouco as tarifas americanas ainda mais altas.

À medida que as principais economias se alinham para assinar acordos que incluem as tarifas mais altas da história moderna, a visão do presidente para o comércio global está se concretizando rapidamente. Esse novo normal usa a economia americana como alavanca, com outros países aceitando tarifas de 15% a 20% para fazer negócios com os Estados Unidos. Taxas ainda mais altas serão impostas às exportações de produtos essenciais, como o aço, ou a determinados países adversários, como a China.



O resultado aparentemente provou que Trump estava certo ao afirmar que suas ameaças tarifárias são uma poderosa ferramenta de negociação. E a reação silenciosa do mercado às tarifas de 15% sobre o Japão e a União Europeia sugere que o pânico que muitos esperavam de suas taxas anteriores, mais extremas, pode não se materializar.

Donald Trump e Ursula von der Leyen, chefe da Comissão Europeia, anunciando um acordo comercial no domingo, 27, na Escócia. Muitos economistas continuam prevendo que as tarifas de

Trump resultarão em preços mais altos para os consumidores dos EUA Foto: Tierney L. Cross/NYT

Nigel Green, executivo-chefe do deVere Group, uma consultoria financeira global, chamou o acordo com a União Europeia de “uma redefinição, não uma resolução”.

Embora o plano do presidente para o comércio global pareça agora uma vitória política, ainda é muito mais discutível se ele será um sucesso econômico. O governo Trump embarcou essencialmente em um vasto experimento econômico, com níveis de tarifas não vistos nos Estados Unidos desde o início do século XX.

As taxas que Trump está pedindo para outros países concordarem são normalmente usadas por economias pobres que tentam proteger indústrias nascentes, não por potências industriais como os Estados Unidos.

Trump e seus apoiadores argumentam que tarifas mais altas incentivarão muito mais empresas a produzir nos Estados Unidos, criando empregos em fábricas americanas e tendo um impacto mínimo sobre as empresas e os consumidores. O presidente também insiste que os governos estrangeiros, e não as empresas ou os consumidores dos EUA, pagarão as tarifas, apesar de pesquisas de longa data mostrarem que os americanos acabam arcando com o ônus.

Clyde Prestowitz, ex-funcionário do governo dos EUA e fundador do Economic Strategy Institute, disse que a América de Trump tem “muitas semelhanças” com os Estados Unidos antes de 1946 e outros países, como a China, que construíram suas economias com as chamadas políticas mercantilistas, usando o protecionismo para tentar acumular excedentes comerciais e riqueza.

“Funcionou para a Inglaterra, os EUA, a França, o Benelux, a Alemanha, o Japão, a Coreia e todos os outros que ficaram ricos”, disse Prestowitz.

Mas muitos economistas continuam a prever que as tarifas de Trump resultarão em preços mais altos tanto para as empresas que importam produtos quanto para os consumidores que os compram. Eles esperam que isso desacelere a economia e que o tiro saia pela culatra, pelo menos, nos esforços do presidente para estimular a produção.

Nas últimas semanas, montadoras como a General Motors e a Volkswagen relataram prejuízos de mais de US\$ 1 bilhão decorrentes das tarifas.

“O que se perde na tradução é que, mesmo enquanto esses acordos estão sendo fechados, a eventual taxa tarifária provavelmente atingirá um pico de cerca de 20%, o que representa um grande aumento em relação aos 3%”, disse Diane Swonk, economista-chefe da KPMG.

Embora as pessoas esperassem que o efeito econômico das tarifas fosse “instantâneo”, disse Swonk, sua implantação tem sido irregular, com muitas paradas e inícios, e está levando tempo para que o impacto atue nas cadeias de suprimentos. Pesquisas econômicas sugerem que leva de 6 a 18 meses para que todos os efeitos das tarifas apareçam, disse ela, e que a guerra comercial do

primeiro mandato de Trump com a China, que começou em 2018, não levou à fraqueza na fabricação até o ano seguinte.



Porto de Baltimore: comércio internacional gera cerca de um quarto da atividade econômica dos EUA Foto: Alyssa Schukar/NYT

Brad Setser, economista do Conselho de Relações Exteriores, disse acreditar que as tarifas são “grandes o suficiente para desacelerar a economia” e “uma mudança significativa na política, que eu acho que a maioria dos americanos sentirá”.

Mas ele advertiu que as tarifas provavelmente não são significativas o suficiente para empurrar a economia dos EUA para uma recessão, e que os aumentos de preços para os consumidores seriam “grandes o suficiente para serem notados, mas não um choque gigantesco”. Os compradores de pequenos eletrodomésticos, roupas e brinquedos provavelmente sofrerão um impacto neste outono, dadas as tarifas de 20% a 30% sobre muitos países asiáticos que fabricam esses produtos, disse Setser.

“É uma política que, na maioria dos modelos, desaceleraria a economia, mas não impediria o crescimento da economia”, disse ele.

Alguns analistas argumentaram que os recentes anúncios de acordos foram positivos porque evitaram, por enquanto, a probabilidade de guerras comerciais com os principais parceiros comerciais, mas alguns dizem que os acordos têm benefícios econômicos limitados além disso.

Stephen Olson, ex-negociador comercial dos EUA, chamou o acordo entre os EUA e a UE de “altamente protecionista e sem remorso mercantilista” e disse que a União Europeia “jogou uma mão ruim da melhor forma possível”.

“A UE vê valor em relações comerciais saudáveis, robustas e abertas no Atlântico Norte. O presidente Trump não vê”, disse Olson, pesquisador visitante sênior do ISEAS-Yusof Ishak Institute, uma instituição de pesquisa em Cingapura. Ele acrescentou: “Ao avaliarmos o que sabemos sobre o acordo, é justo dizer que ele poderia ter sido pior, mas isso não é um endosso significativo”.

Os esforços de Trump para redesenhar o mapa do comércio global ainda não terminaram. Seu governo ainda não esclareceu quais taxas tarifárias serão aplicadas a dezenas de países a partir de sexta-feira, 1º, o prazo final para fechar acordos. De acordo com o monitoramento da Goldman Sachs, os parceiros comerciais que respondem por 56% das importações dos EUA — incluindo Canadá, México, Coreia do Sul, Brasil e Índia — ainda não assinaram acordos preliminares.

Os analistas disseram que também é possível que os acordos fechados por Trump possam se desfazer rapidamente, dada sua propensão a fazer novas ameaças tarifárias e renegociar acordos que até ele mesmo assinou. As autoridades dos EUA sinalizaram que esperam emitir novas tarifas sobre semicondutores e produtos farmacêuticos nas próximas duas ou três semanas, o que poderia redirecionar ainda mais o comércio e irritar alguns parceiros comerciais.

Como uma economia grande e diversificada, os Estados Unidos geralmente são menos dependentes do comércio do que outros países. O comércio gera cerca de um quarto da atividade econômica dos EUA, em comparação com mais de dois terços no México e no Canadá. No Canadá, dizem os analistas, as tarifas dos EUA podem desencadear uma recessão, a menos que se chegue a um acordo com os Estados Unidos.

Mas os efeitos das tarifas ainda repercutem na economia dos EUA, aumentando os custos para empresas e consumidores. Isso faz com que as empresas tenham menos dinheiro para gastar em

contratações, expansão e inovação, além de desacelerar os gastos dos consumidores, o verdadeiro motor da economia.

Os economistas também têm dúvidas de que esses acordos comerciais atingirão uma das metas mais importantes de Trump: reduzir o déficit comercial do país, que ele vê como prova de que os Estados Unidos estão sendo enganados.

Setser disse que as tarifas podem diminuir ou aumentar os déficits comerciais com países individuais, mas que ele espera que as tarifas tenham pouco impacto sobre o déficit comercial dos EUA em geral, a menos que prejudiquem a economia e diminuam os gastos dos consumidores.

Maurice Obstfeld, membro sênior do Peterson Institute for International Economics, que argumentou que os déficits comerciais são determinados mais por fatores como taxas de poupança e gastos do governo, também disse esperar que as tarifas tenham pouco impacto sobre o déficit comercial geral dos EUA.

“Duvido que esses acordos reduzam substancialmente o déficit comercial dos EUA, especialmente com o governo Trump tendo aprovado um projeto de lei fiscal que aumenta drasticamente o déficit orçamentário federal no curto prazo”, disse ele.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/07/2025

REAÇÃO DO BRASIL À TARIFA DOS EUA PODE ENCARECER PRODUÇÃO AGRÍCOLA, DIZEM REPRESENTANTES DO SETOR

Agronegócio teme que retaliações, como sobretaxar insumos ou quebrar patentes, elevem ainda mais os custos de produção já pressionados pela valorização do dólar

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - À medida que se aproxima a entrada em vigor da tarifa de 50% imposta pelos Estados Unidos aos produtos brasileiros, cresce no setor agropecuário o temor pela intensidade das respostas do governo brasileiro. Há dois temas que acendem o alerta do segmento em relação à eventual reação do Brasil: a imposição de tarifas recíprocas sobre insumos importados dos EUA e a quebra de patentes de biotecnologias e insumos agrícolas, segundo interlocutores ouvidos pelo Estadão/Broadcast.

Representantes do agronegócio antevêm aumento do custo de produção caso o Brasil aumente as tarifas sobre produtos importados dos EUA, além da pressão já sentida pela valorização cambial. “A preocupação não é somente com a perda das exportações, mas também com o aumento do custo de fertilizantes, defensivos, sementes e biotecnologia, caso o Brasil resolva retaliar”, explicou uma liderança do setor.

A apreensão é justificada, pois no comércio internacional quem paga pela tarifa é o importador. Neste caso, as indústrias brasileiras tenderiam a repassar ao preço final dos produtos o maior custo com insumos trazidos de fora, implicando a elevação do custo de produção das lavouras.

“Sobretaxar os insumos americanos seria um desastre”, observou um empresário, grande produtor de grãos, à reportagem. Ele lembra que já houve aumento no custo dos insumos importados, considerando a valorização de cerca de 2% do dólar ante o real, desde o anúncio do tarifaço pelo governo norte-americano em 9 de julho.



Agronegócio vê aumento do custo de produção caso o Brasil eleve as tarifas sobre produtos importados dos EUA Foto: Tiago Queiroz/Estadão



Embora os Estados Unidos não sejam o principal fornecedor de fertilizantes para o Brasil, 3% do que é aplicado nas lavouras nacionais advém do País, segundo dados do Comextat — sistema de estatísticas do comércio exterior do governo brasileiro, com desembolso de US\$ 605 milhões em 2024. De defensivos agrícolas, o Brasil importa aproximadamente US\$ 1,4 bilhão por ano de produtos provenientes dos Estados Unidos, com 23 mil toneladas internalizadas no último ano.

Outro integrante da indústria lembra que há volume significativo de importação de produtos de “meio de produção”, o que também pode comprometer as entregas do setor com maior custo. “A indústria seria mais prejudicada com uma eventual retaliação do Brasil”, apontou um executivo do setor.

O receio dos representantes deve-se, em parte, ao fato de que autoridades do governo já sinalizaram a intenção de adotar a lei da reciprocidade, caso a tarifa prevista para 1º de agosto se concretize. Logo após o anúncio da sobretaxa pelo governo norte-americano, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva chegou a dizer: “Se ele (Trump) cobrar 50% da gente, a gente vai cobrar 50% dele”. Depois, o governo recuou e vem sinalizando que uma eventual reciprocidade de tarifas não seria linear, em virtude, justamente, dos eventuais impactos para a indústria pelos insumos importados americanos.

O governo vem manifestando que o objetivo é esgotar as negociações com os Estados Unidos por meio das vias diplomáticas. Mas, em paralelo, prepara um pacote de respostas que pode ser acionado caso as negociações não prosperem. Esse pacote é elaborado no amparo da Lei da Reciprocidade Econômica.

O temor aflige também as multinacionais que atuam no País com licenciamento de tecnologias patenteadas. A quebra de propriedade intelectual e de patentes, em especial de medicamentos, é uma das opções mais maduras dentro do governo como eventual reação aos EUA, caso não haja reversão do tarifaço, como já mostrou o Estadão/Broadcast. Há a avaliação de que o Brasil possa antecipar, por exemplo, o fim do período em que há direito de patentes dos fabricantes.

A quebra de patentes é a medida mais avançada porque foi a primeira saída avaliada por áreas técnicas do governo assim que Trump venceu a eleição, no fim do ano passado, e já começou a incorporar ameaças comerciais em seus discursos. Os estudos foram interrompidos quando o Brasil ficou entre os países com as menores sobretarifas — de 10%, no “Liberation Day” de 2 de abril. A suspensão de patentes é considerada uma das medidas mais eficientes para sensibilizar o governo norte-americano, dada a sensibilidade do tema da propriedade intelectual no país.

Além disso, a quebra de patentes é uma medida com precedente. Durante o contencioso do algodão entre Brasil e Estados Unidos, disputa que se estendeu de 2002 a 2014, os Estados Unidos retomaram as tratativas com o Brasil somente após a ameaça brasileira de quebra de propriedade intelectual, lembram fontes que conduziram as negociações à época.

Representantes da indústria e de multinacionais americanas que atuam no País já pediram ao governo que a medida seja adotada apenas em “último caso”. O risco de quebra ou de suspensão de patentes geraria, segundo interlocutores do setor, imprevisibilidade para empresas que operam no País e falta de segurança jurídica após investimentos de “milhões de dólares” em inovação de insumos agrícolas. “As empresas precisam da garantia de que terão retorno mínimo ao oferecer os produtos ao mercado após anos de aporte em pesquisa”, observou um interlocutor do setor.

A preocupação foi externada recentemente pela Croplife Brasil (associação que representa a indústria de defensivos químicos, bioinsumos, biotecnologia e mudas e sementes), em encontro com a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA).

Em nota, a CropLife Brasil afirmou que monitora o cenário do setor agroindustrial e os possíveis impactos decorrentes da aplicação da tarifa de 50% sobre produtos brasileiros que acessam o mercado norte-americano, bem como de eventual retaliação por parte do governo brasileiro sobre a medida. A entidade afirma que há dois riscos para a indústria de tecnologias agrícolas.

“O primeiro deles decorre de uma eventual imposição de tarifas recíprocas, com implicação direta nos preços de defensivos agrícolas importados dos EUA (14% do valor total). Essa medida acarretaria o conseqüente aumento do custo da produção agrícola e num importante impacto sobre o preço dos alimentos. Além disso, a eventual quebra de patentes de tecnologias como ação de retaliação brasileira pode, no médio e longo prazos, acarretar impactos sistêmicos na cadeia de suprimentos, prejudicar o acesso dos produtores brasileiros a soluções modernas e sustentáveis e enfraquecer a posição do País como líder em produtividade agrícola”, disse a CropLife na nota.

A entidade justifica que o processo de inovação de uma tecnologia exige alto investimento e pesquisa. “O desenvolvimento de um defensivo químico ou de uma nova semente com biotecnologia, por exemplo, chega a levar mais de dez anos de testes e estudos, além de investimentos de centenas de milhões de dólares. A quebra da confiança na lei de patentes pode comprometer os investimentos em pesquisa, gerando prejuízos para a agricultura brasileira”, alerta a CropLife Brasil na nota.

A entidade cita como exemplo a Argentina, onde não há pagamento de direitos de propriedade intelectual nas sementes salvas por parte dos produtores, o que acarreta, segundo a entidade, a falta de estímulo à inovação e ao melhoramento genético no país, que tem produtividade de soja 30% menor do que a do Brasil.

“A CropLife, assim como demais entidades da indústria nacional, defende a prorrogação da negociação e do diálogo entre os dois países, dado o comprometimento a diversas cadeias produtivas em caso de imposição tarifária e/ou ações de retaliação”, finaliza.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/07/2025

PETROBRAS DIZ NÃO VER IMPACTO RELEVANTE IMEDIATO NAS EXPORTAÇÕES AOS EUA COM APROXIMAÇÃO DE TARIFAS

EUA dobraram a importação do petróleo da estatal no segundo trimestre de 2025; companhia diz que poderá redirecionar produto para outros mercados

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A dois dias da possível taxaço das importações de produtos do Brasil pelos Estados Unidos, e ainda sem clareza sobre os itens que poderão ter isenço, a Petrobras informou ao Estadão/Broadcast que não observou até o momento “impactos relevantes sobre o volume exportado, que poderá ser redirecionado para outros mercados que se apresentem mais vantajosos comercialmente”, explicou após ser questionada.

Os Estados Unidos dobraram a importação do petróleo da estatal no segundo trimestre de 2025, passando de 4% do volume total para 8%. A China também elevou sua participação nas compras de petróleo da empresa, passando de 36% no primeiro trimestre deste ano para 54% de maio a julho, patamar semelhante ao registrado há um ano (50%).

“A China aumentou sua participação nos destinos das nossas exportações, pressionada, em parte, pelas novas sançoões à Rússia. Conseqüentemente, houve reduço das exportações para a Europa e o restante da Ásia, outros dois importantes mercados para óleos brasileiros. América Latina e EUA aumentaram marginalmente sua participação”, informou a estatal em seu Relatório de Produção, divulgado na noite de terça-feira, 29.

A empresa destacou, ainda, que vem fazendo um contínuo trabalho de desenvolvimento de mercado para os óleos do pré-sal, seja pela venda para novos clientes ou pela alocaço de novas correntes para clientes existentes, como a primeira venda ocorrida para uma refinaria na África do Sul.

“A Petrobras segue atenta aos movimentos do mercado e os impactos das tarifas recentemente anunciadas sobre o petróleo e seus derivados. A companhia mantém sua estratégia de buscar, em qualquer cenário, a melhor alternativa para a empresa”, afirmou a empresa.

“O posicionamento comercial e a atuação global da Petrobras permitem o monitoramento contínuo do mercado internacional e a identificação de oportunidades que assegurem eficiência econômica às suas operações”, acrescentou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/07/2025

‘UM ACORDO ENTRE EUA E CHINA AFETA O AGRO DO BRASIL’, DIZ RUBENS BARBOSA

Ex-embaixador em Washington diz que Pequim deve comprar mais produtos agrícolas americanos, o que faria o Brasil exportar em quantidade menor para o país asiático

Por Sonia Racy



Entrevista com Rubens Barbosa - Diplomata e presidente do Instituto de Relações Internacionais e Comércio Exterior (Irice)

Embaixador do Brasil em Londres (1994-1999) e Washington (1999-2004), Rubens Barbosa, hoje presidente do Instituto de Relações Internacionais e Comércio Exterior (Irice), diz que a segunda passagem de Donald Trump pela Casa Branca impõe um desafio diferente. Para ele, todos os anos de experiência adquiridos pelos Estados Unidos em negociações comerciais já não servem ao momento atual. “Hoje, a decisão sobre o tarifaço não passa pelo Departamento de Comércio. Ela é da Casa Branca, é do Trump.”

Barbosa avalia que a “imprevisibilidade” do presidente americano torna impreciso qualquer prognóstico em relação às negociações sobre as tarifas impostas por Trump. “Você não tem mais regras, não tem mais visões de médio, longo prazo”, afirma Barbosa, que trabalha com a perspectiva da aplicação da tarifa de 50% ao Brasil no dia 1.º de agosto.

Ao Estadão, o diplomata prevê ainda que os EUA devem firmar um acordo comercial com a China em algum momento e que ele vai atingir o Brasil. “O que o Trump quer é que a China compre mais produtos agrícolas dos EUA. Isso vai acontecer às expensas de outros países da Europa, do Brasil.”

O que o presidente Donald Trump imaginou quando instituiu essa guerra mundial tarifária?

Trump tem uma visão diferente de outros políticos americanos. Ele disse que a União Europeia, por exemplo, foi criada para se contrapor aos Estados Unidos, declarou apoio à Rússia na guerra contra a Ucrânia e se colocou contra a União Europeia. No caso do tarifaço, as motivações são reduzir o déficit comercial dos Estados Unidos, sobretudo com a China e com países que têm superávit. Essas medidas também são para atrair investimento para os EUA. No dia em que lançou o tarifaço, em abril, atrás dele estavam representantes da indústria automobilística. É uma coisa meio defasada. Ele está pensando que, suspendendo as exportações de automóveis para os Estados Unidos, vai atrair investimento e dar emprego para os americanos? Isso valia na década de 1960.

A premissa está errada?

Parte da premissa está errada e ignora as consequências, pois essas tarifas vão elevar o preço dos produtos nos Estados Unidos e o impacto vai ser sobre o consumidor americano.

Como o senhor considera que os economistas e assessores de Trump enxergam essas medidas?



Trump, quando foi eleito pela primeira vez, em 2017, era um membro do partido. Ele constituiu o governo com membros do Partido Republicano que não tinham lealdade a ele, então o questionavam. Hoje não é assim. O Partido Republicano hoje é o partido do Trump. Todos no governo são leais a ele. As declarações públicas dos secretários são todas elogiosas. Tenho depoimentos de empresários que mostram que a decisão sobre o tarifaço não passa pelo Departamento de Comércio. A decisão é da Casa Branca, é do Trump. O mundo mudou.

Ante a sua experiência na diplomacia e na iniciativa privada, há alguma chance de êxito nessas medidas?

Minha visão é de que esse movimento vai refletir politicamente contra ele. Você vai ter uma eleição no próximo ano para renovar o Congresso – toda a Câmara e dois terços do Senado. Se as tarifas tiverem um impacto negativo na inflação, no crescimento da economia, no crescimento do comércio exterior, e somado a isso questões internas, como imigração, a relação com as universidades, a demissão dos funcionários públicos, há uma grande chance de ele perder o controle de pelo menos uma das Casas. A situação política poderá repetir o que acontece hoje no Brasil.

As tarifas impostas até agora melhoraram as contas do governo americano?

O dado divulgado pela Casa Branca é de que houve um aumento de receita de US\$ 112 bilhões de abril para cá. A questão é que esses recursos estão subordinados ao pacote econômico aprovado no Congresso, que prevê redução de imposto de renda sobretudo para os mais ricos e para empresas. A informação é de que essa receita gerada pelas tarifas não compensa a perda de arrecadação.

Falei recentemente com o Jorge Gerdau e ele disse que se sentia quase um “analfabeto estratégico” diante do que se vê hoje no mundo. O senhor consegue ver uma estratégia para o governo brasileiro ante o tarifaço?

A imprevisibilidade, como falei, está aí, e o Gerdau confirmou. Você não tem mais regras, não tem mais visões de médio, longo prazo, por causa da ação do presidente americano.

Mas a China está negociando com os Estados Unidos, não está?

A China está negociando, claro. Eles trocaram terras raras pelos chips. Por questões geopolíticas, os Estados Unidos tentam impedir o crescimento da China, o desenvolvimento e a utilização de equipamentos mais sofisticados inclusive na área de defesa. Quando os Estados Unidos vetaram a venda de chips, a China retaliou, porque o país tem capacidade de retaliar. E o que a China fez? Suspendeu a exportação de terras raras, um minério que é usado também em equipamentos militares. Aí foram os Estados Unidos que correram para negociar. E negociaram. Isso ocorreu porque os dois países hoje são as duas únicas superpotências. Em algum momento vai haver um tipo de acerto (comercial) para evitar que haja uma deterioração das relações que leve a uma guerra, por exemplo. Se esse acordo sair, o Brasil vai ser um dos países afetados. Porque a base dele será a diminuição do superávit da China em relação aos Estados Unidos. E como é que a China vai aumentar a compra de produtos americanos? Vai comprar produtos agrícolas, principalmente soja e milho.

E como fica o Brasil?

O Brasil vai continuar a exportar para a China em quantidade menor. Hoje, os chineses compram soja e milho dos Estados Unidos, por exemplo, mas a quantidade caiu porque o Brasil substituiu os Estados Unidos. O que o Trump quer é que a China compre mais produtos agrícolas dos Estados Unidos. Isso vai acontecer às expensas de outros países da Europa, do Brasil, de outras nações que suprem a China com esses produtos.

O senhor avalia que é possível os Estados Unidos recuperarem a credibilidade?

Acho que o estrago que está sendo feito é muito grande. O país saiu da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), esvaziou a Organização Mundial de Comércio (OMC), essa questão dos imigrantes, a questão das universidades, tudo isso minou a credibilidade dos Estados Unidos. Vai demorar muito para recuperá-la.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/07/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

TRUMP CONFIRMA TARIFA DE 50% SOBRE PRODUTOS DO BRASIL; SUCO DE LARANJA, AERONAVES E OUTROS ITENS FICAM DE FORA

Ordem implementa tarifa de 40%, que se soma à de 10% já determinada sobre importações de itens brasileiros

Por Valor, com g1 — São Paulo



O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump — Foto: Bonnie Cash/UPI/Bloomberg

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, assinou nesta quarta-feira uma ordem executiva que implementa uma tarifa adicional de 40% sobre o Brasil. Somados aos 10% já anunciados em abril, a sobretaxa sobre os produtos do país atinge agora os 50%.

As taxas entrarão em vigor no dia 6 de agosto, mas há uma longa lista de exceções de mercadorias importantes para a economia americana e para as

exportações brasileiras. Ficam de fora dos 50%: alguns derivados de celulose e petróleo, polpa e suco de laranja, castanha do Pará, algumas aeronaves civis e peças, alguns fertilizantes, produtos energéticos (gás natural e carvão), minério de ferro, ferro-gusa, metais preciosos e madeira.

Apesar da relação de exceções ser composta de quase 700 itens, outras importantes mercadorias da pauta de exportação brasileira, como café, cacau, carne e frutas, não foram incluídos na lista e devem ser taxadas quando as alíquotas entrarem em vigor.

Não serão aplicadas tarifas para os produtos que saírem dos portos brasileiros antes da meia-noite de 6 de agosto e estiverem em trânsito para os EUA depois dessa data. Porém, os produtos brasileiros que chegarem nos Estados Unidos e não tiverem sido disponibilizados para consumo no país até 5 de outubro, à meia-noite no horário local, também serão alvo das tarifas.

Com a assinatura do decreto, Trump cumpre a ameaça que havia feito em 9 de julho, quando enviou uma carta ao governo brasileiro ameaçando impor uma tarifa de 50% sobre os produtos exportados pelo país aos EUA, exigindo que o Brasil encerrasse o que chamou de "caça às bruxas" contra o ex-presidente Jair Bolsonaro.

Assim como a carta tarifária, o decreto volta a vincular as ações da Casa Branca ao julgamento contra Bolsonaro, aliado político-ideológico de Trump, que seria vítima de uma "perseguição política" por parte das autoridades brasileiras. Bolsonaro é réu em ação que está sendo julgada pelo Supremo Tribunal Federal (STF) por tentativa de golpe de Estado para impedir a posse do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

"O tratamento dado pelo governo brasileiro ao ex-presidente Bolsonaro também contribui para a ruptura deliberada do Estado de Direito no Brasil, para a intimidação por motivos políticos nesse país e para violações dos direitos humanos", diz o decreto.

No comunicado para oficializar a nova alíquota, a Casa Branca diz que as taxas foram adotadas em resposta a ações do governo brasileiro que representariam uma "ameaça incomum e extraordinária à



segurança nacional, à política externa e à economia dos EUA". Caso o Brasil retalie, o decreto prevê um novo aumento das tarifas sobre as importações do país aos EUA.

Outro citado é o ministro Alexandre de Moraes, do STF. No decreto, o magistrado é acusado de "ameaçar, perseguir e intimidar milhares de seus opositores políticos, proteger aliados corruptos e suprimir dissidências, frequentemente em coordenação com outros membros do STF".

A Casa Branca também menciona ações anteriores já adotadas pelo governo americano contra Moraes e outros ministros do STF, que tiveram seus vistos recentemente cancelados. Mais cedo, o Departamento do Tesouro dos EUA impôs sanções a Moraes sob a Lei Magnitsky, que autoriza o bloqueio de bens e ativos sob jurisdição americana.

Em referência a decisões do STF contra as Big Techs no combate à "desinformação" e "fake news", a Casa Branca diz que autoridades brasileiras teriam atuado de maneira "sem precedentes" para coagir empresas americanas a censurar discursos políticos, banir usuários e alterar suas políticas de moderação de conteúdo sobre penas de multas extraordinárias, processos criminais, congelamento de bens ou exclusão total do mercado brasileiro, entre outras ações.

"O presidente Trump está defendendo as empresas americanas contra a extorsão, protegendo cidadãos americanos contra perseguição política, salvaguardando a liberdade de expressão americana contra censura e protegendo a economia americana de ser sujeita a decretos arbitrários de um juiz estrangeiro tirânico", afirma o comunicado.

O texto do comunicado não faz qualquer menção ao comércio bilateral entre os EUA e o Brasil. Na carta enviada ao país no início de julho, Trump chegou a acusar o governo brasileiro de promover "práticas comerciais ilegais", mas, ao contrário do que afirma o presidente americano, os EUA mantêm superávit na balança comercial com o Brasil há vários anos.

"O presidente Trump já utilizou com sucesso no passado tarifas para promover os interesses dos EUA e enfrentar ameaças urgentes à segurança nacional, e está fazendo o mesmo hoje", afirmou a Casa Branca no comunicado.

Veja os principais itens que não serão sobretaxados em 40%

Artigos de aeronaves civis: Estão isentos todas as aeronaves civis (não militares), seus motores, peças, subconjuntos e simuladores de voo. A lista inclui desde tubos e mangueiras até sistemas elétricos, pneus e estruturas metálicas.

Veículos e peças específicas: A tarifa não se aplica a veículos de passageiros, como sedans, SUVs, minivans e vans de carga, além de caminhões leves e suas respectivas peças e componentes. Produtos de ferro, aço, alumínio e cobre:

Produtos específicos e derivados desses metais, incluindo itens semiacabados e componentes industriais, também estão fora da nova alíquota.

Fertilizantes: Fertilizantes amplamente utilizados na agricultura brasileira estão isentos da tarifa adicional.

Produtos agrícolas e de madeira: A lista inclui castanha-do-brasil, suco e polpa de laranja, mica bruta, madeira tropical serrada ou lascada, polpa de madeira e fios de sisal ou de outras fibras do gênero Agave.

Metais e minerais específicos: Estão isentos produtos como silício, ferro-gusa, alumina, estanho (em diversas formas), metais preciosos como ouro e prata, ferroníquel, ferronióbio e produtos ferrosos obtidos por redução direta de minério de ferro.



Energia e produtos energéticos: A tarifa não se aplica a diversos tipos de carvão, gás natural, petróleo e derivados, como querosene, óleos lubrificantes, parafina, coque de petróleo, betume, misturas betuminosas e até energia elétrica.

Bens retornados aos EUA: Artigos que foram exportados para reparo, modificação ou processamento e que retornam aos Estados Unidos sob certas condições também estão isentos, com exceções específicas para o valor agregado. Bens em trânsito:

Produtos que já estavam em trânsito antes da entrada em vigor da ordem — desde que cheguem aos EUA até 5 de outubro — não serão afetados pela nova tarifa. Produtos de uso pessoal: Itens incluídos na bagagem acompanhada de passageiros que chegam aos Estados Unidos estão isentos da alíquota adicional.

Donativos e materiais informativos: Doações de alimentos, roupas e medicamentos destinados a aliviar o sofrimento humano estão isentas, salvo se o presidente considerar que representam risco à segurança nacional. Também estão livres da tarifa materiais informativos como livros, filmes, CDs, pôsteres, obras de arte e conteúdos jornalísticos.

Veja o comunicado da Casa Branca na íntegra

ENFRENTANDO UMA EMERGÊNCIA NACIONAL: Hoje, o Presidente Donald J. Trump assinou uma Ordem Executiva implementando uma tarifa adicional de 40% sobre o Brasil, elevando o total da tarifa para 50%, para lidar com políticas, práticas e ações recentes do Governo do Brasil que constituem uma ameaça incomum e extraordinária à segurança nacional, à política externa e à economia dos Estados Unidos.

A Ordem declara uma nova emergência nacional usando a autoridade do Presidente sob a Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional de 1977 (IEEPA) e estabelece uma tarifa adicional de 40% para enfrentar as políticas e ações incomuns e extraordinárias do Governo do Brasil que prejudicam empresas americanas, os direitos de liberdade de expressão de cidadãos americanos, a política externa dos EUA e a economia americana.

A Ordem conclui que a perseguição política, intimidação, assédio, censura e processos judiciais contra o ex-presidente brasileiro Jair Bolsonaro e milhares de seus apoiadores constituem graves abusos de direitos humanos que minaram o Estado de Direito no Brasil.

USANDO INFLUÊNCIA PARA PROTEGER NOSSOS INTERESSES: O Presidente Trump reafirmou consistentemente seu compromisso de defender a segurança nacional, a política externa e a economia dos Estados Unidos contra ameaças estrangeiras, incluindo a proteção da liberdade de expressão, a defesa de empresas americanas contra coerção censória ilegal e a responsabilização de violadores de direitos humanos por seu comportamento fora da lei.

Recentemente, membros do Governo do Brasil tomaram ações sem precedentes para coagir de forma tirânica e arbitrária empresas americanas a censurar discurso político, remover usuários de plataformas, entregar dados sensíveis de usuários americanos ou alterar suas políticas de moderação de conteúdo sob pena de multas extraordinárias, processos criminais, congelamento de ativos ou exclusão total do mercado brasileiro. Isso compromete não apenas a viabilidade das operações comerciais de empresas americanas no Brasil, mas também a política dos Estados Unidos de promover eleições livres e justas e proteger direitos humanos fundamentais dentro e fora do país.

Por exemplo, desde 2019, o Ministro do Supremo Tribunal Federal do Brasil, Alexandre de Moraes, tem abusado de sua autoridade judicial para ameaçar, perseguir e intimidar milhares de seus opositores políticos, proteger aliados corruptos e suprimir dissidências, frequentemente em coordenação com outros membros do STF, em prejuízo de empresas americanas que operam no Brasil.



-- O Ministro Moraes emitiu unilateralmente centenas de ordens para censurar secretamente seus críticos políticos. Quando empresas americanas se recusaram a cumprir essas ordens, ele impôs multas substanciais, ordenou a exclusão dessas empresas do mercado de redes sociais no Brasil, ameaçou seus executivos com processos criminais e, em um caso, congelou os ativos de uma empresa americana no Brasil para forçar o cumprimento.

-- De fato, além de prender indivíduos sem julgamento por postagens em redes sociais, o Ministro Moraes está atualmente supervisionando o processo criminal do Governo do Brasil contra Paulo Figueiredo, residente nos EUA, por declarações feitas em solo americano, e apoiou investigações criminais contra outros cidadãos americanos após eles denunciarem suas graves violações de direitos humanos e corrupção.

O Presidente Trump está defendendo empresas americanas contra extorsão, protegendo cidadãos americanos contra perseguição política, salvaguardando a liberdade de expressão americana contra censura e protegendo a economia americana de ser sujeita a decretos arbitrários de um juiz estrangeiro tirânico.

COLOCANDO A AMÉRICA EM PRIMEIRO LUGAR: Ao impor essas tarifas para enfrentar as ações imprudentes do Governo do Brasil, o Presidente Trump está protegendo a segurança nacional, a política externa e a economia dos Estados Unidos contra uma ameaça estrangeira. Em linha com seu mandato eleitoral, o Presidente Trump também tomou outras medidas para alcançar a paz por meio da força e garantir que a política externa reflita os valores, a soberania e a segurança dos EUA.

No primeiro dia de mandato, o Presidente Trump assinou uma "Diretiva de Política América Primeiro" ao Secretário de Estado, declarando que a política externa dos Estados Unidos deve sempre priorizar os interesses da América e de seus cidadãos.

Em conformidade com essa diretiva, em 28 de maio de 2025, o Secretário Rubio anunciou uma política de restrição de vistos direcionada a estrangeiros responsáveis pela censura de expressão protegida nos Estados Unidos.

De acordo com essa política, em 18 de julho, o Presidente Trump ordenou ao Secretário Rubio que revogasse os vistos pertencentes ao Ministro Moraes, seus aliados no Tribunal e seus familiares imediatos por seu papel em permitir as violações de direitos humanos contra brasileiros e violações de liberdade de expressão contra americanos.

Preservar e proteger os direitos de liberdade de expressão de todos os americanos e defender empresas americanas contra censura forçada continuará sendo prioridade na estratégia de política externa América Primeiro do Presidente Trump.

O Presidente Trump já utilizou tarifas com sucesso no passado para promover os interesses da América e enfrentar outras ameaças urgentes à segurança nacional, e está fazendo isso novamente hoje.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/07/2025

TARIFAÇÃO REFORÇA INVESTIMENTOS PARA PLANO LOGÍSTICO INTEGRADO NO BRASIL

Será necessário um redesenho do plano logístico nacional, com foco em rotas alternativas para América do Sul e Ásia no curto prazo, disseram entidades no evento "Logística no Brasil"

Por Isadora Camargo e Robson Rodrigues, Valor — São Paulo

A imposição de tarifas de 50% pelos Estados Unidos sobre produtos brasileiros acendeu um alerta sobre a infraestrutura de transporte de cargas no Brasil entre representantes do setor produtivo. Para

avançar, será necessário um redesenho do plano logístico nacional, com foco em rotas alternativas para América do Sul e Ásia no curto prazo, disseram entidades nesta quarta-feira (30).



Venilton Tadini, presidente executivo da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib) — Foto: Gabriel Reis/Valor

No radar, está o aumento dos investimentos em infraestrutura multimodal nos próximos 20 anos. O tema foi debatido no segundo encontro da série “Logística no Brasil”, promovido pelo Valor com oferecimento da Infra S.A. e do Ministério dos Transportes, realizado hoje na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

Venilton Tadini, presidente executivo da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), destacou que os investimentos em infraestrutura cresceram 20% no ano passado, somando R\$ 260 bilhões em 2024.

“Se tudo der certo, vamos chegar a R\$ 280 bilhões em 2025”, disse. Ele alertou para a necessidade de se priorizar setores estratégicos, como as ferrovias de carga geral, e defendeu que os recursos sejam alocados com base no tipo de produto a ser transportado.

Jorge Bastos, diretor-presidente da Infra S.A., concordou com a urgência em diversificar a cadeia logística. “Temos que trabalhar com as ferrovias para trazer produto agregado, interligando com outros portos. A conexão com a América do Sul é fundamental neste contexto de tarifas”, afirmou.

Tadini também criticou a composição atual do orçamento público. “É inadmissível termos R\$ 20 bilhões no orçamento executivo e R\$ 50 bilhões em emendas parlamentares”, disse.

Segundo ele, a estruturação de projetos avança com apoio de instituições como BNDES, Caixa, BNB e bancos multilaterais, e há estimativa de até R\$ 700 bilhões em investimentos nos próximos quatro anos — mas ainda seriam necessários outros R\$ 400 bilhões.

José Rebelo, presidente da Associação Brasileira de Armazenagem e Infraestrutura (Abani), afirmou que a estrutura ferroviária do país para escoamento de cargas, especialmente agrícolas, ainda é “nanica”.

Para ele, o Brasil já dispõe de soluções para longas distâncias, mas precisa garantir previsibilidade no transporte para atrair investidores.

“A produção vai sair. Temos que trabalhar para que ela saia da melhor maneira.” Enquanto aguardam definições tarifárias, representantes do setor defendem que o país priorize o transporte multimodal e atraia capital estrangeiro interessado no escoamento de commodities, ao mesmo tempo em que o investimento público seja direcionado para ferrovias voltadas ao transporte de passageiros e minérios.

Para Vander Costa, presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), a multimodalidade é chave para o crescimento do país. “O Brasil tem crescido muito e precisa ampliar os modais com investimentos públicos e privados”, disse.

Ele destacou o potencial das hidrovias, que considera uma vantagem competitiva por aliar eficiência e sustentabilidade no curto prazo. O Porto de Santos, principal terminal de exportação do país, também entrou na pauta. Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos, criticou a demora nos investimentos na região, que movimenta 180 milhões de toneladas por ano e depende quase exclusivamente da rodovia Anchieta.

“Planejamento não está entre as principais qualidades do Brasil. O porto precisa de áreas para exportar e importar suas cargas”, afirmou. Ele também defendeu a expansão dos modais. “Considerando que o agro cresce 20% ao ano, o Porto de Santos precisará estar muito mais preparado daqui a 20 anos, com infraestrutura diversificada.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/07/2025

OS EUA ESTÃO PREFERINDO NEGOCIAR AS SOBRETAXAS PRIMEIRO COM AS MAIORES ECONOMIAS, DIZ TEBET

Segundo a ministra do Planejamento, pode ser uma questão de estratégia dos EUA conversar primeiro com "os maiores parceiros. O Brasil é um dos menores parceiros comerciais dos EUA"

Por Anaís Fernandes, Valor — São Paulo



A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet — Foto: Valter Campanato/Agência Brasil

Segundo ministros do governo Lula, tem ficado claro que os Estados Unidos estão dando preferência para negociar as sobretaxas primeiro com as maiores economias e seus principais parceiros.

“É importante deixar muito claro o que aconteceu nessas últimas 48 horas. Há uma tentativa, por todos os setores [brasileiros], de diálogo com os Estados Unidos. Os EUA, por uma questão estratégica, e é

soberania deles, entendeu primeiro conversar com os maiores parceiros. O Brasil é um dos menores parceiros comerciais dos EUA. Pode ser que esse seja um viés”, disse a ministra do Planejamento, Simone Tebet, após participar, nesta quarta-feira (30), de debate da série “Logística no Brasil”, promovido pelo Valor, com oferecimento da Infra S.A e do Ministério dos Transportes, na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

Por isso, “crescer a economia é fundamental para a gente estar em melhores condições [de negociar], sobretudo neste momento em que a política tarifária americana estabelece até uma nova ordem internacional”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho. Segundo ele, isso engloba investimentos em infraestrutura, ainda que a agenda comercial seja imediata e a agenda de infraestrutura necessite do fortalecimento de investimentos.

A questão do tarifaço também perpassa a ampliação da relação com países da Ásia, por exemplo, disse Renan Filho.

“A abertura de novos mercados é fundamental. Quanto mais possibilidades o Brasil tiver para escoar sua produção, destinar a mais mercados, desconcentrar a aquisição de produtos de alguns países, mais importante para o Brasil”, afirmou. “Construirmos uma saída pelo Pacífico, obviamente facilita, cria outras condições. Fortalecermos o comércio com a América do Sul também é muito importante.”

“Não é uma escolha de Sofia, não é escolha entre EUA ou Brics [grupo com principais economias emergentes]. Nós precisamos de ambos, ainda que o comércio com os EUA seja infinitamente menor, hoje, do que o comércio com o Brics”, disse Tebet, ponderando que “algumas coisas são inegociáveis”. “Não é uma questão de colocar na mesa o Brics. O Brics é a solução para nós, não é problema”, afirmou. “Mas nós temos uma agenda positiva muito grande para oferecer para os EUA”, disse.

Terras raras

Tebet citou como exemplo as terras raras. “Falo apenas por mim, como ministra do Planejamento. A gente está trabalhando um pouco essa questão em relação não só a terras raras, mas também minerais que não são considerados terras raras, mas que são estratégicos para a indústria espacial americana, de tecnologia.”

“Nós temos a segunda maior reserva de minerais raros do mundo, perdendo [apenas] para a China. Precisamos, inclusive, de investimento privado internacional com tecnologia para fazer, no momento certo, depois da regulação, a exploração sustentável desses minerais, preservando a Floresta Amazônica”, afirmou a ministra.

Questionada, a ministra também admitiu a possibilidade de redução nas tarifas de importação do etanol americano pelo Brasil, uma indicação que veio da Casa Branca. “Isso pode ser discutido sem dúvida, lembrando que também eles têm de ver o quanto podem fazer em relação ao subsídio ao etanol de milho que eles têm, que é gigantesco nos EUA, para que a gente possa ter competitividade”, afirmou.

Questão econômica x questão política

Tebet acrescentou, porém, que há uma complexidade adicional para as negociações com o Brasil, que não há com outros países, que é “uma certa mistura entre questão econômica com questão política e ideológica”.

“Isso torna o processo mais complexo, porque está exigindo do governo brasileiro explicar que aquilo que está sendo vendido para os setores, para o secretário de Estado americano, para o próprio presidente [dos EUA], não é verdade, que estão vendendo uma mentira sobre o Brasil de que as eleições não foram livres, foram fraudadas, que o Judiciário exorbita seu poder, quando, na realidade, aqui se vive uma democracia”, afirmou. “Então, esse complicador, talvez, esteja atrapalhando um pouco mais ou atrasando um pouco mais as negociações”, disse.

“Eu tenho certeza de que, passado esse momento mais conturbado, tendo os dois presidentes de duas nações tão importantes como EUA e Brasil na mesa de negociação, no telefonema, muita coisa política vai ser esclarecida”, disse Tebet.

Tebet reafirmou que “o governo brasileiro entende que não vai haver retaliação” às tarifas americanas. “Nós não falamos em retaliação, a não ser em reação, no que se refere à proteção da democracia e da soberania nacional”, afirmou. “Nós vamos ter medidas de contingência. Essas medidas de contingência não passam, neste momento, por uma retaliação tarifária”, disse Tebet, acrescentando que o aumento de tarifas de importação implicaria “aumentar o valor dos produtos que são adquiridos pelo povo brasileiro”.

Segundo a ministra, as medidas se amparam na diversificação de mercados que já acontece. “Como nós temos uma cesta diversa, nós temos uma diversidade de mercado mundial. Quase que o mundo inteiro compra do Brasil, porque quem não precisa do ovo, precisa da carne. Quem não precisa da carne, precisa da soja. Quem não precisa da soja, precisa da agroindústria, celulose e etanol. Quem não precisa da agroindústria, precisa de algumas outras indústrias, a Argentina compra automóveis do Brasil”, exemplificou. “Isso faz com que tenha havido, nos últimos anos, uma mudança do eixo geoeconômico brasileiro”, disse.

Plano de contingência

Segundo Tebet, o plano de contingência vai trabalhar em cima dos 12 maiores produtos exportados do Brasil para os EUA. “Quanto é espuma? Ou seja, quanto disso vai acabar saindo por interesses internos da política americana?”, questionou. “O que vai sobrar do tarifaço, o que vai ficar com uma tarifa de 50%, de 30% e o que vai zerar? Pode ser que os Estados Unidos zerem alguns tipos de produtos considerados estratégicos.”

Para Tebet, os valores das tarifas tendem a ficar cada vez menores. “Tem muita espuma aí, muita coisa que vai mudar do dia 1º [de agosto] à próxima quinzena”, afirmou. Com isso, a ajuda que o Brasil vai ter de dar para os setores verdadeiramente afetados também vai se afunilando. “Mas é

determinação do presidente não deixar ninguém para trás”, disse a ministra. “O emprego não é de direita, de esquerda, de centro.

O emprego é do povo brasileiro. É um desserviço o que essa oposição está fazendo com o país”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, também presente no evento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/07/2025

COSTA FILHO: TARIFAÇÃO PODE CAUSAR AUMENTO DE US\$ 9 MILHÕES POR AVIÃO NO BRASIL

Ministro de Portos e Aeroportos disse que “apenas 12% da aviação no Brasil é feita com aeronaves” da Embraer, e que é fundamental ampliar esse percentual, a exemplo do que ocorre em outros países

Por Isadora Camargo, Valor — São Paulo



Série de debates “Logística no Brasil”, promovido pelo Valor, com oferecimento da Infra S.A e o Ministério dos Transportes — Foto: Gabriel Reis/Valor

Faltando dois dias do potencial vigência da tarifa dos Estados Unidos de 50% sobre os produtos brasileiros, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, alerta que sobretaxa pode causar aumento de US\$ 9 milhões por avião no Brasil. Isso colocaria em risco contratos em andamento, além de inviabilizar as operações da Embraer. O político ressaltou que até dia

1º, a equipe de governo brasileiro focará em diálogo para tentar reverter a aplicação das taxas.

“Até o dia 1º [de agosto], a ordem do governo é diálogo. Esperamos encontrar uma solução. As tarifas prejudicam o que já estava desenhado, que são 100 aviões finalizados para venda, por exemplo”, destacou Costa Filho nesta manhã durante a participação na série de debates “Logística no Brasil”, promovido pelo Valor, com oferecimento da Infra S.A e o Ministério dos Transportes.

Costa Filho também ressaltou que a Embraer é um ativo estratégico do Brasil e merece maior atenção institucional. “Nos últimos anos, faltou atenção à Embraer. Apenas 12% da aviação no Brasil é feita com aeronaves da empresa”, disse. Para ele, é fundamental ampliar esse percentual, a exemplo do que ocorre em outros países. “Na França, 100% da aviação utiliza aeronaves da Airbus. Nos Estados Unidos, 50% da aviação é operada com boeings.”

O governo tem atuado para ampliar o mercado internacional da Embraer, especialmente com foco na Ásia. “Queremos fortalecer o papel institucional da Embraer e aumentar sua presença global. Há uma defasagem nas vendas — estamos falando de uma redução de 25% no volume comercializado. Reverter isso é estratégico para o desenvolvimento industrial e tecnológico do país”, concluiu.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/07/2025

COSTA FILHO: PELA PRIMEIRA VEZ, HIDROVIAS SÃO PRIORIDADE NO BRASIL

Ministro de Portos e Aeroportos afirmou que o Brasil possui mais de 20 mil quilômetros de hidrovias navegáveis e tem potencial de alcançar até 60 mil quilômetros

Por Isadora Camargo, Valor — São Paulo

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), destacou nesta quarta-feira (30) a prioridade que o governo brasileiro tem dado às hidrovias como modal estratégico para aumentar a competitividade do país em uma corrida por ampliar mercados, em especial na Ásia.

“Pela primeira vez na história do país, estamos tratando a questão hidroviária como prioridade”, disse nesta manhã durante a participação na série de debates “Logística no Brasil”, promovido pelo Valor, com oferecimento da Infra S.A e o Ministério dos Transportes.



Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos) — Foto: Gabriel Reis/Valor

Segundo o ministro, o Brasil possui mais de 20 mil quilômetros de hidrovias navegáveis e tem potencial de alcançar até 60 mil quilômetros. “Diferente dos Estados Unidos e de outras regiões [que não têm esse potencial hidroviário], eu acredito muito na importância dessa agenda para o Brasil, que ainda conta com 8 mil quilômetros de costa marítima”, destacou.

Entre os projetos em curso, Costa Filho anunciou que ainda neste ano será realizada a primeira concessão hidroviária do país, no trecho entre os rios Paraguai e Paraná, com foco no escoamento de celulose e minérios. Ele também destacou a integração logística com o Porto de Chancay, que é um importante terminal portuário no Peru, localizado a 80 quilômetros ao norte de Lima, na cidade de Chancay. “Isso ampliaria a competitividade do Brasil no comércio internacional”, frisou.

O ministro também citou novos projetos para “arrancar” este ano, que incluem o desenvolvimento das hidrovias do Madeira e do Tocantins. “Essas obras podem reduzir em até 40% os custos logísticos”, afirmou. Ele defende o ganho de eficiência e rapidez no transporte hidroviário, uma agenda que se fortaleceu este ano. “Cada 25 barcaças equivalem a 500 caminhões a menos nas estradas”.

Para o ministro, a maior integração entre hidrovias e ferrovias está alinhada ao novo plano logístico nacional e será fundamental para aumentar a competitividade da produção brasileira nos mercados internos e externos nos próximos 25 anos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/07/2025

COSTA FILHO: BRASIL TEM BONS PROJETOS, QUE DÃO BOA RENTABILIDADE E DIALOGAM COM AGENDA MUNDIAL DE SUSTENTABILIDADE

Por Isadora Camargo, Valor — São Paulo



Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos) — Foto: Gabriel Reis/Valor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), frisou nesta quarta-feira (30) que o tarifaço dos Estados Unidos pode ser janela de oportunidade para o Brasil na ampliação de novos mercados, em especial na Ásia. O projeto diplomático caminha com o avanço nos investimentos privados no setor e na captação de investimentos privados.

Durante a série de debates “Logística no Brasil”,

promovido pelo Valor, com oferecimento da Infra S.A e o Ministério dos Transportes, o ministro afirmou que o ano de 2024 foi o melhor ano de concessões no país e que o objetivo nacional é buscar agentes internacionais.

Para o político, o Brasil tem capacidade de oferecer o que o mundo busca, que é projeto que dialoga com sustentabilidade. “O mundo tem quase US\$ 3 bilhões a procura de investimentos, sobretudo setor produtivo. Mundo quer crédito, projetos que dialoguem com sustentabilidade e por isso que o Brasil está à frente dessa oportunidade”, afirmou.

Costa Filho voltou a dizer que está preocupado com o que o presidente dos EUA, Donald Trump, fará com os norte-americanos em razão da guerra tarifária, o que pode colocar o país em recessão econômica. “Na hora que economia americana é afetada, há efeito colateral no mundo”, disse.

O ministro acredita que, diante do cenário geopolítico, o Brasil vai aproveitar o comércio exterior com a Ásia, principalmente. E os investimentos em logística serão fundamentais para esse avanço, mencionou.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/07/2025

COP30 EM BELÉM: ENTRE A CRÍTICA LOGÍSTICA E O CONTEXTO GEOPOLÍTICO

Por Ana Chagas



Pará promete porto para receber ‘hotéis flutuantes’ até COP30 — Foto: Kariny Leal/Valor

A Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2025 (COP30), a ser realizada em Belém, no Pará, já se tornou objeto de intenso escrutínio internacional. No centro das atenções estão os desafios logísticos e de infraestrutura da cidade anfitriã para acomodar um evento de tamanha magnitude. As preocupações são documentadas e legítimas, envolvendo desde a capacidade da rede hoteleira até soluções de transporte e segurança.

Contudo, a proeminência e a intensidade deste debate levantam um questionamento analítico: o foco nos desafios operacionais de Belém é proporcional e consistente com o tratamento dado a outras cidades-sede em edições recentes? E de que forma este escrutínio se relaciona com o estado atual — e particularmente tenso — das negociações climáticas globais? O objetivo deste artigo é explorar essas questões, contextualizando a polêmica de Belém em uma perspectiva mais ampla.

Desafios de infraestrutura não são uma particularidade da COP30. Na COP27 (2022), relatos de delegados e organizações não governamentais em Sharm el-Sheikh, Egito, indicavam preços de hospedagem proibitivos e dificuldades de acesso. Eu mesma sofri com cancelamentos de reservas em hotéis, sem a menor justificativa, simplesmente para majorar os valores cobrados em 300%.

Da mesma forma, a capacidade de Baku, capital do Azerbaijão, para sediar a COP29 (2024) também foi objeto de questionamentos prévios por parte de observadores. Aqui também enfrentei problemas com reservas canceladas sem justificativa, para que houvesse aumento exorbitante nos valores cobrados. E, dessa vez, acabei desistindo de participar.

No entanto, a percepção é que, em ambos os casos, tais questões foram enquadradas como desafios operacionais inerentes à escala do evento. Argumenta-se que não chegaram a dominar a narrativa principal ou a questionar a legitimidade fundamental dos anfitriões como se observa em relação a Belém, onde a questão logística adquiriu contornos de uma controvérsia central.

Paralelamente, é relevante notar que as três COPs anteriores (Egito, Emirados Árabes Unidos e Azerbaijão) foram sediadas em países onde o espaço para a manifestação da sociedade civil é,

segundo relatórios de organizações internacionais como a Human Rights Watch e a Anistia Internacional, significativamente restrito. A participação plena de ativistas e ONGs, considerada por muitos um elemento vital para a ambição dos resultados de uma COP, enfrentou limitações consideráveis.

Isso cria um paradoxo analítico. Enquanto desafios operacionais em Belém recebem atenção proeminente, questões fundamentais sobre o ambiente democrático e a participação cívica em sedes anteriores ocuparam um espaço relativamente secundário no debate público global. A COP30, em contraste, ocorrerá em um ambiente de plenas liberdades democráticas, o que permite não apenas a livre manifestação da sociedade civil, mas também a ampla e irrestrita crítica às próprias falhas organizacionais do país anfitrião.

O contexto para esta discussão tornou-se ainda mais claro após a recente conferência preparatória em Bonn, Alemanha. A reunião terminou com um impasse declarado no tópico mais crítico para a COP30: a definição do Novo Objetivo Quantificado Coletivo de Financiamento (NCQG).

As posições mostraram-se profundamente divididas. De um lado, países em desenvolvimento, incluindo o Brasil, postularam a necessidade de uma nova meta na casa dos trilhões de dólares, com financiamento predominantemente público e originário dos países desenvolvidos. De outro, nações desenvolvidas defenderam uma abordagem que inclui a ampliação da base de doadores e a ênfase na mobilização de capital privado. A ausência de progresso neste tema nevrálgico torna o ambiente político pré-Belém particularmente complexo.

O impasse técnico observado em Bonn não pode ser dissociado do cenário geopolítico global, que atua como um poderoso fator moderador da ambição climática.

Primeiramente, a instabilidade decorrente de conflitos em curso, como na Ucrânia e no Oriente Médio, gera consequências diretas. Ocorre um redirecionamento de vastos recursos financeiros e atenção política para questões de defesa e segurança nacional. Simultaneamente, a volatilidade nos mercados de energia levou algumas nações a priorizarem a segurança do fornecimento no curto prazo, por vezes em detrimento de metas de transição energética mais aceleradas.

Em segundo lugar, a incerteza política em atores-chave do sistema internacional, notadamente o cenário eleitoral nos Estados Unidos, introduz uma variável de risco significativa. A possibilidade de uma mudança abrupta na política climática da maior economia do mundo, incluindo uma eventual alteração de sua posição em acordos multilaterais, gera um ambiente de cautela. Analistas apontam que tal cenário pode desincentivar outras nações a assumirem compromissos de longo prazo e de alto custo, cuja eficácia depende de uma cooperação global estável.

Os desafios de infraestrutura da COP30 são reais e demandam soluções eficazes. Contudo, a análise conjunta dos fatores aqui expostos — a perspectiva histórica, a hierarquia das controvérsias, o impasse financeiro de Bonn e o complexo pano de fundo geopolítico — sugere que o intenso foco nas dificuldades logísticas de Belém pode estar sendo amplificado por um vácuo de progresso nos temas centrais da agenda climática.

A questão que se impõe para observadores, diplomatas e formuladores de políticas é, portanto, a de assegurar que os desafios operacionais, por mais relevantes que sejam, não se sobreponham à urgência e à complexidade dos acordos substantivos que a crise climática demanda. O sucesso da COP30 será medido, em última análise, pela capacidade coletiva de navegar e resolver ambos os desafios, com o devido senso de proporção e prioridade.

Ana Chagas, advogada e sócia do Simões Pires na área de Ambiental, Mudanças Climáticas e ESG.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/07/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ACORDOS COMERCIAIS COM EUA NÃO VÃO REVERTER TENDÊNCIA DE QUEDA NOS FRETES, ALERTA XENETA

Da Redação *Portos e logística* 30/07/2025 - 17:00



estão em US\$ 2 mil por FEU, com queda de 5% desde 1º de junho e de 25% em relação a 1º de janeiro.

Segundo a especialista, o acordo tarifário entre a União Europeia e os Estados Unidos e as negociações entre americanos e chineses em Estocolmo esta semana sobre novo acordo comercial não serão suficientes para interromper a redução nos preços do frete. “Uma tarifa de 15% sobre as importações da União Europeia não é boa notícia para os transportadores. É apenas uma notícia que não é tão ruim quanto poderia ter sido”, afirmou.

Emily Stausbøll considera certo que as negociações entre os Estados Unidos e a China não farão com que os custos de importação retornem aos níveis anteriores à imposição das tarifas recíprocas pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, em abril. Ela alerta que, com a demanda reduzida por transporte marítimo, as tarifas para os Estados Unidos vão cair ainda mais.

Para a analista da Xeneta, essa tendência deve se consolidar pelo menos até o fim do ano, embora as transportadoras tenham conseguido desacelerar o declínio nas últimas semanas, reduzindo sua capacidade. “Qualquer economia obtida com a redução das tarifas será insignificante em comparação com o impacto financeiro das tarifas. Portanto, mesmo os transportadores mais otimistas precisam encarar a realidade da política comercial dos Estados Unidos”, comentou.

Emily lembrou que os transportadores anteciparam as importações para os Estados Unidos em abril e maio, após a redução temporária das tarifas, mas que essa corrida por cargas acabou, e as tarifas de frete estão caindo, principalmente nos tráfegos de negócios de transporte do Extremo Oriente. Ela destacou também que o impacto das tarifas no comércio global sobre a demanda por transporte marítimo de contêineres para os Estados Unidos deve afetar diretamente as receitas e os lucros das empresas de navegação.

“As transportadoras já estão retendo capacidade nos negócios com os americanos para evitar que as tarifas de frete caiam ainda mais, mas podem estar travando uma batalha perdida devido ao excesso de capacidade significativo na frota global de contêineres marítimos”, explicou.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 30/07/2025

PORTOS DA REGIÃO NORTE MOVIMENTAM 3,74 MILHÕES DE TONELADAS EM MAIO

Da Redação *Portos e logística* 30/07/2025 - 16:59



O boletim Estatístico Aquaviário, divulgado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), revelou que os portos organizados da região Norte aumentaram, em maio de 2025, em quase 2% a movimentação de cargas, em comparação com o mesmo mês de 2024. Foram movimentadas 3,74 milhões de toneladas, enquanto em maio de 2024 o volume foi de 3,66 milhões. O maior crescimento percentual, de 74%, foi registrado no Amapá, onde a movimentação passou de 131 mil para 229 mil toneladas.

A maior parte do volume total, cerca de 3,2 milhões de toneladas, movimentado em portos do Norte foi de grãos sólidos, com destaque para a soja, cuja movimentação subiu de 817 mil para 1,6 milhão de toneladas. Em seguida, aparecem os fertilizantes, que passaram de 383 mil para 486 mil toneladas, e a bauxita, usada como matéria-prima para a fabricação de alumínio, que cresceu de 299 mil para 348 mil toneladas.

Entre os portos com maior movimentação está o de Vila do Conde (PA), que liderou o ranking com 1,8 milhão de toneladas. Na sequência, aparecem Santarém (PA), com 1,2 milhão, Santana (AP), com 364 mil, Porto Velho (RO), com 207 mil, e Belém (PA), com 120 mil toneladas.

O Ministério de Portos e Aeroportos prevê, ainda para este semestre, uma série de leilões portuários que deve atrair R\$ 1,03 bilhão em investimentos privados e inclui quatro terminais, entre eles o VCD29, em Vila do Conde (PA). “Estamos intensificando os investimentos públicos e privados nos estados da região, com foco em modais que ampliem a competitividade do transporte nacional”, disse o ministro de Portos Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 30/07/2025

PORTO DO RIO RECEBE NOVO CENTRO DE CONTROLE E INICIA DRAGAGEM NO CAIS DA GAMBOA

Da Redação *Portos e logística* 29/07/2025 - 22:34



O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, inaugurou nesta terça-feira (29) o novo Centro de Controle Operacional (CCO) da PortosRio, primeira etapa da implementação do sistema VTMISS (Vessel Traffic Management Information System) no Porto do Rio, que possibilitará o monitoramento em tempo real do tráfego marítimo no terminal carioca.

Com sensores integrados, radares, câmeras e ferramentas de rastreamento, o centro garante visão precisa e integrada das operações, alinhando-se às normas da Marinha do Brasil (Normam 26) para

serviços de tráfego de embarcações. “Nos últimos dois anos, o Porto do Rio registrou crescimento superior a 15%, tornando-se um dos que mais se destacaram no país”, destacou Costa Filho.

Na mesma cerimônia, foi assinada a ordem de serviço para o início da dragagem do Cais da Gamboa, pela empresa DTA Engenharia, com prazo estimado de seis meses para conclusão. Segundo o ministro, com a obra, o Porto do Rio poderá atender às demandas do novo ciclo de

crescimento econômico do país, atrair investimentos, gerar empregos e ampliar a participação brasileira no comércio global.

O projeto prevê a readequação e a ampliação do canal de acesso, incluindo a dragagem, a elaboração dos projetos básico e executivo, instalação de sinalização e balizamento, além de serviços complementares. Entre outros benefícios, a dragagem vai aumentar a segurança e a eficiência na navegação. Além disso, permitirá reduzir custos, consolidar o porto como hub estratégico e aumentar a arrecadação tarifária e o impacto positivo no PIB regional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/07/2025

TECON SANTOS 10: AUDIÊNCIA CONVOCADA PELO TCU EVIDENCIA DIVERGÊNCIAS SOBRE RESTRIÇÕES AO LEILÃO

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



Para Pomini, participação de todos interessados poderia ser melhor em termos de arrecadação. Centronave avalia que restrição é forma disfarçada de alijar empresas do leilão porque não há dúvida de que haverá vencedor na primeira fase. Antaq afirma que posição se ampara em critérios técnicos

O 'Painel de Referência' sobre o arrendamento do Tecon Santos 10, teve como tema principal e quase único a proibição pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de participação na disputa dos grupos empresariais que já operam terminais no porto

paulista. A justificativa da agência de que a medida busca evitar a concentração de mercado e incentivar a concorrência foi contestada por representantes de empresas e defendida por órgãos de governo e por alguns representantes de associações. A sessão, promovida pelo Tribunal de Contas da União (TCU) na tarde desta terça-feira (29) em Brasília, reuniu representantes de diversos setores governamentais, da regulação, da iniciativa privada e de entidades da sociedade civil.

A primeira defesa partiu de Alex Sandro de Ávila, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, que justificou a proibição imposta pela Antaq afirmando que ela usou critérios técnicos que indicam que há risco de concentração de mercado. Ele citou que foram levados em consideração nos estudos critérios de política públicas. “A Antaq é o fórum adequado para questões técnicas”, disse.

Ygor Di Paula Juliano Silva da Costa, secretário especial de Licitação de Concessões da Antaq, reforçou a posição da agência, afirmando que ela se ampara, além dos critérios técnicos, em mais de mil contribuições e sugestões colhidas em duas audiências públicas, em 2022 e em 2025. Segundo ele, a maioria delas foi a favor da proibição da limitação dos grupos que já operam terminais em Santos.

Costa disse que a preocupação da agência, indicada no edital que é contestado pelas empresas, não se limita ao leilão do Tecon 10, mas se estende ao futuro da operação do terminal, que será o maior de contêineres. Para Costa, a agência cumpre seu papel institucional de, desde 2013, ser a responsável pela coordenação dos processos de licitação e concessão de terminais portuários e que, no caso no Tecon 10, sua decisão levou em consideração a necessidade de garantir a concorrência nos 25 anos previstos para o contrato de arrendamento.

Anderson Pomini, diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), reconheceu que a participação de todos os interessados poderia ser melhor em termos de arrecadação no leilão pois elevaria o valor de outorga. “Mas e para sociedade e para o preço das mercadorias?”, indagou. Ele lembrou que o Tecon 10 será mais um terminal e que o Porto de Santos é um complexo portuário



pelo qual passa quase todo tipo de carga e que vários fatores devem ser levados em consideração além do que será arrecado no leilão.

Pomini citou que a instalação do futuro terminal de contêineres provocará mudanças na estrutura do porto santista, incluindo a mudança de localização do atual terminal de passageiros, que é o maior do país no segmento, e que teria consequências para vida da cidade. Ele sugeriu que sejam pensadas com antecedências todas as providências que necessitam ser desenvolvidas antes que o Tecon 10 opere.

A primeira a contestar a proibição da Antaq aos que hoje operam terminais da cidade paulista foi Natália Resende, secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do governo de São Paulo. Ela alegou que a participação de todos os interessados seria benéfica porque a vitória de um ou mais grupo que atua ou atuam em atividades portuárias levaria a verticalização dos serviços, com ganho de escala, maior produtividade e preços menores para clientes finais, os embarcadores de carga.

A secretária estadual argumentou ainda que, se houver concentração de mercado, como prevê a Antaq, ela poderia ser mitigada com vários instrumentos, como a previsão de acesso não discriminatória a outras empresas que usariam o terminal para escoar suas cargas, fiscalização do cumprimento das regras e monitoramento. Ela acrescentou que tanto a Antaq como o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) teriam condições de mitigar o problema com medidas menos gravosas para as empresas afetadas pela proibição de participar do leilão.

Claudio Loureiro de Souza, diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), disse que participava da audiência pública com “um peso nas costas” por representar os amadores. Ele qualificou a proibição da participação no leilão do Tecon 10 das empresas de navegação que operam terminais em Santos como discriminatória e descolada da realidade econômica ao não levar em consideração os ganhos que a verticalização das operações traria e por desprezar a experiência dessas companhias, que atuam em navegação em administração de terminais em vários países, com governos de matizes políticos e ideológicos diversos e nos quais são bem-recebidos e convidados. “Discutem o modelo do leilão e não sua necessidade”, afirmou.

Segundo Loureiro, se for mantida a restrição aos grandes operadores, o mais prejudicado será o comércio exterior brasileiro. Para ele, o que está se passando no caso das regras impostas pela Antaq é a vedação do direito de empreender. Ele criticou ainda o modelo anunciado pela agência, de realizar a disputa em duas etapas, com a proibição valendo apenas para a primeira e que, se nela não houver vencedor, os que hoje já operam em Santos poderiam participar da segunda, com o compromisso de alienar os terminais atuais. Para Loureiro, essa proposta é uma forma disfarçada de alijar as empresas do leilão, porque, pela importância do Tecon 10 e por seu potencial, não há dúvida que haverá vencedor na primeira fase.

Outro representante das empresas que operam em Santos, Patrício Junior, da TiL, disse que diretores das companhias proibidas de participar do leilão estão sendo tratados como bandidos. Ele afirmou conversou com clientes e que 90% deles defendem a participam de todos os players. “Eles não querem saber de verticalização. Querem preço e eficiência”, afirmou.

Outro que defendeu a participação de todos na disputa pelo Tecon 10 foi o presidente da Associação Comercial de Santos, Mauro Samarco. Ele ressaltou que a economia da cidade e do país depende do complexo portuário e precisa que o terminal entre em operação no menor espaço de tempo possível. Samarco acredita que impor limitações a empresas levará à judicialização e a atrasos no início das operações. “Seria um grande equívoco restringir a participação. Defendo o mais rápido trâmite, sem restrição”, assegurou.

Já o professor de Economia Gesner de Oliveria, da Fundação Getulio Vargas, argumentou que, em vários locais, é possível verificar concentração de mercado de terminais de contêineres com prejuízos para a concorrência. Ele elogiou o edital da Antaq por considerar que as regras permitem a entrada de novos grupos na operação e aumento da disputa por clientes e cargas, o que trará ganhos para as operações. “A concorrência incentiva a produtividade”, disse.



No encerramento da audiência, após mais de quatro horas de argumentações contra e a favor da proibição imposta pela Antaq, o relator no Tribunal de Contas da União (TCU) do processo de análise do edital do Tecon 10, ministro Antônio Anastasia, disse que todos os argumentos apresentados serão avaliados pelas equipes técnicas da corte.

O Tecon 10, segundo as estimativas do Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), quando estiver plenamente instalado, será o maior terminal de contêineres da América Latina, com capacidade para movimentar mais de cinco milhões de toneladas por ano. O investimento esperado pelo Mpor supera R\$ 5 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/07/2025

ARTIGO - TECON SANTOS 10 E O PAINEL DE REFERÊNCIA DO TCU **Por Adilson Luiz Gonçalves Opinião 29/07/2025 - 21:10**

Assistir ao Painel de Referência Arrendamento do TECON Santos 10 do Porto de Santos, realizado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), em 29/07/2025, ratificou a visão que tenho sobre o tema, já explicitada em artigos que produzi.

A maioria dos ponentes foi enfática em discordar da licitação em duas etapas, tal como proposta pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), inclusive apresentando argumentos embasados na legislação de licitações vigente, entre outros.

Considerando a demora em promover a licitação do terminal, que se arrasta ao menos desde 2022, as restrições previstas pela ANTAQ já deixaram claro que haverá judicializações, ou seja, haverá ainda mais protelação.

Não ter colocado essa proposta de restrições de participação em uma audiência pública talvez tenha sido com a expectativa de agilizar o processo. Porém, a realidade mostrou que essa solução não terá o efeito pretendido, considerando a reação da maioria dos ponentes e também manifestações fora dele.

Sobre temas semelhantes, em casos recentes, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) não viu problema na participação dos operadores de contêineres atuais do Porto de Santos. Os armadores, naturais interessados no processo, além de concorrentes entre si, também não.

Aliás, o CADE também não se opôs à participação societária majoritária da CMA-CGM no terminal da Santos Brasil, atualmente o maior terminal de contêineres do Porto de Santos. Tampouco teve óbice à aquisição de controle acionário da Wilson Sons pela MSC, quando o armador italiano. Neste último caso, até seria possível alegar desequilíbrio concorrencial, na medida em que, contando com serviço de rebocadores próprio, a BTP poderia ter custos operacionais reduzidos em relação a outros terminais.

A apresentação da Secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo foi extremamente didática e objetiva, deixando claro a existência de alinhamento com a Prefeitura de Santos sobre o tema.

Um dos ponentes chegou a afirmar que uma restrição aceitável, no caso da participação de operadores já atuantes no Porto de Santos, seria obrigá-los a vender sua participação nos terminais atuais. Curiosamente, um dos operadores atuais de terminais de contêineres vem, há algum tempo, mostrando interesse na licitação do TECON Santos 10, ou seja, essa intenção de operar de forma independente já existe. Embora ela já tenha sido explicitada em Audiência Pública e outras manifestações, não parece ter sido considerada pela ANTAQ.



Criar restrições aos operadores atuantes no Porto de Santos pode ser considerada como uma forma de direcionar para os que não operam no Porto de Santos, o que também pode ser motivo de judicializações. Enfim, é dar matéria-prima para novos entraves.

Assim, o ideal é que a licitação seja aberta, sem restrições, cabendo à ANTAQ, aí sim, atuar na regulação e fiscalização, para evitar desequilíbrio concorrencial, em vez de potencializar judicializações, que só adiarão ainda mais a implantação já demasiado tardia do TECON Santos 10.

Chegaram a alertar que, quando de sua conclusão, o Porto de Santos já estará novamente saturado, demandando novos investimentos em ampliação de capacidade.

Ah, a Ilha dos Bagres!

Além disso, ao menos duas apresentações destacaram que uma licitação sem restrições permitirá maior valor de outorga, o que não pode ser desprezado, ainda mais se esse valor for reinvestido no Porto de Santos.

No entanto, também houve quem defendesse a proposta da ANTAQ:

Alegando que há diferença entre verticalização e concentração de mercado, um manifestante ponderou sobre a importância da entrada de novos “players”, como sendo mais relevante do que o maior valor de outorga. Justificou que a concorrência entre operadores seria mais interessante, reduzindo custos na movimentação de cargas, que é onde o Porto de Santos pode melhorar sua competitividade no comércio exterior, e também na cabotagem.

Os argumentos são defensáveis entre opositores e defensores da proposta da ANTAQ. O que se espera, como afirmou a última ponente, é que o princípio aristotélico que afirma: “A virtude está no meio”, seja aplicado de forma a conciliar interesses, revisando decisões que não têm encontrado respaldo na maioria do mercado.

Agilizar o processo licitatório, regular e fiscalizar: esse é o tipo de mitigação que deve ser assegurado!

Como também foi sobejamente comentado, agilizar a licitação tornará ainda mais premente conciliar os cronogramas de todas as intervenções previstas, que serão fundamentais para a operação efetiva do TECON Santos 10, e muito mais do que isso. É o caso do novo acesso rodoviário à margem direita, do viaduto dos fundos da Alemoa, da Terceira Pista da Imigrantes, do acesso ferroviário ao terminal, bem como outras soluções plausíveis, que também atendam à BTP, da transferência do terminal de cruzeiros, da garantia de continuidade das operações com cargas de projeto e de cais públicos, e da dragagem de aprofundamento para -17m.

Todas essas obras também exigem agilização dos processos de licenciamento, licitação e execução, e não de freios que sistematicamente têm prejudicado o desenvolvimento sustentado do Brasil. Isso sem falar na necessidade de agilizar processos burocráticos relativos à liberação de cargas.

O maior risco, portanto, não é concorrencial, decorrente da verticalização ou da concentração, mas o de mais um inaceitável atraso no processo de ampliação da capacidade operacional do Porto de Santos, e do próprio desenvolvimento do Brasil, com consequências negativas no comércio exterior e na economia nacional.

Isso vale para a infraestrutura e logística nacionais, assim como para a ampliação da produção em todos os setores, comprovando a importância da aprovação do PL nº 5129/2021 e do PL nº 733/2025 como aceleradores desse processo.

Por fim, analisando as manifestações feitas no evento do TCU, salvo engano, apenas a ANTAQ e mais um ou dois dos ponentes defenderam a licitação em duas fases; um ou dois adotaram uma

postura “salomônica”; e a maioria quase absoluta dos participantes, incluindo empresários, governos e associações ligadas ao setor, defendeu um processo licitatório sem restrições.

Isso denota que o mercado não vê com bons olhos restrições à livre concorrência.

Aliás, é importante lembrar que um dos tópicos previstos no Projeto de Lei nº 733/2025 é a criação de uma Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário e Aquaviário, no âmbito do Sistema Portuário Nacional (art. 2º, inciso XVI).

Não se trata de tirar prerrogativas da ANTAQ, como foram tiradas do CADE, embora continue cabendo a esse Conselho garantir a livre concorrência no mercado.

Nem é o caso de polemizar se o TCU deve se manifestar antes, durante ou depois do processo licitatório. Porém, todo o modelo pode e deve ser continuamente aprimorado, pelo bem do país.



Nesse sentido, pode ser interessante deixar que o mercado participe um pouco mais do processo regulatório.

O evento do TCU trouxe boas discussões. Espero que também renda bons frutos.

Adilson Luiz Gonçalves é escritor, engenheiro e pesquisador universitário, membro da Academia Santista de Letras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/07/2025

ÍNDICE GLOBAL DE CAPACIDADE PORTUÁRIA DE CONTÊINERES CRESCE 1,4%, APONTA DREWRY

Da Redação Portos e logística 29/07/2025 - 19:35



O índice global de capacidade portuária de contêineres da Drewry aumentou 1,4% em relação ao mês anterior e 5,4% em relação ao ano anterior em maio. Já a taxa média de crescimento móvel de 12 meses para a movimentação portuária global permaneceu estável em 6,5% pelo terceiro mês consecutivo. A região do Oriente Médio e Sul da Ásia lidera o crescimento acumulado no ano, com volumes 9,2% maiores. A América do Norte e a Grande China tiveram altas de 7,7% e 6,9%, respectivamente. A Oceania continua sendo a única região relatando declínio, com a capacidade portuária acumulada no ano em maio caindo 2,6%. Dados de duração do terminal permitem fazer previsões de curto prazo da capacidade portuária.

De acordo com a Drewry, o índice de taxa de transferência de contêineres da Grande China apresentou leve queda em maio de 2025, caindo 0,4% em relação ao mês anterior, para 124,9 pontos, mas com alta de 4,5% em relação ao ano anterior. A taxa média de crescimento em 12 meses na Grande China caiu para 6,3%, logo abaixo da média global.

Os maiores portos da região continuam apresentando crescimento robusto, com os cinco principais portos apresentando alta média de 7,2% em relação ao ano anterior em maio. Xangai, em particular, teve um bom mês, com volumes subindo 10,2% em relação ao ano anterior.

O Índice de Taxa de Transferência de Contêineres da América do Norte caiu 8,0% em relação ao mês anterior, para 109,3 pontos, mas com alta de 2,7% em relação ao ano anterior. A taxa média de crescimento em 12 meses apresentou leve queda, mas permaneceu em dois dígitos, em 10,1%. Os volumes nos principais portos da costa oeste recuaram em maio devido ao impacto das tarifas do

"Dia da Libertação" do governo dos EUA. A movimentação em Long Beach caiu 26,3% em relação ao mês anterior (queda de 8,2% em relação ao ano anterior), enquanto em Los Angeles caiu 15% em relação ao mês anterior (queda de 4,8% em relação ao ano anterior).

Os volumes também caíram 10,4% em relação ao ano anterior em Manzanillo, 9,6% em relação ao ano anterior em Seattle e 0,3% em relação ao ano anterior em Oakland. Apenas Vancouver e Lazaro Cardenas contrariaram a tendência, com aumento de 13,9% em relação ao ano anterior e 12,6% em relação ao ano anterior, respectivamente.

O índice europeu de movimentação de contêineres portuários subiu 3,7% em maio, um aumento de 5,3% em relação ao ano anterior, para 113,7 pontos. A taxa média de crescimento acumulada em 12 meses aumentou para 5,4%, permanecendo abaixo da média global de 6,5%. O Porto Said East registrou uma movimentação recorde em maio de 2025 — os volumes subiram 20% em relação ao mês anterior, um aumento de mais de 50% em relação ao ano anterior, com a movimentação acumulada no hub East Med 18% superior à do ano passado.

Os índices de capacidade portuária de contêineres Drewry são uma série de índices de crescimento/declínio de volume ajustados pelo calendário, com base em dados mensais de capacidade para uma amostra de mais de 340 portos em todo o mundo, representando mais de 80% dos volumes globais. O ponto base para os índices é janeiro de 2019 = 100. O modelo de previsão usa dados de capacidade de embarcações e duração do terminal para fazer previsões de curto prazo do rendimento do porto, a partir da capacidade dos navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/07/2025

APS MODERNIZA SISTEMA DE VIGILÂNCIA DO PORTO DE SANTOS

Da Redação Portos e logística 29/07/2025 - 19:00



A Autoridade Portuária de Santos (APS) concluiu o investimento de R\$ 3 milhões para a substituição da comunicação por rádio por uma rede de aproximadamente três quilômetros de fibra óptica no sistema de vigilância na área da Alemoa, na margem direita do terminal. Como parte da modernização, o número de câmeras de monitoramento passou de 12 para 32.

Segundo a APS, a fibra óptica oferece mais estabilidade e segurança na transmissão de informações em tempo real, enquanto as novas câmeras, resistentes a explosões, ampliam a cobertura e a eficiência do monitoramento. A autoridade portuária explicou que a área de Alemoa é considerada de risco por causa da movimentação de produtos inflamáveis.

De acordo com o gerente de infraestrutura de dados da APS, Alex Henrique da Costa, os equipamentos atendem a necessidades operacionais de diversos setores, incluindo a Guarda Portuária, segurança do trabalho, fiscalização, atracação e meio ambiente. "A integração de recursos e competências entre as equipes da APS tem gerado resultados concretos para a eficiência operacional do porto, otimizando investimentos e acelerando entregas", disse Costa.

A APS informou que em 2025 investiu cerca de R\$ 18 milhões em projetos de modernização. Eles foram usados em um novo sistema de controle de acesso, na ampliação da conectividade das áreas portuárias e na instalação de câmeras térmicas. Além disso, anunciou que estão em andamento o uso de uma rede 5G privativa, o VTMS (Sistema de Gerenciamento e Informações do Tráfego de Embarcações) e o lançamento de um aplicativo que permite que a população envie demandas à administração portuária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/07/2025

MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE ROTERDÃ TEM QUEDA DE 4% NO 1º SEMESTRE

Da Redação *Portos e Logística* 29/07/2025 - 18:51



A administração do Porto de Roterdã, na Holanda, anunciou, na última segunda-feira (28), queda de 4,1% na movimentação no primeiro semestre de 2025. As maiores reduções foram nos segmentos de grânéis sólidos, com recuo de 8,9%, e de grânéis líquidos, com 5,3%. A movimentação de contêineres apresentou crescimento de 2,7%, mas perdeu 1% em em tonelagem.

A administração do porto holandês atribuiu os resultados à falta de investimentos e informou que as incertezas na economia global e o anúncio de fechamento de empresas químicas do país são causa de preocupação. Boudewijn Siemons, CEO da Autoridade Portuária de Roterdã, afirmou que, em anos recentes, o porto tem enfrentado, além de incertezas econômicas, investimentos em atraso e interrupções nas cadeias de suprimentos.

Ele destacou a importância estratégica do terminal portuário para os holandeses e para todos os europeus. “Nesses tempos turbulentos, como porto, precisamos garantir a segurança do fornecimento de energia, alimentos e outros materiais essenciais na Europa. Também é muito importante que a indústria portuária permaneça competitiva para não enfraquecer a autonomia estratégica da Europa”.

Apesar da queda na movimentação, a Autoridade Portuária de Roterdã registrou estabilidade em seu balanço do semestre, com aumento de 5,2% nas receitas, principalmente devido à inflação e a saldo de contratos novos e vencidos. No período, as taxas portuárias aumentaram 5,4%. Segundo a administração de Roterdã, isso se deveu, em parte, à indexação e, em parte, ao menor volume de movimentação, que leva a preço mais alto por tonelada. Além disso, tarifas brutas e descontos foram reajustados.

Mesmo com queda nos grânéis sólidos, a movimentação dos agrícolas aumentou 18,6%, influenciada pela demanda global e pelas safras. Houve aumento nas importações holandesas de oleaginosas, como soja, farelo de soja e canola.

Já a movimentação de minério de ferro e sucata caiu 12,2%. Segundo a autoridade portuária, a causa foi a queda na produção na indústria siderúrgica alemã, que influenciou também o recuo de 21,1% no movimento de carvão, principalmente do tipo coque, usado em altos-fornos para a produção de aço.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 29/07/2025

LANÇADO NA CHINA NAVIO DE PASSAGEIROS TOTALMENTE ELÉTRICO

Da Redação *Indústria naval* 29/07/2025 - 19:03



Foi lançado na última sexta-feira (25), na Baía de Xiamen, na China, o primeiro navio de passageiros totalmente elétrico, o Yujian 77. Com 49 metros de comprimento, 14,5 metros de largura e 4,15 metros de profundidade, ele tem capacidade para transportar 358 passageiros, e a expectativa é que, quando entrar em serviço, consuma, em relação a embarcações do mesmo tipo, menos 250 toneladas de combustível e reduza em mais de 400 toneladas por ano as emissões de dióxido de carbono.

O navio usa sistema de bateria marítima desenvolvido pela Contemporary Amperex Technology (CATL), com a tecnologia CTP (Cell-to-Pack) e um Sistema de Carregamento de Alta Voltagem (CCS) integrado para atingir densidade energética superior a 140 Wh/kg. O sistema fornece à embarcação 3.918 kWh de energia e autonomia para navegar até 100 quilômetros.

O Yujian 77 é apontado como o primeiro navio de passageiros totalmente elétrico a ser classificado pela Sociedade de Classificação da China (CCS). Suas baterias marítimas foram certificadas por sociedades de classificação globais, incluindo a Bureau Veritas (BV), a American Bureau of Shipping (ABS) e a Det Norske Veritas (DNV).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/07/2025

NOVA LEI AMBIENTAL E GRANDES OBRAS DESAFIAM LICENCIAMENTO NA INDÚSTRIA MARÍTIMA

Da Redação Portos e Logística 29/07/2025 - 18:01



Setor discute impactos do PL 2159/2021, pressões sobre a cabotagem e soluções para destravar grandes empreendimentos, durante a Navalshore 2025

As possíveis mudanças trazidas pelo Projeto de Lei 2159/2021 nas regras do licenciamento ambiental reacendem o debate sobre os desafios enfrentados pela indústria marítima diante do avanço de grandes empreendimentos de infraestrutura. O tema será debatido no painel “Impasses e soluções em licenciamento ambiental nos empreendimentos de infraestrutura – De que maneira os grandes projetos

impactam a indústria marítima”, que integra a programação da Conferência Navalshore 2025 - Feira e Conferência da Indústria Marítima, marcada para os dias 19 a 21 de agosto no Expo Rio Cidade Nova, no Rio de Janeiro (RJ).

O encontro contará com a participação de Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC), e da advogada Julia Touriño, especialista em Direito Ambiental do escritório Kincaid | Mendes Vianna Advogados. Ambos trarão visões complementares sobre o cenário regulatório, os desafios operacionais e os caminhos possíveis para um licenciamento mais eficiente e juridicamente seguro. Também estão confirmados para compor o painel o procurador da República Sérgio Gardenghi Siuama, da 4ª Unidade de Coordenação e Revisão (Meio Ambiente e Patrimônio Cultural) do Ministério Público Federal; Itagyba Alvarenga Neto, coordenador-geral de Licenciamento Ambiental de Empreendimentos Marinhos e Costeiros no Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA); e Fábio Vasconcellos, diretor da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (ABANI).

Segundo Resano, empreendimentos como o Ferrogrão e novas concessões hidroviárias têm potencial de transformar a logística nacional ao ampliar o escoamento de cargas pelo Arco Norte. “Essas iniciativas geram impacto direto na navegação, tanto pela maior movimentação portuária quanto pela necessidade de novas embarcações, como barcaças e empurradores, o que reaquece a demanda sobre o setor naval”, explica. Mas revelam limitações sérias de infraestrutura para a cabotagem: “Hoje operamos com os portos no limite ou até além da sua capacidade ideal. A falta de terminais leva a filas de espera de navios, que consomem mais combustível, emitem mais gases de efeito estufa e atrasam a operação”, aponta. “A infraestrutura é cara. Mas, mais caro é não ter infraestrutura”, sentencia.

No campo regulatório, Resano avalia que a tramitação do PL 2159/2021 gera expectativas e apreensões. “Nossa maior preocupação com o projeto está nas questões de dragagem. Precisamos



nos aprofundar e simplificar esses procedimentos, porque é inaceitável que portos fiquem com seu calado reduzido por falta de dragagem, o que impacta toda a logística, seja doméstica ou internacional”. Ele destaca que, no caso da cabotagem, armadores ainda lidam com entraves significativos, como a sobreposição de exigências e a falta de padronização entre os órgãos ambientais.

Complementando essa visão, Julia Touriño defende que a atuação jurídica ambiental precisa ser incorporada desde a fase de concepção dos projetos, contribuindo para uma melhor avaliação de riscos e para a escolha de alternativas locais mais viáveis. “Mesmo uma análise inicial, ainda que em alto nível, permite identificar potenciais impactos em unidades de conservação, comunidades tradicionais ou outras áreas sensíveis, ajudando a estruturar o projeto de forma mais otimizada”, afirma. Ela observa que, embora o licenciamento muitas vezes seja visto como um entrave, ele representa uma garantia legal e ambiental importante para os empreendedores.

Sobre o PL 2159/2021, a advogada pondera que o texto ainda gera insegurança jurídica. “Até que a nova legislação entre efetivamente em vigor e haja clareza sobre quais dispositivos serão sancionados ou questionados, seguimos em um cenário de indefinições”, afirma. Para ela, o momento é de cautela, já que a discussão tem gerado tensão inclusive entre juristas especializados no tema. “Quando há consenso entre os doutrinadores sobre a fragilidade de determinados pontos, é um forte sinal de que esses dispositivos poderão ser questionados em sede judicial”, observa.

Na avaliação da advogada, mais do que mudanças legislativas, o avanço em direção a um licenciamento mais eficiente exige aproximação entre os setores envolvidos. Ela acredita que a conferência será uma oportunidade de promover esse alinhamento entre empresas, governo e sociedade civil. “A presença de representantes do Ibama, do Ministério Público e de operadores privados no mesmo painel permite um debate qualificado e prático sobre os caminhos possíveis”, finaliza. Resano também considera que a Navalshore é uma oportunidade de fomentar um diálogo construtivo entre governo, empresas, especialistas e sociedade. “É fundamental que os setores impactados participem da construção de soluções equilibradas e viáveis”, conclui.

Serviço:

Navalshore - Feira e Conferência da Indústria Marítima

Data: 19 a 21 de agosto de 2025

Local: Expo Rio Cidade Nova (antigo Expo Mag) – Rua Beatriz Larragoiti Lucas, s/n, Cidade Nova – Rio de Janeiro – RJ – Brasil

Horário: das 13h às 20h

Credenciamento gratuito: <https://inscricaoeletronica.app.br/navalshore25/>

Conferência - 20 de agosto de 2025

14h | Painel: Impasses e soluções em licenciamento ambiental nos empreendimentos de infraestrutura - De que maneira os grandes projetos impactam a indústria marítima

PAINELISTAS

Sérgio Gardenghi Siuama

Procurador da República - 4ª Unidade de Coordenação e Revisão (Meio Ambiente e Patrimônio Cultural) do Ministério Público Federal

Itagyba Alvarenga Neto

Coordenador-Geral de Licenciamento Ambiental de Empreendimentos Marinhos e Costeiros no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

Julia Touriño

Advogada Sênior Ambiental na Kincaid | Mendes Vianna Advogados

Luís Fernando Resano

Diretor-Executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC)



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 105/2025
Página 84 de 84
Data: 30/07/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Fabio Vasconcellos

Diretor da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (ABANI)

Moderadora

Fabrine Hartog Soares

Advogada Sênior na Kincaid | Mendes Vianna Advogados

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/07/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 30/07/2025