

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 109/2025  
Data: 06/08/2025



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
PARQUE VALONGO, EM SANTOS, ENTRA EM NOVA FASE DE OBRAS; VEJA AS NOVIDADES .....	4
PORTO DE SANTOS REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DA HISTÓRIA; CONFIRA .....	5
LEI DOS PORTOS: COMISSÃO FAZ REUNIÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS.....	6
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>7</b>
CEARÁ ANUNCIA PACOTE DE AJUDA PARA SETORES DO ESTADO ATINGIDOS PELO TARIFAÇO .....	7
TRECHOS FINAIS DA TRANSNORDESTINA TÊM PREVISÃO DE CONTRATO ATÉ OUTUBRO .....	9
ALCOLUMBRE CRITICA OCUPAÇÃO DO CONGRESSO E CONVOCA DIÁLOGO.....	11
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>11</b>
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO LANÇA, NO TCU, EDITAL DO PROGRAMA AMPLIAR.....	11
EVENTO NO TCU REÚNE GOVERNO E ESPECIALISTAS PARA DEBATER CONQUISTAS E DESAFIOS DA AVIAÇÃO CIVIL .....	13
PORTO DE SANTOS BATE RECORDE COM MAIS DE 17 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM JULHO .....	14
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO FALA DA IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS .....	15
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>16</b>
GOVERNO DE SP AVANÇA NA FORMAÇÃO DE MACROANEL LOGÍSTICO COM R\$ 4,3 BILHÕES EM OBRAS VIÁRIAS NO LITORAL 16	
NORCOAST ESTREIA NA MULTIMODAL NORDESTE.....	18
SELO ESG: COLABORAÇÕES DE CONSULTA AO MERCADO ESTÃO EM ANÁLISE PELA APS .....	19
COM 845 TONELADAS, CARGA ESPECIAL PASSARÁ PELAS RODOVIAS DA ECOVIAS RIO MINAS RUMO AO PORTO DE ITAGUAÍ. 20	
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>21</b>
EDITORIAL – A RETOMADA DOS TRABALHOS DA COMISSÃO ESPECIAL DO PL 733.....	21
NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA DIZ QUE NÃO VAI LIGAR PARA TRUMP SOBRE TARIFAS, MAS VAI CONVIDÁ-LO PARA A COP30 .....	22
<i>Pelo telefone</i> .....	22
<i>Taxação</i> .....	22
<i>Drones em ação</i> .....	22
<i>Procedimento inédito</i> .....	22
<i>Operação</i> .....	22
NACIONAL - COMEÇA HOJE O TARIFAÇO DOS EUA CONTRA PRODUTOS BRASILEIROS.....	22
NACIONAL - GOVERNO REAGE AO TARIFAÇO DOS EUA E BUSCA SAÍDA DIPLOMÁTICA .....	24
NACIONAL - LEI DOS PORTOS: COMISSÃO ESPECIAL DIZ QUE ESCUTA SERÁ “AMPLA E TRANSPARENTE” .....	25
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS SUPERA PELA PRIMEIRA VEZ A MARCA MENSAL DE 17 MILHÕES DE TONELADAS... 26	
REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADE PORTUÁRIA AGUARDA “DETALHES” PARA INICIAR DERROCAGEM.....	27
REGIÃO SUDESTE - DP WORLD AMPLIA PRESENÇA LOGÍSTICA COM NOVO ARMAZÉM NA GRANDE SP .....	29
REGIÃO SUL - MAIOR PORTO SECO DA AMÉRICA LANA COMEÇA A SER CONSTRUÍDO EM FOZ DO IGUAÇU.....	30
BRASIL EXPORT - FLÁVIO DINO CONFIRMA PRESENÇA NO BAHIA EXPORT .....	32
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2025 .....	35
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SOBRE ELEIÇÕES .....	35
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - PL-733: ESBOÇO DE NOVO CICLO DE REFORMAS PORTUÁRIAS .....	36
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>39</b>
AO IMPOR TARIFA ADICIONAL À ÍNDIA, TRUMP AMEAÇA SOBRETAXAR 'QUALQUER OUTRO PAÍS' IMPORTADOR DE ÓLEO RUSSO, CASO DO BRASIL .....	39
LULA ADMITE NEGOCIAR MINERAIS CRÍTICOS COM OUTROS PAÍSES, EM MEIO A INTERESSE DOS EUA .....	41
TARIFAÇO DE TRUMP: GOVERNO DO BRASIL DIRÁ AOS EUA QUE HAVERÁ REDUÇÃO DO PRAZO DE REGISTRO DE PATENTES . 42	
PRESIDENTE DO BC SAI EM DEFESA DO PIX E DIZ QUE MEIO DE PAGAMENTO NÃO ‘CANIBALIZOU’ CARTÕES DE CRÉDITO .....	43
APÓS MANIFESTAR APOIO AO BRASIL, O QUE A CHINA PODE FAZER NA PRÁTICA PARA REDUZIR IMPACTO DO TARIFAÇO AMERICANO?.....	45
EXPORTAÇÕES PARA OS EUA DE PRODUTOS AFETADOS POR TARIFAÇO DE TRUMP AUMENTAM EM JULHO .....	46
TARIFA EFETIVA MÉDIA DOS EUA SERÁ DEZ VEZES MAIOR QUE A APLICADA PELO BRASIL A PRODUTOS AMERICANOS.....	47
CHINA SAI EM DEFESA DO BRASIL APÓS TARIFAÇO DE TRUMP E DIZ QUE PAÍS SOFRE 'INTERFERÊNCIA EXTERNA ABUSIVA' ....	48
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>49</b>
ESTALEIRO CHINÊS BUSCA PARCERIAS NO BRASIL E MIRA RENOVAÇÃO DA PETROBRAS.....	49
TARIFAÇO: FATIA DOS EUA NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DEVE RECUAR PARA 9% EM 2026, APONTA ESTUDO.....	50
LULA QUER CONVERSAR COM LÍDERES DO BRICS PARA DEBATER POSSÍVEL RESPOSTA CONJUNTA A TARIFAÇO DE TRUMP ....	51



BALANÇA COMERCIAL: BRASIL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 7 BI EM JULHO, COM EXPORTAÇÕES ACIMA DO ESPERADO .....	52
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>53</b>
BALANÇA COMERCIAL: HOVE AVANÇO NA CORRENTE DE COMÉRCIO ENTRE BRASIL E EUA ATÉ JULHO, DIZ MINISTÉRIO....	53
MOVIMENTAÇÃO AEROPORTUÁRIA TERÁ ALTA DE 35 MILHÕES DE PASSAGEIROS NO GOVERNO LULA, PROJETA COSTA FILHO	55
LOGÍSTICA É FUNDAMENTAL PARA O PAÍS E IMPULSIONA CRESCIMENTO DA ECONOMIA, AFIRMA ALCKMIN .....	56
BNDES INCENTIVA LIDERANÇA DO BRASIL EM COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS.....	56
NOVA ONDA DE ENVIOS AOS EUA ACELERA A VENDA DE ÚLTIMA HORA .....	58
PORTO DE SANTOS BATE RECORDE COM FUGA DO TARIFAÇO .....	60
EXCLUSIVO: A MENOS 24H DA DATA FINAL, SEGUNDA ‘CORRIDA’ DE EMBARQUES AOS EUA FAZ ENVIOS BATEREM RECORDES	61
VÍCIO DA CHINA EM MANUFATURA AMEAÇA RETOMADA DO CRESCIMENTO ECONÔMICO .....	63
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>66</b>
A OPERADORA LOGÍSTICA MOVECTA ANUNCIOU QUE RICARDO RIBEIRO, É SEU NOVO DIRETOR DE TI.....	66
GIGANTE CHINÊS NA CONSTRUÇÃO DE GASEIROS MIRA EXPANSÃO NO MERCADO BRASILEIRO .....	66
NAVIO DE CRUZEIRO É ABASTECIDO COM BIO-GNL NO PORTO DE BARCELONA .....	67
TCP TEM ALTA DE 71% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NOS SERVIÇOS DE CABOTAGEM .....	68
SEGUNDA FRAGATA CLASSE TAMANDARÉ SERÁ LANÇADA NA SEXTA-FEIRA (8).....	69
SANTOS TEM 200 NOVOS TRABALHADORES AVULSOS DIPLOMADOS .....	69
PARQUE VALONGO CHEGA À 3ª FASE DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO.....	70
PORTO DE SANTOS REGISTRA 17 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS EM JULHO .....	71
ARTIGO - EM MEIO ÀS QUESTÕES GEOPOLÍTICAS, A FROTA GLOBAL SEGUE ENVELHECENDO! .....	71
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>74</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	74



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## PARQUE VALONGO, EM SANTOS, ENTRA EM NOVA FASE DE OBRAS; VEJA AS NOVIDADES

O Armazém 3 será revitalizado e serão executados urbanização e paisagismo no entorno e na Casa de Pedra

*Por Bárbara Farias 6 de agosto de 2025*



**Armazém 3 terá restauração da fundação, recuperação da estrutura e da fachada do lado da linha férrea (Alexsander Ferraz/AT)**

A revitalização da área do Parque Valongo, em Santos, entrou na terceira fase. As obras, que englobam o Armazém 3 e a Casa de Pedra situados em um espaço de aproximadamente 4,7 mil metros quadrados (m<sup>2</sup>), começaram ontem e deverão ser concluídas em abril de 2026.

A intervenção é fruto de parceria entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Prefeitura e está sendo custeada pela Brasil Terminal Portuário (BTP), que assinou um Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) para repassar ao Município R\$ 23,7 milhões. Desse total, R\$ 17 milhões serão investidos na recuperação deste trecho obsoleto do Porto.

A obra é conduzida pela Unidade de Gestão de Projetos (UGP) Parque Valongo, com o gerenciamento da arquiteta Raissa Mitsueda Pacheco e supervisão da Secretaria de Obras e Edificações (Seobe). “Estamos acompanhando com a APS a fiscalização das obras, que é uma contrapartida do Porto, e devem seguir até abril de 2026”, explicou a titular da pasta, Larissa Oliveira Cordeiro.

Os trabalhos estão sendo executados pela empresa Carnevali Engenharia. Segundo o Executivo Municipal, o cronograma de obras envolve a ampliação do espaço de lazer e conveniência com a revitalização do Armazém 3 e urbanização e paisagismo do entorno e da Casa de Pedra.



Ainda de acordo com a Prefeitura, após alguns serviços de demolição, o Armazém 3 receberá restauração da fundação, recuperação da estrutura metálica, infraestrutura de elétrica, hidráulica e drenagem, além de recuperação da fachada do lado da linha férrea. O galpão tem 2.127 m<sup>2</sup> e seu entorno e a Casa de Pedra somam 2.610 m<sup>2</sup>, perfazendo uma área total de 4.737 mil m<sup>2</sup>.

**Casa de Pedra também será restaurada; obras em 4,7 mil metros quadrados serão concluídas em 2026 (Alexsander Ferraz/AT)**

“O Parque Valongo gera emprego, renda, oportunidades, potencializa o turismo e a revitalização do Centro Histórico. A reforma do novo armazém, e de seu entorno, proporciona mais um local para abrigar shows e grandes eventos. Com capacidade para receber até 4 mil pessoas, estará integrado

a todo o complexo já existente e será mais um grande atrativo para munícipes e turistas”, afirmou o prefeito Rogério Santos.

### Armazéns 1 e 2

O presidente da APS, Anderson Pomini, explicou que dos armazéns que ainda aguardam reforma, o 2 será multiuso, e poderá ser cedido para a instalação de restaurantes, estabelecimentos comerciais e área de eventos. “Estes equipamentos vão atrair ainda mais visitantes e permitir uma área de contemplação agradável, como já existe em outros portos do mundo. E o Armazém 1 vai abrigar o Terminal Marítimo de Passageiros, o Concais, que será transferido para o Centro de Santos”, destacou.

### Primeira fase

A primeira fase do Parque Valongo foi entregue em julho de 2024 e abrange as áreas onde havia os armazéns 4, 5 e 6. O Armazém 4 foi reconstruído e os outros dois foram demolidos e no lugar foram instalados uma quadra de beach tennis, playground para e jardim. O parque tem, ainda, um píer de contemplação e uma plataforma flutuante, com capacidade para 14 embarcações, com acesso por passarela que fica ao lado da Alfândega.

### Segunda fase

Em 26 de junho foi inaugurada a Passarela Porto-Cidade Engenheiro José Colla —segunda fase do Parque Valongo. A estrutura tem 228 metros, 6,6 metros de altura livre e passa por cima da Rua Tuiuti e da Avenida Perimetral. A passagem tem uma escada central e uma rampa que facilita o acesso de pessoas com mobilidade reduzida. A obra foi construída pela Rumo Logística por meio de contrapartida da APS e da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

### Parceria

O Parque Valongo é uma realização em parceria entre a APS, a Prefeitura e empresas portuárias com custo zero para o Município. Na primeira fase da obra, foram repassados R\$ 20 milhões por meio de medidas compensatórias (Trimmcs) firmadas em 2023, sendo R\$ 15 milhões da empresa Cofco International Brasil e R\$ 5 milhões do Ecoporto Santos.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 06/08/2025*

## PORTO DE SANTOS REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DA HISTÓRIA; CONFIRA

Foram mais de 17 milhões de toneladas em julho

**Por *ATribuna.com.br* 6 de agosto de 2025**



***Granéis sólidos tiveram crescimento de 10% no mês passado, totalizando 900 mil toneladas embarcadas (Alexsander Ferraz/AT)***

O Porto de Santos registrou, no mês passado, a maior movimentação mensal de cargas da história. Pela primeira vez, o complexo portuário santista ultrapassou a marca de 17 milhões de toneladas, segundo dados preliminares informados pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

“O crescimento foi impulsionado, principalmente, pelo aumento das exportações após o anúncio, por parte dos Estados Unidos, da aplicação de tarifas de

50% sobre produtos brasileiros”, explicou a APS. A medida levou empresas a anteciparem os embarques, o que gerou um intenso fluxo de navios rumo à Europa e aos Estados Unidos, com destaque para cargas agrícolas e industriais.

“O crescimento no volume de cargas demonstra que a infraestrutura dos portos brasileiros é capaz de suportar esses aumentos pontuais verificados em julho. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) está trabalhando para ampliar a capacidade e eficiência operacional dos portos com os leilões que estamos preparando para este ano, como o do canal de acesso ao Porto de Santos e o do terminal de contêineres, o Tecon Santos 10”, afirma o ministro Silvío Costa Filho.

### Setores

Entre os destaques do mês estão os graneis sólidos, com crescimento de 10%, totalizando 900 mil toneladas embarcadas. A movimentação de contêineres cresceu 4%, chegando a 200 mil toneladas, enquanto as cargas soltas tiveram alta de 9%, com 85 mil toneladas movimentadas. A estimativa para os graneis líquidos também é de crescimento de cerca de 10%, com dados consolidados ainda em processamento.

“Este dado confirma o que já havíamos afirmado na primeira quinzena do mês: que havia um aumento expressivo dos embarques no porto”, explica o presidente da APS, Anderson Pomini.

Apesar das condições climáticas adversas no início de julho, o Porto de Santos manteve suas operações sem impactos logísticos. A consolidação dos dados ainda está em andamento, já que o complexo conta com mais de 50 terminais, e cada um possui prazo para envio das informações à APS. Ainda assim, o monitoramento operacional já confirma o recorde histórico de movimentação no mês.

“São dados preliminares, mas este ‘recorde dos recordes’ demonstra a importância de Santos em momentos decisivos da história, como este”, completa Pomini.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 06/08/2025**

## LEI DOS PORTOS: COMISSÃO FAZ REUNIÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

O PL está sujeito à apreciação conclusiva dos membros da comissão

**Por Maurício Martins 6 de agosto de 2025**



**Serão votados pedidos de audiências públicas e debates sobre o projeto, além de visitas ao Porto santista (Sílvio Luiz/AT)**

A comissão especial que vai analisar e emitir um parecer ao Projeto de Lei (PL) 733/2025, que propõe a revisão da Lei dos Portos (12.815/2013), instalada em 9 de julho, na Câmara dos Deputados, inicia oficialmente nesta quarta-feira (6) o plano de trabalho. Às 14h30 está marcada a primeira reunião extraordinária, em Brasília.

Além da apresentação dos próximos passos pelo relator, deputado Arthur Maia (União-BA), haverá votação de 17 requerimentos apresentados à comissão. São pedidos de audiências públicas e debates sobre o projeto, além de visitas técnicas ao Porto de Santos.

O PL está sujeito à apreciação conclusiva dos membros da comissão. Ou seja, quando for aprovado pelo grupo pode seguir diretamente ao Senado, sem passar pelo plenário da Câmara.

O deputado Murilo Galdino (Republicanos-PB) é o presidente da comissão. Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), presidente da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA), é um dos três vice-

presidentes, ao lado de Daniela Reinehr (PL-SC) e Júlio Lopes (PT-RJ), que também são membros da FPPA.

Assim como Barbosa, os outros dois deputados federais da Baixada Santista também integram a comissão especial: Rosana Valle (PL) é uma das titulares do colegiado e Delegado Da Cunha (PP) ficou como um dos suplentes.

Os trabalhos serão realizados em 40 sessões, contando com a de instalação, em 9 de julho. O PL 733/2025 é de autoria de Leur Lomanto Júnior (União-BA) e replica o anteprojeto da comissão de juristas constituída pela Câmara Federal em 2024, que sugeriu a nova Lei dos Portos (Ceportos). O texto propõe mudanças polêmicas, incluindo o fim da exclusividade do trabalhador portuário avulso, liberando operadores privados para contratarem trabalhadores certificados. Outra modificação sugerida é a transferência de poderes da União à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), como concessão de portos privados e regulação de terminais retroportuários, prorrogação de contratos de arrendamento vigentes por até 70 anos, além de Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) deliberativos.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 06/08/2025*



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### CEARÁ ANUNCIA PACOTE DE AJUDA PARA SETORES DO ESTADO ATINGIDOS PELO TARIFAÇO

Medidas no Ceará incluem auxílio financeiro às empresas que exportam para os EUA, compra direta de produtos por órgãos estaduais, antecipação de créditos e ampliação de incentivos fiscais

**Por Bruno Brandão - De Fortaleza**



**A exportação de calçados feitos no Ceará está entre os mais enviados para os EUA – Foto: Divulgação**

O Governo do Ceará anunciou, nesta quarta-feira (6), um pacote emergencial com quatro medidas para reduzir os impactos da tarifa de 50% imposta pelos Estados Unidos a produtos brasileiros. A taxaço, oficializada pelo presidente norte-americano Donald Trump no fim de julho, que entra em vigor nesta quarta, atinge diretamente a economia cearense, que tem nos EUA seu principal parceiro comercial. O anúncio foi

feito pelo governador Elmano de Freitas e inclui auxílio financeiro às empresas que exportam para os EUA, compra direta de produtos por órgãos estaduais, antecipação de créditos e ampliação de incentivos fiscais.

“São decisões necessárias de apoio às empresas cearenses que vendem seus produtos aos Estados Unidos. Precisamos garantir o emprego do nosso povo, apoiar as empresas e a economia cearense”, afirmou o governador, que também anunciou a criação de um Comitê Estratégico para acompanhar a aplicação das medidas e disse estudar a compra de alimentos perecíveis de produtores locais para abastecer programas sociais e equipamentos públicos.

As medidas foram tomadas após reuniões com setores econômicos diretamente afetados, especialmente os ligados à exportação de produtos como aço, frutas, calçados e pescados. Segundo dados da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), de janeiro a junho de 2025, as exportações cearenses somaram US\$ 1,07 bilhão — um crescimento de 82% em relação ao mesmo

período do ano passado. Os EUA foram o destino de 51,9% desse volume, com destaque para a metalurgia (US\$ 441,3 milhões), alimentos (US\$ 112,2 milhões) e couro e calçados (US\$ 52,6 milhões).

A resposta do governo estadual vem na esteira da aprovação, pela Assembleia Legislativa do Ceará (Alece), de um manifesto em defesa da economia local e contra o que classificou como “tarifa injusto” do governo Trump. O documento, aprovado na terça (5), com 31 votos favoráveis, critica a decisão norte-americana, argumentando que ela atinge diretamente um estado pobre e em desenvolvimento. “Relações diplomáticas devem ser fundamentadas em diálogo e técnica. Jamais na chantagem e opressão”, diz trecho do manifesto.



**Deputados no Ceará lançaram um manifesto e receberam o projeto de Lei enviado pelo Governo do Estado - Foto: ALECE/Divulgação**

Para o economista Wandemberg Almeida, presidente do Conselho Regional de Economia do Ceará, a tarifa de 50% representa um golpe direto na competitividade dos produtos cearenses no mercado norte-americano. “Esse aumento tarifário eleva significativamente o preço final dos nossos produtos, tornando-os menos atrativos. Isso pode prejudicar principalmente setores como calçados e hortifrúti, que operam com margens mais

apertadas”, explica.

Almeida alerta ainda para o risco de excesso de oferta no mercado interno, caso as empresas não consigam redirecionar suas exportações: “Com mais produtos sendo vendidos dentro do Brasil, os preços podem cair, o que afeta diretamente a rentabilidade das empresas e ameaça empregos”.

Apesar do crescimento das exportações cearenses para mercados como França, Reino Unido e China, o economista ressalta que a migração para novos destinos comerciais exige adaptações logísticas, certificações e acordos bilaterais. “Temos uma boa infraestrutura no Porto do Pecém, mas redirecionar volumes maiores, especialmente de produtos perecíveis, demanda planejamento e investimentos em cadeia refrigerada e transporte adequado”, completa.

### **Setor de calçados do Ceará é um dos mais atingidos por Trump**

O setor de calçados, tradicional no estado, com polos em Sobral, Juazeiro do Norte e Fortaleza, é apontado como um dos mais sensíveis à nova política norte-americana. “Uma tarifa como essa pode inviabilizar parte das exportações, principalmente de produtos de menor valor agregado. É essencial que as empresas busquem diversificação de mercados e invistam em design, tecnologia e inovação”, defende o economista.

Para Wandemberg, a crise atual evidencia um risco estratégico: a dependência excessiva do mercado norte-americano. “Precisamos diversificar nossos parceiros comerciais. A concentração em um único mercado nos torna vulneráveis a choques externos, como esse. Fortalecer laços com Europa, Ásia e América Latina é uma necessidade urgente”, afirma.

O Comitê Estratégico anunciado pelo governador deve iniciar suas atividades ainda esta semana, acompanhando a aplicação das medidas de apoio. O governador Elmano de Freitas garantiu que outras ações poderão ser implementadas conforme a evolução do cenário internacional. “O que nós pretendemos com essas decisões é garantir os empregos do povo cearense, manter as empresas funcionando e preservar o crescimento da economia do nosso estado”, finalizou.

### **Frutas e castanhas**

Entre os setores mais vulneráveis à nova tarifa imposta pelos Estados Unidos estão os produtores de frutas, castanhas e pescados, que juntos representam uma parcela significativa das exportações cearenses. Segundo o economista Wandemberg Almeida, esses produtos são particularmente

sensíveis tanto às oscilações de mercado quanto às dificuldades logísticas, especialmente no curto prazo.

“Produtos perecíveis como melão, manga, castanha de caju e peixes enfrentam um desafio maior para redirecionamento imediato. O mercado europeu, por exemplo, exige certificações técnicas, rotas logísticas bem estabelecidas e rigor no controle sanitário”, explica o economista. Ele acrescenta que, embora o Porto do Pecém tenha boa infraestrutura e conexões com a Europa, a ampliação do volume exportado exigirá novos investimentos, especialmente em cadeia refrigerada.



**As castanhas poderão abastecer programas sociais e entrar na merenda da rede de educação – Foto: Thiara Montefusco/Governo do Ceará**

Almeida também alerta para o risco de saturação do mercado interno. “Se esses produtos deixarem de ser exportados, inevitavelmente haverá excesso de oferta local, o que pode levar à queda nos preços e comprometer a rentabilidade do setor. Isso pode afetar desde pequenos produtores a grandes exportadores, especialmente os que já têm a produção planejada para o mercado externo”, afirma.

Diante desse cenário, o governador Elmano anunciou a possibilidade de compra desses produtos por parte do Estado para abastecer equipamentos públicos, como escolas e hospitais, numa tentativa de escoar a produção local. Para Wandemberg, a medida pode ajudar no curto prazo, mas precisa ser acompanhada de uma estratégia de médio e longo prazo: “É necessário planejar a diversificação de destinos e fortalecer a capacidade logística para garantir competitividade e estabilidade ao setor de alimentos perecíveis.”

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 06/08/2025**

## TRECHOS FINAIS DA TRANSNORDESTINA TÊM PREVISÃO DE CONTRATO ATÉ OUTUBRO

Caso o cronograma seja mantido, os contratos dos dois lotes finais serão assinados no mesmo mês em que a ferrovia começará a operar o 1º trecho

**Por Allan Petterson - De Recife**



**A conclusão das obras da Transnordestina depende da liberação de R\$ 2,4 bilhões do FDNE em 2025. Foto: João Lavor/TLSA**

Os dois últimos trechos da primeira fase da Ferrovia Transnordestina no Ceará, entre Baturité e Aracoiaba (lote 9) e entre Aracoiaba e Caucaia (lote 10), devem ser contratados até o final de outubro, caso os recursos sejam liberados.

O lote 10, de 51 quilômetros, deve ser o próximo a ser formalizado, com previsão de assinatura do acordo até o fim de setembro, dentro de um prazo de 60 dias. Já o lote 9, com 46 quilômetros, considerado pela Transnordestina Logística S.A. (TLSA) o mais desafiador em infraestrutura no Estado por atravessar a região serrana do Maciço de Baturité, tem contratação prevista em até 90 dias.

As informações chegam em meio à mudança no comando da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), responsável pela gestão dos recursos do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), que financia grande parte do trecho cearense.

### Operação da primeira fase

A primeira fase da Transnordestina liga São Miguel do Fidalgo (PI) ao Porto do Pecém (CE) e, caso o cronograma seja mantido, os contratos dos dois lotes finais serão assinados no mesmo mês em que a ferrovia começará a operar seu primeiro trecho.

Em outubro, está prevista a operação no segmento entre Bela Vista do Piauí (PI) e Iguatu (CE), com pouco mais de 500 km — menos da metade da extensão total de 1.206 km.

A operação inicial será dedicada ao transporte de grãos entre os terminais intermodais das duas cidades. Iguatu e Missão Velha contarão com portos secos, enquanto Quixeramobim já possui a única estrutura do tipo oficialmente vinculada à ferrovia.

### Entrega completa da Transnordestina é antecipada



**Visita do presidente da República à Transnordestina – Foto: Ricardo Stuckert / PR**

A primeira fase representa quase 90% do trajeto total. Os cerca de 140 km restantes, conectando São Miguel do Fidalgo a Eliseu Martins (PI), fazem parte da fase 2, que teve seu início antecipado.

Em evento realizado em Missão Velha, com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o presidente da TLSA, Tufi Daher Filho, anunciou que as obras da fase 2 devem começar no primeiro semestre de 2026 e terminar até junho de 2028 — mais de um ano antes do previsto anteriormente.

A concessão, que originalmente incluía o trecho Salgueiro-Suape, foi alterada em 2022, transformando o traçado da ferrovia em um “L” invertido. O Governo Federal, no entanto, está prestes a retomar a execução deste trecho, com contratação prevista para agosto.

Ao todo, os 1.206 km da Transnordestina devem demandar mais de R\$ 15 bilhões em investimentos públicos e privados, com operação exclusivamente destinada ao transporte de cargas entre o interior do Piauí e o Porto do Pecém.

### Recursos dependem da Sudene

A conclusão da obra depende da liberação de R\$ 2,4 bilhões do FDNE em 2025, administrado pela Sudene, que passa por mudança em sua presidência. Desse montante, R\$ 1,4 bilhão já foi liberado em julho, durante visita do presidente Lula a Missão Velha.

Os R\$ 1 bilhão restantes correspondem à parcela prevista para 2025. Desde o início da construção, a TLSA já captou mais de R\$ 7,1 bilhões via FDNE e deve receber outros R\$ 1,6 bilhão até 2027. A previsão da concessionária é concluir toda a ferrovia em setembro de 2027, exatamente 21 anos após o início das obras, segundo informações do Diário do Nordeste.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 06/08/2025**

## ALCOLUMBRE CRITICA OCUPAÇÃO DO CONGRESSO E CONVOCA DIÁLOGO

O grupo da oposição também reivindica que seja pautado o pedido de impeachment do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes

**Por Patricia Raposo - De Recife [patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br](mailto:patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br)**



**Congresso sob tensão. Na Câmara dos Deputados, houve protesto /Foto: José Cruz/ Agência Brasil**

O presidente do Senado Federal, David Alcolumbre (União Brasil – AP), chamou de “exercício arbitrário” a ocupação das mesas diretoras dos plenários do Senado e da Câmara por parte de parlamentares da oposição nesta terça-feira (5)

Apoiadores do ex-presidente Jair Bolsonaro, os deputados e senadores obstruíram os trabalhos e prometem manter o movimento até que os presidentes das casas legislativas se comprometam em pautar a anistia geral e irrestrita para os condenados por tentativa de golpe de Estado.

“Faço, portanto, um chamado à serenidade e ao espírito de cooperação. Precisamos retomar os trabalhos com respeito, civilidade e diálogo, para que o Congresso siga cumprindo sua missão em favor do Brasil e da nossa população”, afirmou Alcolumbre em nota.

O grupo da oposição também reivindica que seja pautado o pedido de impeachment do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes e o fim do foro privilegiado, para permitir que Bolsonaro não seria mais julgado pelo STF, mas pela primeira instância. O movimento ocorre após Moraes ter decretado a prisão domiciliar do ex-presidente Bolsonaro.

O presidente da Câmara Hugo Motta (Republicanos-PB) também se manifestou por meio de suas redes sociais. Ele disse que determinou o encerramento das sessões de hoje e que amanhã será convocada uma reunião de líderes para definir a pauta de votações, “que sempre será definida com base no diálogo e no respeito institucional. O Parlamento deve ser a ponte para o entendimento”.

Mais cedo, deputados da base do governo repudiaram o ato e pediram que Motta reassuma o controle da situação.

### **Pauta de votações no Congresso**

No mesmo sentido, Alcolumbre também informou que convocará reunião de líderes e defendeu que o parlamento “tem obrigações com o país na apreciação de matérias essenciais ao povo brasileiro”.

Com o fim do recesso parlamentar, estavam previstas votações e debates importantes no Congresso Nacional. Entre as prioridades neste segundo semestre estão a isenção do Imposto de Renda (IR) para quem ganha até R\$ 5 mil e a taxação das bets e de títulos de investimentos isentos.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 06/08/2025**

O Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais tem foco no desenvolvimento da aviação regional e prevê 19 aeroportos na primeira fase



***O Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais tem foco no desenvolvimento da aviação regional e prevê 19 aeroportos na primeira fase - Foto: Jonilton Lima/MPor***

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, lançou, nesta quarta-feira (6), o edital do programa AmpliAR – Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais. A iniciativa, criada em parceria com o Tribunal de Contas da União (TCU), prevê a atração de investimentos privados e o aprimoramento da gestão de aeroportos regionais. O anúncio ocorreu

na sede do TCU, em Brasília, com a presença do ministro Silvio Costa Filho, do presidente do Tribunal, ministro Vital do Rêgo, e do secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca.

“O AmpliAR é importante para o fortalecimento da ação regional. São investimentos de mais de R\$ 1 bilhão e, nesse primeiro edital que está sendo lançado hoje, estamos englobando 19 aeroportos. A nossa meta são, nos próximos cinco anos, mais de 100 aeroportos serem requalificados no Brasil”, afirmou Costa Filho.

O AmpliAR colocará em oferta pública 19 aeroportos regionais localizados na Amazônia Legal e no Nordeste, regiões onde há déficit acentuado de infraestrutura aeroportuária. Por meio de processo competitivo simplificado, as concessionárias, com contratos de concessão vigentes com a União e que não estejam em extinção, poderão disputar os aeroportos por meio do maior deságio percentual ao preço mínimo estabelecido pelo governo no Plano Aeroviário Nacional (PAN).

“Essa foi uma maneira inteligente, construída com o Tribunal de Contas da União, para que a gente pudesse estender o prazo de concessão e esse valor de extensão ser trocado em investimentos em aeroportos regionais deficitários, tirando do poder público a responsabilidade da gestão do aeroporto regional e ficando para a iniciativa privada, já que cabe ao setor produtivo fazer a boa governança dos aeroportos no Brasil”, acrescentou o ministro do MPor.

“A estratégia consiste em incorporar esses aeroportos a contratos de concessão federais já vigentes, por meio de reequilíbrios econômico-financeiros nos termos legais. Assim, teremos condições de modernizar e expandir a infraestrutura aeroportuária regional, promovendo a integração nacional, a conectividade da malha aérea e o desenvolvimento do país”, afirma o secretário Tomé Franca.

A abertura das propostas está prevista para o mês de novembro. Os termos aditivos com as concessionárias vencedoras devem ser celebrados ainda este ano. “O AmpliAR apresenta potencial de investimentos iniciais em torno de R\$ 1,25 bilhão, o que vai melhorar substancialmente a qualidade dos aeroportos, permitindo que novas rotas sejam ofertadas e mais brasileiros entrem no mercado da aviação”, ressalta o diretor de Outorgas e Políticas Regulatórias da SAC, Daniel Longo.

Na primeira etapa do AmpliAr, foram colocados em oferta pública os seguintes aeroportos: Tarauacá (AC), Barcelos (AM), Itacoatiara (AM), Parintins (AM), Itaituba (PA), Cacoal (RO), Vilhena (RO), Araguaína (TO), Porto Alegre do Norte (MT), Barreirinhas (MA), Guanambi (BA), Lençóis (BA), Paulo Afonso (BA), São Raimundo Nonato (PI), Araripina (PE), Garanhuns (PE), Serra Talhada (PE), Jericoacoara (CE) e Canoa Quebrada (CE).

**Para mais informações, acesse a página do AmpliAR. <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/ampliar>**

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 06/08/2025**

## EVENTO NO TCU REÚNE GOVERNO E ESPECIALISTAS PARA DEBATER CONQUISTAS E DESAFIOS DA AVIAÇÃO CIVIL

Participação do MPor destaca novos financiamentos, programas regionais e medidas para segurança jurídica do setor



**Painel “Conectividade, Concorrência e Dinâmica de Mercado” - Foto: Vosmar Rosa/MPor**

O Tribunal de Contas da União promoveu nesta terça-feira (5) o evento “Aviação Civil – Conquistas e Desafios”, uma série de painéis para discutir ações voltadas ao desenvolvimento do setor aéreo brasileiro. A abertura, na sede do tribunal, contou com a presença do presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo; do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; e do deputado federal Felipe Carreras (PSB-PE), que preside a Frente Parlamentar em Defesa da Aviação

Civil.

O secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, participou do painel “Transporte Aéreo no Brasil: balanço de realizações e novos desafios”. O debate tratou dos avanços alcançados nos últimos 20 anos e abordou temas como judicialização, combustível do futuro, entrada de companhias aéreas low cost e investimentos no setor.

Franca destacou a importância do apoio às companhias do Brasil. “Para mantermos o ritmo de crescimento no número de passageiros que temos observado, é necessário seguir apoiando as companhias aéreas, melhorar os serviços prestados nos aeroportos e fortalecer a aviação regional, com foco especial para as regiões onde há um déficit de infraestrutura aeroportuária”, avaliou, referindo-se ao programa AmpliAR. A iniciativa prevê a chegada de investimentos em aeroportos regionais por concessionárias que possuem contrato em vigor com a União.

Já no painel “Conectividade, Concorrência e Dinâmica de Mercado”, o diretor da Secretaria Nacional de Aviação, Daniel Longo, destacou o novo modelo de financiamento para investimentos em infraestrutura aeroportuária regional, que prevê a aplicação direta de recursos pelas concessionárias em terminais fora do escopo original dos contratos. A medida, associada ao programa AmpliAR, busca superar limitações orçamentárias e acelerar a expansão da malha aérea regional.

Longo também apontou os desafios envolvidos na criação de programas federais de subsídio, ressaltando a importância de modelos que incentivem ganhos de eficiência no setor. “A gente quer empresas aéreas focadas em ganhos de produtividade, não focadas em fazer gestão em Brasília para alocação de recursos públicos para viabilização das suas operações”, afirmou.

No painel “Custos Setoriais e Sustentabilidade Financeira”, temas como judicialização, segurança jurídica, desafios tributários e cambiais, além de perspectivas para o setor aéreo diante da reforma tributária e experiências internacionais, estiveram em destaque. A diretora da Secretaria Nacional de Aviação Civil do MPor, Júlia Lopes, explicou que “o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) é hoje uma fonte estratégica de financiamento para o setor, com recursos atuais em torno de R\$ 9,2 bilhões, e estamos ampliando seu direcionamento para apoiar o setor aéreo, incluindo linhas de crédito em reais para mitigar riscos cambiais”. E acrescentou: “Nossa expectativa é concluir a regulamentação do FNAC ainda em 2025, viabilizando financiamentos em condições mais favoráveis para as empresas do setor”.

Ela também ressaltou a atuação institucional frente à judicialização: “O Ministério de Portos e Aeroportos acompanha e desenvolve projetos para mitigar a judicialização, envolvendo interlocuções com o judiciário e o uso de tecnologias para aprimorar o fluxo de informações e garantir maior segurança jurídica ao setor”.

Os debates do evento “Aviação Civil – Conquistas e Desafios” servirão para subsidiar propostas e ações do governo federal e do setor produtivo, com foco no aprimoramento da infraestrutura, da regulação e do ambiente de negócios da aviação civil brasileira.

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

**Data: 06/08/2025**

## PORTO DE SANTOS BATE RECORDE COM MAIS DE 17 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM JULHO

Alta foi impulsionada por exportações de grãos e crescimento em todas as categorias de carga



**Alta foi impulsionada por exportações de grãos e crescimento em todas as categorias de carga - Foto: Divulgação/Porto de Santos**

O Porto de Santos registrou, em julho, a maior movimentação mensal de cargas de sua história. Pela primeira vez, o complexo portuário ultrapassou a marca de 17 milhões de toneladas, segundo dados preliminares da Autoridade Portuária de Santos (APS).

O crescimento foi impulsionado, principalmente, pelo aumento das exportações após o anúncio, por parte dos Estados Unidos, da aplicação de tarifas de 50% sobre produtos brasileiros. A medida levou empresas a anteciparem os embarques, o que gerou um intenso fluxo de navios rumo à Europa e aos EUA, com destaque para cargas agrícolas e industriais.

"O crescimento no volume de cargas demonstra que a infraestrutura dos portos brasileiros é capaz de suportar esses aumentos pontuais verificados em julho. O Ministério de Portos e Aeroportos está trabalhando para ampliar a capacidade e eficiência operacional dos portos com os leilões que estamos preparando para este ano, como o do canal de acesso ao Porto de Santos e o do terminal de contêineres, Tecon Santos 10", afirmou o ministro Silvío Costa Filho.

Entre os destaques do mês estão os grânéis sólidos, com crescimento de 10%, totalizando 900 mil toneladas embarcadas. A movimentação de contêineres cresceu 4%, chegando a 200 mil toneladas, enquanto as cargas soltas tiveram alta de 9%, com 85 mil toneladas movimentadas. A estimativa para os grânéis líquidos também é de crescimento de cerca de 10%, com dados consolidados ainda em processamento.

"Este dado confirma o que já havíamos afirmado na primeira quinzena do mês: que havia um aumento expressivo dos embarques no porto", explica o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

Apesar das condições climáticas adversas no início de julho, o Porto de Santos manteve suas operações sem impactos logísticos. A consolidação dos dados ainda está em andamento, já que o complexo conta com mais de 50 terminais, e cada um possui prazo para envio das informações à APS. Ainda assim, o monitoramento operacional já confirma o recorde histórico de movimentação no mês.

"São dados preliminares, mas este 'recorde dos recordes' demonstra a importância de Santos em momentos decisivos da história, como este", completa Pomini.

**Com informações da Autoridade Portuária de Santos (APS)**

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

**Data: 05/08/2025**

## MINISTRO SILVIO COSTA FILHO FALA DA IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO CIVIL PARA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS

Titular de Portos e Aeroportos participou nesta terça-feira de evento no Tribunal de Contas da União para debater as conquistas e desafios do setor aeroviário



***O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou, nesta terça-feira (5), em evento no Tribunal de Contas da União (TCU) - Foto: Vosmar Rosa***

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou, nesta terça-feira (5), em evento no Tribunal de Contas da União (TCU), a importância da aviação civil para o turismo e o desenvolvimento do País. Costa Filho participou da abertura do seminário “Aviação Civil: Conquistas e Desafios”, em que discutiu as realizações implementadas no transporte aéreo, a conectividade e

a concorrência no mercado e os custos setoriais e sustentabilidade financeira no setor aeroviário.

“Temos uma ampla agenda para fortalecer o turismo no país. Não podemos falar em fortalecimento da aviação se nós não falarmos da importância da aviação no turismo brasileiro, já que a cada quatro turistas que chegam à cidade, ao município, é uma oportunidade de trabalho que é gerada para a população”, afirmou o ministro.

Ele lembrou que as concessões ao setor privado no setor de aviação começaram no primeiro governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em 2003, e que hoje, praticamente em todas as capitais, os aeroportos são concedidos à iniciativa privada. “O Brasil hoje é um grande player internacional na agenda das concessões, que gera emprego e movimenta a economia do país. É por isso que, através do Tribunal de Contas, nós criamos o programa AmpliAR”, afirmou o ministro, referindo-se ao Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais.

Na primeira etapa do programa, serão ofertados 19 aeroportos localizados em 11 estados das regiões da Amazônia Legal e do Nordeste. Os investimentos iniciais nesses terminais somam R\$ 1,35 bilhão. O objetivo é promover a inclusão de localidades distantes e ampliar a acessibilidade da população ao transporte aéreo.

“É por isso que a agenda das concessões foram fundamentais e agora a gente precisa avançar muito na agenda do desenvolvimento da aviação regional. Porque, hoje, nós temos o crescimento do agronegócio, o crescimento do turismo, a necessidade da requalificação dos aeroportos regionais”, reforçou o ministro, lembrando ainda do papel estratégico dos aeroportos para a inclusão social.

Silvio Costa Filho citou ainda o programa Investe + Aeroportos, para estimular o desenvolvimento dos terminais aeroportuários do Brasil e gerar receitas comerciais aos aeroportos concedidos. “Isso significa, nesses próximos cinco anos, mais de R\$ 10 bilhões de investimentos nos aeroportos do Brasil, em escolas, lojas, estacionamentos, hotéis, terminais de cargas, por exemplo”, explicou o ministro. “Agora é a hora de potencializar o que a gente tem. Então esses aeroportos, eles vão ser hubs de desenvolvimentos nas cidades do Brasil, gerando oportunidades para o povo brasileiro”, acrescentou.

O ministro ponderou também sobre os desafios que a aviação civil enfrenta, não só no Brasil, especialmente após a pandemia. Segundo, as empresas enfrentam três problemas cruciais: a falta de crédito para financiar as companhias, a judicialização e o preço do querosene de aviação.

“Primeiro, nunca houve crédito para as companhias aéreas no Brasil. Então, nós estruturamos o FNAC, que vai ofertar R\$ 4 bilhões por ano às companhias aéreas, com capital de giro para que as aéreas possam comprar novas aeronaves no Brasil” afirmou. “O segundo ponto: desde o primeiro momento a gente tem discutido a necessidade do QAV, que é o combustível da aviação brasileira, e, em dois anos e meio, houve uma redução do QAV em mais de 20%. E o terceiro ponto, que é uma preocupação, é a judicialização”, acrescentou.

Costa Filho encerrou seu discurso, abordando a necessidade de se discutir, também com o TCU a ampliação das operações de baixo custo (low cost) e a cabotagem aérea no Brasil. “Esse debate precisa ser mais bem discutido com as aéreas e com o setor, e nós deixarmos nesses próximos anos um legado geracional. Eu acho que esse é um grande desafio do Tribunal de Contas e do Ministério, sabermos onde nós estávamos, onde nós estamos hoje e aonde nós precisamos chegar.”

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

Data: 05/08/2025

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### GOVERNO DE SP AVANÇA NA FORMAÇÃO DE MACROANEL LOGÍSTICO COM R\$ 4,3 BILHÕES EM OBRAS VIÁRIAS NO LITORAL

Redação Portogente

 **Investimento de R\$ 4,3 bilhões no Litoral Paulista fortalece novo macroanel logístico**



Modelo de concessão já garante obras em andamento, com atendimento 24 horas, monitoramento por câmeras, sinalização reforçada e mais segurança para quem vive e circula na região.

O Governo de São Paulo está consolidando um novo macroanel logístico com foco em mobilidade e desenvolvimento regional, por meio de um conjunto de obras estruturantes no litoral sul. Com investimento de R\$ 4,3 bilhões, a concessão viária contempla a duplicação e modernização da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-055), da Rodovia Professor Alfredo

Rolim de Moura (SP-088) e da Rodovia Dom Paulo Rolim Loureiro (SP-098), além da integração com a Rodovia Dom Pedro I (SP-065) e com a futura duplicação do trecho Bertioga–Santos.

Esse conjunto de intervenções cria rotas alternativas ao sistema Anchieta–Imigrantes, facilita o acesso ao Porto de Santos e contribui para a formação de um grande anel logístico em torno da região metropolitana de São Paulo, ampliando a capacidade de escoamento da produção, melhorando a fluidez do tráfego e garantindo infraestrutura segura e eficiente para moradores, turistas e o setor produtivo.

*“A concessão do Litoral Paulista, junto com a concessão da Rota Sorocabana, permite formar um macroanel logístico no estado de São Paulo... Isso melhora a logística do Estado como um todo.”*

— Rafael Benini, Secretário de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo.

 **Melhorias em andamento**

Entre as principais entregas estão a duplicação completa da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega, de Bertioga até Santos e de Peruíbe até Miracatu, além da implantação de 108 km de marginais com iluminação e calçamento. Também estão previstas:

- 27 passagens em desnível
- 22 km de acostamentos
- Ciclovias e novas passarelas

As melhorias já estão em andamento: frentes de trabalho estão ativas em diferentes pontos da malha viária, com aplicação de pavimento, serviços de reparo e instalação de bases de atendimento ao usuário. Até o momento, já foram mobilizadas sete frentes de obra, oito bases operacionais e iniciadas melhorias em mais de 134 mil m<sup>2</sup> de rodovias.

### Pórticos eletrônicos e modelo de pedágio

A cobrança será feita pelo modelo de pórticos eletrônicos Siga Fácil e terá início gradual a partir de novembro de 2025, exclusivamente nos trechos cujas obras prioritárias estiverem concluídas. A tarifa será proporcional à distância percorrida.

 Deslocamentos curtos, dentro do município, poderão utilizar as marginais gratuitas. Haverá ainda:

- ◆ Desconto automático de 5% a 20% para sistemas de pagamento automático
- ◆ Isenção para motociclistas
- ◆ Descontos progressivos para usuários frequentes

Justiça tarifária: quem percorre distâncias maiores paga mais; deslocamentos locais podem ser isentos.

### Municípios e cronograma

O sistema será implantado em 15 pórticos distribuídos por 12 municípios. Em 2025, entram em operação os pórticos de:

- Arujá
- Mogi das Cruzes
- Bertioga
- Santos
- Miracatu
- Itariri

Os demais, localizados em cidades como Peruíbe, Itanhaém, Mongaguá e Praia Grande, entrarão em operação apenas em 2027.

### Participação popular e garantias contratuais

O projeto foi estruturado com base em escuta ativa da sociedade, com audiências públicas desde 2019. Em 2023, novas contribuições resultaram em 182 sugestões incorporadas ao plano final. Todas as prefeituras envolvidas assinaram convênios com o Estado.

 Sem tarifa sem entrega: o contrato garante que a cobrança só pode começar após a conclusão das obras prioritárias, com fiscalização da Artesp.

### Sobre o Siga Fácil

O site Siga Fácil orienta os motoristas sobre o novo sistema de pedágio eletrônico, substituindo as praças físicas por pórticos inteligentes que identificam placas ou tags automaticamente. Entre os benefícios estão:

-  Fim das filas
-  Menor risco de acidentes
-  Cobrança proporcional ao percurso

O portal oferece mapa dos pórticos, opções de pagamento e canais de atendimento da Artesp e das concessionárias. A transição será monitorada para garantir segurança e clareza a todos os usuários.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 06/08/2025**

## NORCOAST ESTREIA NA MULTIMODAL NORDESTE

**Redação Portogente**

 Norcoast apresenta cabotagem como vetor da logística verde na Multimodal Nordeste 2025  
Navio Norcoast



Apresentando a cabotagem como vetor da logística verde, o Diretor Comercial da Norcoast, Márcio Salmi, será um dos palestrantes desta edição.

A Norcoast, empresa brasileira de navegação costeira que opera de Norte a Sul do país, palestra pela primeira vez na feira Multimodal Nordeste 2025. A estreia faz parte da estratégia institucional da marca, que visa apresentar a cabotagem como vetor da logística verde. Programada para o dia 07/08

(quinta-feira), das 17h às 18h, o Diretor Comercial da empresa, Márcio Salmi, apresentará um estudo proprietário que comprova a superioridade da eficiência energética da cabotagem brasileira no painel Conecta Multimodal.

De acordo com o levantamento, a navegação costeira é capaz de reduzir 89% das emissões de CO<sub>2</sub> em relação ao modal rodoviário. Aplicando fatores de emissão normatizados pelo GHG Protocol – metodologia internacional adaptada ao contexto brasileiro pela Fundação Getulio Vargas (FGV) – o estudo considerou as operações realizadas para uma multinacional do setor químico ao longo de 2024, tendo como ponto de partida o porto de Suape (PE) e destinos os portos de Manaus (AM), Santos (SP) e Paranaguá (PR).

"A logística é um dos principais setores responsáveis pela emissão de gases de efeito estufa e, conseqüentemente, as empresas que operam neste segmento são cada vez mais pressionadas a adotar práticas sustentáveis, tanto por regulamentações ambientais quanto pela demanda de consumidores conscientes. Alinhando-se às metas de descarbonização e à agenda ESG, usaremos este palco estratégico para reforçar o papel da cabotagem na redução das emissões", afirma Salmi.

Operando desde fevereiro de 2024, a Norcoast já ultrapassa a marca de 400 clientes utilizando cabotagem como alternativa logística de Norte a Sul do país. Registrando um crescimento sólido e em linha com o projetado no plano de negócios, a companhia movimentou, aproximadamente, 100 mil TEUs - medida equivalente ao tamanho padrão de um contêiner de 20 pés - no último ano, sendo 60% deste volume transportado porta a porta.

Realizada de 5 a 7 de agosto, no Recife Expo Center, em Pernambuco, o Multimodal Nordeste reúne mais de 100 marcas expositoras, além de uma programação com palestras e workshops.

Reconhecida como a maior e melhor feira do segmento no Norte e Nordeste, o evento projeta mais de 10 mil visitantes ao longo dos três dias.

Fonte: *Portal Porto Gente*

Data: 06/08/2025

## SELO ESG: COLABORAÇÕES DE CONSULTA AO MERCADO ESTÃO EM ANÁLISE PELA APS

Redação *Portogente*

🚧 Autoridade Portuária de Santos avalia contribuições para o selo de certificação ESG  
Autoridade Portuária de Santos



📷 Foto: G1

Interessados tiveram 60 dias úteis para enviar contribuições.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) notifica os participantes do edital de consulta ao mercado, para o desenvolvimento do selo de certificação ESG, que recebeu as contribuições à base técnica e jurídica sobre a qual se pretende concluir um estudo técnico preliminar do projeto.

O edital foi publicado no início do ano. Os proponentes tiveram um prazo de 60 dias úteis para o envio de estudos técnicos e conceituais referentes ao selo ESG – a sigla significa Ambiental, Social e Governança. Na prática, esse conceito busca mostrar que uma empresa atua para promover o meio ambiente, construir um mundo mais justo e responsável e manter os melhores processos de administração.

Agora, com as contribuições referentes ao Selo ESG em mãos, a APS atuará junto às áreas competentes da companhia para a definição das próximas etapas do projeto. Atualizações serão publicadas no site da APS e nos demais canais oficiais.

Os proponentes puderam elaborar estudos que abrangem um ou mais dos quatro pilares descritos no edital: o desenho da metodologia do selo; o processo de certificação; a criação de uma plataforma de recebimento de informações; e o processo sancionador, com medidas punitivas e corretivas.

A opção por uma consulta ao mercado se deve à necessidade de obter contribuições técnicas e estratégicas para o desenvolvimento do Selo de Certificação ESG. A participação de empresas não implica obrigatoriedades em uma eventual licitação.

### **Referência em sustentabilidade**

O projeto do Selo ESG é planejado desde 2023 e integra o Roadmap do Manifesto ESG lançado pela Autoridade Portuária de Santos. O documento conta com a adesão de prefeituras da região e diversas empresas que atuam no complexo.

A certificação soma-se a outras iniciativas voltadas à sustentabilidade, a exemplo da Jornada ESG, que teve a sua terceira edição em 2024.

Com este conjunto de ações, o Porto de Santos busca consolidar-se como modelo global de sustentabilidade e governança, assumindo a liderança na integração de práticas ESG adaptadas às demandas e especificidades do setor portuário. A APS também objetiva utilizar o selo para nivelar e padronizar as boas práticas da comunidade portuária, incluindo parceiros, fornecedores e investidores.

### Notificação oficial

A Autoridade Portuária de Santos, por meio da Superintendência de Governança, Riscos e Compliance (SUGOV), agradece a todos que participaram da Consulta ao Mercado – Objeto: Desenvolvimento do Selo de Certificação ESG do Porto de Santos, encaminhando contribuições valiosas que fortaleceram a base técnica e jurídica sobre a qual se pretende embasar a conclusão do estudo técnico preliminar referente à sua viabilização e operacionalização.

Informamos que estamos na fase de avaliação interna, em conjunto com as áreas competentes da companhia, para definição das próximas etapas do projeto. Novas atualizações serão publicadas no site institucional e nos demais canais oficiais da APS, em momento oportuno. Continuamos à disposição para esclarecimentos.

### Sobre a Autoridade Portuária de Santos

A Autoridade Portuária de Santos é uma empresa pública vinculada ao Ministério dos Portos e Aeroportos. É responsável pelo planejamento logístico e pela administração da infraestrutura do Porto Organizado de Santos, o maior da América Latina, por onde passam aproximadamente 30% das trocas comerciais brasileiras.

O complexo portuário está localizado a 70 quilômetros da Grande São Paulo e possui 53 terminais, sendo 39 arrendamentos, 8 retroportuários e 6 terminais de uso privado (TUPs), situados em duas margens: uma em Santos (direita) e outra em Guarujá (esquerda).

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 06/08/2025*

## COM 845 TONELADAS, CARGA ESPECIAL PASSARÁ PELAS RODOVIAS DA ECOVIAS RIO MINAS RUMO AO PORTO DE ITAGUAÍ

*Por Redação Portogente*

 **Mega carga de 845 toneladas segue para o Porto de Itaguaí rumo à Arábia Saudita**



 **Foto: Brava Baixada**

Essa cena inusitada e impressionante já está em curso nas estradas brasileiras.

Imagine cruzar com um comboio de 136 metros, transportando um transformador com mais de 800 toneladas. A carga especial, considerada uma das maiores já deslocadas por rodovias no país, está a caminho do Porto de Itaguaí (RJ), de onde seguirá viagem internacional com destino final à Arábia

Saudita.

Considerada uma das maiores cargas já transportadas por rodovias no Brasil, a operação teve início no dia 10 de julho, em Guarulhos (SP), seguindo pela Rodovia Presidente Dutra (BR-116) até Seropédica (RJ). A Ecovias Rio Minas assume a operação acompanhando o transporte pelos trechos da BR-465 e BR-493 até o Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro. A previsão é que a carga atravesse as rodovias sob responsabilidade da concessionária entre os dias 15 e 30 de agosto.

Com dimensões muito acima dos padrões convencionais — 6 metros de largura, 5,22 metros de altura e 845,1 toneladas de peso bruto total combinado — o transformador é transportado por um conjunto com 59 eixos, projetado para suportar e distribuir a carga ao longo do trajeto.



Todo o deslocamento é acompanhado por equipes técnicas, engenharia de tráfego e escoltas especializadas, com a operação ocorrendo, sempre que possível, em horários de menor movimento nas rodovias.

A passagem dessa megaestrutura representa um verdadeiro espetáculo de planejamento logístico e engenharia em movimento, chamando a atenção de quem cruza com o comboio nas estradas.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 06/08/2025*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

### **EDITORIAL – A RETOMADA DOS TRABALHOS DA COMISSÃO ESPECIAL DO PL 733**

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

A Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Nacional retoma seus trabalhos na Câmara dos Deputados nesta quarta-feira, dia 6, com a responsabilidade de examinar o Projeto de Lei 733/2025, uma proposta que visa a modernizar a legislação portuária. A composição da comissão e a presença de representantes de diversas áreas do setor, acompanhando os trabalhos, sinalizam a importância de um debate amplo e transparente, como destacado pelo deputado Paulo Alexandre Barbosa, presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos e segundo vice-presidente da comissão.

Nessa retomada dos trabalhos da comissão, um dos destaques é a apresentação de um acordo inédito sobre a regulamentação da mão de obra avulsa nos portos públicos, que foi aprovado por unanimidade pelas três principais federações do setor. Embora os detalhes do acordo ainda não tenham sido divulgados, a expectativa é que ele sirva como um catalisador para uma tramitação mais célere do projeto de lei, que pretende atualizar a Lei dos Portos, revogando a legislação de 2013 e abordando questões como a exploração dos portos, as atividades de operação portuária e o trabalho portuário.

A comissão deve garantir um amplo debate sobre o novo marco regulatório que o PL 733 se propõe a implantar, ouvindo empresários, trabalhadores e todos os atores envolvidos. A diversidade de interesses no setor portuário exige que o texto final seja resultado de um consenso que atenda às necessidades do País, e não apenas de um segmento específico. A transparência na condução dos trabalhos e a escuta ativa de todas as partes são cruciais para a legitimidade e a eficácia da nova legislação.

Ao mesmo tempo, é fundamental que a comissão atue com a celeridade necessária para que o setor conte com seu novo marco regulatório, mais modernizado, o quanto antes. A legislação atual, apesar de ter impulsionado avanços, apresenta gargalos que dificultam a competitividade dos portos brasileiros no cenário global. A demora na aprovação de um novo marco regulatório pode prejudicar os investimentos e o desenvolvimento do setor, comprometendo a capacidade do Brasil de se posicionar como um player logístico de destaque.

O acordo sobre a mão de obra avulsa demonstra que é possível alcançar um consenso em temas sensíveis. Essa união de esforços entre as federações de trabalhadores, operadores e empresas deve servir de exemplo e impulsionar a comissão a trabalhar de forma célere e pragmática, sem, contudo, sacrificar a profundidade do debate. O objetivo final é ter um marco regulatório que equilibre a segurança jurídica, a competitividade e os interesses dos trabalhadores, criando um ambiente favorável ao crescimento sustentável do setor portuário brasileiro.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 06/08/2025*



### **NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA DIZ QUE NÃO VAI LIGAR PARA TRUMP SOBRE TARIFAS, MAS VAI CONVIDÁ-LO PARA A COP30**

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

#### **PELO TELEFONE**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou que não ligará para o presidente dos Estados Unidos (EUA), Donald Trump, para tratar das tarifas impostas aos produtos brasileiros exportados para empresas norte-americanas. Mas disse que vai convidá-lo para participar da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP30), marcada para novembro, em Belém. “Eu não vou ligar para o Trump para conversar nada porque ele não quer falar. Mas eu vou ligar para o Trump para convidar para a COP30 para saber o que ele pensa da questão climática”, destacou Lula nessa terça-feira, dia 5, na abertura da 5ª Reunião Plenária do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável (CDESS), o Conselhão, no Palácio Itamaraty, em Brasília.

#### **TAXAÇÃO**

No último dia 9 de julho, o presidente dos Estados Unidos enviou uma carta a Lula anunciando a imposição da tarifa de 50% sobre todos os produtos brasileiros a partir do dia 1º de agosto. Já em 30 de julho, Trump assinou uma ordem executiva determinando a taxaço, mas excluindo quase 700 produtos da lista, que entra em vigor hoje, dia 6.

#### **DRONES EM AÇÃO**

A Transpetro, empresa de logística da Petrobras, está inovando na forma de fazer vistoria de seus navios petroleiros. Com a ajuda de drones, ela realizou a inspeção obrigatória em tanques de carga que transportam toneladas de óleo. O procedimento faz com que as embarcações fiquem menos tempo longe da operação e representa ganho financeiro de até R\$ 1 milhão por operação.

#### **PROCEDIMENTO INÉDITO**

O primeiro petroleiro a receber a certificação após a vistoria estrutural feita por drones foi o João Cândido. O procedimento foi realizado no fim do mês passado, na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, e a certificação foi obtida no último domingo, dia 3, pela American Bureau of Shipping (ABS), classificadora internacional, focada na segurança marítima.

#### **OPERAÇÃO**

A nova forma de inspeção dos navios consiste em usar drones equipados com câmeras de alta resolução e tecnologia de ultrassom. Os dispositivos são capazes de acessar áreas de difícil acesso, como tanques, cascos, dutos e espaços confinados. A tecnologia verifica a espessura do chapeamento dos tanques de carga e a necessidade de manutenções preventivas ou corretivas por conta de possíveis pontos de corrosão ou trincas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/08/2025

### **NACIONAL - COMEÇA HOJE O TARIFAÇO DOS EUA CONTRA PRODUTOS BRASILEIROS**

Medida atinge exportações com alíquota de 50%; Lula critica Trump, defende sistema financeiro nacional e promete plano de contingência

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

Entram em vigor nesta quarta-feira (6) as tarifas impostas pelo governo dos Estados Unidos sobre produtos brasileiros. Com alíquota total de 50%, o Brasil é o país mais afetado pelo novo pacote de sobretaxas anunciado pelo presidente norte-americano, Donald Trump. A medida é apontada pelo governo dos EUA como uma forma de retaliação a práticas comerciais consideradas “injustas” por parte do Brasil.



***O presidente Lula disse que não irá falar com Donald Trump sobre o tarifaço, mas disse que pretende convidá-lo para a COP30, que será realizada em novembro, em Belém (PA)***

O tarifaço foi formalizado por meio de dois decretos assinados no fim de julho. O primeiro, de 30 de julho, trata exclusivamente do Brasil e institui uma tarifa adicional de 40% sobre uma série de produtos nacionais. O segundo, publicado no dia seguinte, abrange dezenas de países e territórios, com alíquotas variando entre 10% e 41%. A soma dos dois decretos eleva a tarifa imposta ao Brasil para 50%, a maior entre todas as nações listadas.

O prazo inicial para o início da cobrança era 1º de agosto, conforme carta enviada por Trump ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) no último dia 9 de julho. No entanto, o calendário foi ajustado após a publicação oficial das ordens executivas: de acordo com as regras do governo norte-americano, as medidas entram em vigor sete dias após a assinatura do decreto. No caso do Brasil, o prazo começa a contar a partir de 30 de julho, o que estabelece o início das tarifas em 6 de agosto.

A data exata chegou a ser alvo de dúvidas, já que os decretos foram publicados em dias diferentes — um específico para o Brasil e outro abrangendo os demais países. O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) confirmou, na segunda-feira (4), que as tarifas ao Brasil entram em vigor a partir desta quarta-feira. “Estão livres da tarifa adicional as cargas embarcadas no Brasil até 7 dias após a ordem executiva de 30 de julho, desde que entrem nos EUA até 5 de outubro. Serão tarifados os produtos sujeitos à alíquota adicional que embarcarem após 00:01 de 6 de agosto”, afirmou o ministério.

Além de classificar o Brasil como praticante de medidas comerciais “injustas”, o governo norte-americano criticou o uso do sistema de pagamentos instantâneo brasileiro, o Pix, apontando impactos sobre empresas de tecnologia financeira dos Estados Unidos. Lula reagiu às acusações e defendeu o modelo. “Não podemos ser penalizados por desenvolver um sistema gratuito e eficiente”, afirmou o presidente.

Durante a abertura da 5ª Reunião Plenária do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável (CDESS), o Conselho, realizada nesta terça-feira (5) no Palácio Itamaraty, Lula reforçou que não pretende tratar diretamente do assunto com Trump. “Eu não vou ligar para o Trump para conversar nada porque ele não quer falar. Mas eu vou ligar para o Trump para convidar para a COP30 para saber o que ele pensa da questão climática”, declarou, em referência à 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, marcada para novembro, em Belém (PA).

Lula também criticou a politização das relações comerciais e fez referência indireta ao deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP), que, segundo ele, atua junto ao governo norte-americano para pressionar instituições brasileiras. “Os interesses político-eleitorais não podem contaminar as relações institucionais”, afirmou. Eduardo Bolsonaro está licenciado do mandato e é investigado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) por suposta articulação contra a Justiça e a economia brasileiras nos Estados Unidos.

O presidente brasileiro anunciou que o governo prepara um plano de contingência para reduzir os impactos econômicos e sociais das tarifas. Disse ainda que o Brasil recorrerá a todas as medidas cabíveis na Organização Mundial do Comércio (OMC). “O governo vai atuar para que os trabalhadores e as empresas não sejam punidos”, declarou.

### **Acordos brandos**

Em meio à imposição das tarifas ao Brasil, os Estados Unidos costuraram acordos mais brandos com outras regiões. Com a União Europeia, por exemplo, as tarifas de importação ficaram limitadas a

15%, abaixo dos 30% inicialmente anunciados. Em troca, os países europeus se comprometeram a não retaliar os EUA e ainda acertaram um pacote bilionário de investimentos no país.

Segundo o governo brasileiro, o bloco europeu aceitou zerar tarifas para produtos norte-americanos, comprometeu-se a comprar US\$ 750 bilhões em energia dos EUA e a investir mais US\$ 600 bilhões em áreas como defesa e infraestrutura. Nenhuma contrapartida foi oferecida pelos EUA à União Europeia. “Parceria sólida se constrói em base em benefícios mútuos”, afirmou Lula.

Ainda em seu discurso no Conselho, o presidente defendeu a política de comércio exterior do Brasil, destacou a abertura de novos mercados e reafirmou a intenção de assinar o acordo entre Mercosul e União Europeia ainda neste ano. “E que não venha, agora, a União Europeia engrossar conosco porque, depois do acordo que eles fizeram com os Estados Unidos, assinar conosco é uma glória porque tem respeito e cidadania nas propostas que nós fizemos”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2025

## NACIONAL - GOVERNO REAGE AO TARIFAÇO DOS EUA E BUSCA SAÍDA DIPLOMÁTICA

Alckmin vê tarifa de 50% como desproporcional; Haddad alerta para risco à fruticultura e outros setores vulneráveis

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



**Segundo Alckmin, embora negociações anteriores tenham conseguido excluir parte dos itens exportados pelo Brasil, cerca de um terço ainda permanece sujeito à nova sobretaxa. Foto: Cadu Gomes/VPR**

Em meio à entrada em vigor do tarifaço de 50% imposto pelos Estados Unidos sobre produtos brasileiros, o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, reagiram com duras críticas à medida e prometeram ações de apoio aos setores impactados. Ambos participaram, na terça-feira (5), da 5ª Reunião Plenária do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável (CDESS), o Conselho, realizada no Palácio Itamaraty, em Brasília (DF).

**A ORIENTAÇÃO DO PRESIDENTE LULA TEM SIDO DE NEGOCIAÇÃO, DIÁLOGO, E NÓS VAMOS TRABALHAR PARA REVERTER ESSE PROCESSO E, ALÉM DISSO, APOIAR AS EMPRESAS, APOIAR O EMPREGO E APOIAR O SETOR PRODUTIVO, E ABRIR MERCADO”**

**GERALDO ALCKMIN**

**vice-presidente do Brasil e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços**

Alckmin classificou a decisão do governo norte-americano como “totalmente injustificada” e afirmou que as negociações diplomáticas continuam. “A orientação do presidente Lula tem sido de negociação, diálogo, e nós vamos trabalhar para reverter esse processo e, além disso, apoiar as empresas, apoiar o emprego e apoiar o setor produtivo, e abrir mercado”, declarou.

O vice-presidente lembrou que os Estados Unidos já desfrutam de amplas condições de acesso ao mercado brasileiro. “Dos dez produtos que os Estados Unidos mais vendem para nós, oito a tarifa é zero, não paga um centavo para entrar no Brasil. A tarifa média de importação dos produtos americanos para o Brasil é 2,7%. Os Estados Unidos têm um enorme déficit comercial. Três países dos grandes (eles) têm superávit comercial: Brasil, Reino Unido e Austrália. Superávit da balança de bens e superávit na balança de serviços”, argumentou.

Segundo ele, embora negociações anteriores tenham conseguido excluir parte dos itens exportados pelo Brasil, cerca de um terço ainda permanece sujeito à nova sobretaxa: “Inúmeras reuniões

ocorreram, foram excluídas (da sobretaxa) 45% das nossas exportações, 694 itens, e 20%, quase isso, 19,5% na Seção 232. Portanto, a tarifa é igual para nós e o restante do mundo. Mas ficaram mais de 35% nessa injustificada tarifa de 10, mais 40%”.

A Seção 232 mencionada por Alckmin se refere a uma disposição da legislação dos EUA que permite ao presidente impor restrições comerciais por motivos de segurança nacional. No caso do Brasil, a alíquota total chega a 50%, a maior entre todos os países incluídos nos dois decretos assinados no fim de julho pelo presidente norte-americano, Donald Trump.

### Atenção redobrada

Também presente à plenária do Conselho, o ministro Fernando Haddad estimou que apenas 4% das exportações brasileiras para os Estados Unidos serão afetadas diretamente pelo tarifaço. “E dos 4%, mais de 2% terão, naturalmente, outra destinação porque são commodities com preço internacional que vão encontrar o seu destino no curto ou no médio prazo”, afirmou.

Haddad ponderou, contudo, que mesmo com impacto quantitativamente limitado, os efeitos podem ser significativos em setores específicos da economia brasileira. “Mas estamos atentos. Não é porque 2% ou 1,5% das exportações serão afetadas que nós vamos baixar a guarda. Nós sabemos que há, nesse 1,5%, setores muito vulneráveis. Setores que geram muito emprego, como é o caso da fruticultura. Setores que exigem da nossa parte uma atenção especial, que vai ser dada.”

Antes de abordar a questão do tarifaço, o ministro da Fazenda ressaltou uma série de indicadores positivos da economia brasileira que, segundo ele, não ganharam o devido destaque nos últimos dias devido à repercussão da medida dos EUA. “Foi uma semana apreensiva, mas com muita notícia boa. Conquistas que levam bem estar à população”, disse.

Ele citou, entre outros dados, a saída do Brasil do Mapa da Fome, a queda da inflação e da desigualdade — “para a mínima da história”, segundo o ministro —, além da redução do desemprego para 5,8% e o aumento da renda, “como não ocorre desde o Plano Real”.

Haddad também mencionou os avanços na área fiscal. “Temos resultados primários positivos, um ajuste fiscal de qualidade, com preservação dos investimentos em infraestrutura, em educação, com mais recursos para saúde e segurança. Estamos num caminho sólido.”

### Efeitos

O ministro da Fazenda destacou ainda que, no passado, os Estados Unidos representaram até 25% das exportações brasileiras, proporção que caiu para cerca de 12% atualmente. “Graças à política do governo Lula, ainda em 2003, de abrir os mercados para os produtos brasileiros”, observou.

Mesmo assim, a nova tarifa tem potencial de gerar instabilidade e insegurança, especialmente por afetar setores de valor agregado ou de produção perecível. A fruticultura foi citada como um dos segmentos que mais demandarão atenção do governo federal nos próximos meses.

A expectativa do Planalto é que a via diplomática prevaleça, com a reversão da tarifa ou a mitigação de seus efeitos por meio de novos acordos comerciais e compensações. O presidente Lula já indicou que o Brasil recorrerá à Organização Mundial do Comércio (OMC) e que prepara um plano de contingência para proteger trabalhadores e empresas brasileiras.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 06/08/2025*

## NACIONAL - LEI DOS PORTOS: COMISSÃO ESPECIAL DIZ QUE ESCUTA SERÁ “AMPLA E TRANSPARENTE”

Parlamentares voltam a discutir novo marco legal do setor portuário e aguardam proposta negociada entre empresários e trabalhadores

Por **ALINE BECKETTY** [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)



**Paulo Alexandre Barbosa não deu detalhes sobre o acordo que regulamenta a mão de obra avulsa e disse que ainda aguarda informações oficiais para se posicionar sobre o tema**

A Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Nacional, que vai analisar o Projeto de Lei 733/2025, retomou os trabalhos nesta quarta-feira (6), em Brasília (DF). O grupo é presidido pelo deputado federal Murilo Galdino (Republicanos-PB), e o relator é o deputado Arthur Oliveira Maia (União-BA). Os

deputados federais Daniela Reinehr (PL-SC), Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP) e Júlio Lopes (PP-RJ) integram a vice-presidência da comissão.

Paulo Alexandre, que também é presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA), destacou em entrevista ao BE News, na terça-feira (5), a importância da comissão que discute o futuro do setor e garantiu que escuta será “ampla e transparente”.

E seguiu: “Vamos ouvir empresários, trabalhadores, todos os atores envolvidos nesse setor que é muito importante para a economia brasileira, para chegar em um texto que não represente apenas um segmento ou sindicato, mas sim, os interesses do país”.

A volta das atividades da Comissão terá o anúncio de um acordo sobre a regulamentação da mão de obra avulsa nos portos públicos brasileiros. O texto foi aprovado pelas três principais federações do setor, que representam trabalhadores, operadores e empresas, e será entregue ao governo federal amanhã.

O deputado Paulo Alexandre não deu detalhes sobre o acordo firmado, e disse que ainda aguarda informações oficiais para se posicionar sobre o tema. “Estamos esperando a comunicação oficial dos termos. Quero me apropriar dessas informações pra poder emitir uma opinião mais adequada”, afirmou.

### **Modernização**

A Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro (PL 733/25) foi instalada na Câmara dos Deputados com o objetivo de modernizar a legislação portuária. Ela é composta por 20 membros titulares e 20 suplentes, e inclui representantes de diversas áreas, como o presidente do Instituto Brasileiro Logística (IBL) e da ABPT, Jesualdo Silva, e o conselheiro Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

O projeto de lei visa atualizar a Lei dos Portos, regulando a exploração dos portos, as atividades de operação portuária e o trabalho portuário, e revogando a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/08/2025**

### **REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS SUPERA PELA PRIMEIRA VEZ A MARCA MENSAL DE 17 MILHÕES DE TONELADAS**

Segundo a Autoridade Portuária de Santos, movimento recorde em julho reflete retomada das exportações, possivelmente impulsionada pelo tarifaço

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

A movimentação de cargas no Porto de Santos superou pela primeira vez a marca de 17 milhões de toneladas em um único mês. Segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS), o volume foi registrado em julho de 2025 e representa um recorde absoluto para o complexo, o maior da América Latina.

De acordo com a APS, o resultado preliminar indica uma retomada no ritmo das exportações, possivelmente impulsionada pelo anúncio do governo dos Estados Unidos sobre a imposição de tarifas de 50% aos produtos brasileiros. O movimento acelerado de embarques nos últimos dias, com navios partindo rumo à Europa e aos EUA, reforçaria esse cenário, segundo a Autoridade Portuária.



**Segundo os dados de julho, houve um aumento de 4% na movimentação de contêineres, com 200 mil toneladas, e de 9% nas cargas soltas, que totalizaram 85 mil toneladas**

Os dados apontam um crescimento de 10% nos embarques de grãos sólidos, que somaram 900 mil toneladas em julho. Também houve alta de 4% na movimentação de contêineres, com 200 mil toneladas, e de 9% nas cargas soltas, que totalizaram 85 mil toneladas. A APS ainda

aguarda a consolidação dos números relativos aos grãos líquidos, mas esma que o segmento também deverá registrar crescimento em torno de 10%.

“Este dado confirma o que já tínhamos afirmado na primeira quinzena do mês, de que havia um aumento expressivo dos embarques no porto”, afirmou o presidente da APS, Anderson Pomini. “São dados preliminares, mas este ‘recorde dos records’ demonstra a importância de Santos em momentos decisivos da história, como este”, completou.

A estatística oficial ainda está em processo de apuração, uma vez que os mais de 50 terminais do complexo portuário têm prazos específicos para enviar seus relatórios à autoridade. No entanto, de acordo com a APS, o acompanhamento da operação portuária ao longo do mês confirma a superação do recorde.

“É um recorde absoluto que atesta a resiliência e a eficiência do Porto de Santos. Mesmo com crises externas e fechamento do canal devido a condições climáticas, houve crescimento sem gerar qualquer ocorrência nas vias de acesso ao longo de todo o mês de julho”, declarou Pomini.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2025

## REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADE PORTUÁRIA AGUARDA “DETALHES” PARA INICIAR DERROCAGEM

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



**Um estudo recebido pela APS, que inclui canal de navegação, áreas de acesso e berços de atracação, mostrou que há 31 pontos com rochas que impedem o aprofundamento**

A Autoridade Portuária de Santos (APS) aguarda os últimos detalhes para assinar o contrato que permitirá o início das obras de derrocagem do canal de acesso do Porto de Santos (SP). O processo de remoção dos trechos rochosos é a primeira etapa para aprofundar o acesso aquaviário, o que permitirá que os navios de 366 metros cheguem ou saiam totalmente carregados do

complexo, o que não é possível atualmente.

A empresa vencedora da licitação e responsável pela obra é a DTA Engenharia, que arrematou o certame com uma proposta no valor de R\$ 17,08 milhões. “O processo licitatório está em fase atual

de homologação. A assinatura do contrato ocorrerá em breve”, mas a data não foi divulgada pela companhia, em informação repassada ao BE News.

Um estudo recebido pela Autoridade Portuária sobre a infraestrutura aquaviária do porto — que inclui canal de navegação, áreas de acesso e berços de atracação — mostrou que há 31 pontos com rochas que impedem o aprofundamento.

O prazo do contrato com a DTA Engenharia será de 18 meses, a partir da assinatura do contrato. Já o prazo de execução dos trabalhos de derrocagem será de quatro meses, contados a partir da emissão da ordem de serviço.

“Nós temos as licenças ambientais para derrocamos, ou seja, quebrar as pedras. Será utilizado um equipamento, ao invés de usar dinamites, que põe risco a vida de mergulhadores e prejudicam o próprio canal, principalmente em questões ambientais”, comentou o presidente da APS, Anderson Pomini. Ainda segundo ele, esta etapa precede a obra de dragagem que irá aprofundar o canal de 15 metros para 16 metros.

### **Aprofundamento**

No final do mês passado, a Autoridade Portuária abriu a licitação para contratar a empresa responsável pelos serviços de dragagem de aprofundamento do canal. Quem vencer, ficará responsável pela obra que aumentará a profundidade do canal de 15 metros para 16 metros.

O contrato com o vencedor terá validade de quatro anos. Os serviços de dragagem serão divididos em sete trechos em todo o canal, com cada execução sendo informada previamente para a companhia que administra o complexo santista. Quando a obra for concluída, a empresa também será a responsável pela manutenção da profundidade de 16 metros durante o período de dois anos.

O aprofundamento para 16 metros é considerado, de acordo com a APS, uma medida a curto prazo para garantir calado aos grandes navios que adentram o complexo marítimo. A melhoria na infraestrutura aquaviária permitirá a presença de navios maiores que os de 366 metros, que possuem capacidade para movimentar até 15 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/08/2025**

Região Sudeste - Ogmo Santos forma profissionais de capatazia para reforçar mão de obra

Cerimônia reuniu 200 formandos que passaram por processo seletivo e formação conduzida pelo Cenep e IDCAP

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** [paulo.ribeiro@redenenews.com.br](mailto:paulo.ribeiro@redenenews.com.br)



**A entrada dos recém-formados profissionais de capatazia tem como objetivo atender a demanda crescente no Porto de Santos, que vem registrando aumento de movimentação**



O Órgão Gestor de Mão de Obra de Santos (Ogmo), no litoral de São Paulo, realizou a formatura de duzentos novos trabalhadores portuários avulsos da categoria capatazia na terça-feira (5). A cerimônia de diplomação aconteceu no Terminal Marítimo de Passageiros de Santos, o Concais.

Os profissionais, representados pelo Sindicato dos Operadores em Aparelhos Guindastescos, Empilhadeiras, Máquinas e Equipamentos Transportadores de Carga dos Portos e Terminais Marítimos e Fluviais do Estado de São Paulo (Sindogeesp), passaram por um processo seletivo de oito meses e estão habilitados para atuarem no maior porto do país.

O processo, conduzido pelo Instituto de Desenvolvimento e Capacitação (IDCAP), teve participação de cerca de 2 mil pessoas. A conclusão do curso de formação foi ministrada pelo Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep).

Essa foi a quarta formatura promovida pela atual gestão do Ogmo de Santos nos últimos três anos, totalizando o ingresso de mais de 600 trabalhadores portuários. A última turma foi formada ainda em 2025, na categoria dos estivadores, com a entrada de 300 novos trabalhadores. Assim como a Estiva, a formatura desta terça-feira é fruto da convenção coletiva firmada entre o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), e o sindicato da categoria.

A entrada de novos profissionais visa atender a demanda crescente no Porto de Santos, que tem registrado alta constante na movimentação. Em 2024, o complexo portuário atingiu um novo recorde, com 179,8 milhões de toneladas movimentadas, aumento de quase quatro por cento na comparação com o ano anterior.

“O Ogmo vem buscando, com apoio do Sopesp, fazer sua parte, que é preparar a mão de obra na quantidade e na qualificação necessária pra atender esse crescimento e a pujança que o Porto de Santos teve nos últimos anos e continuará a ter no futuro”, destacou o diretor-executivo do Ogmo de Santos, Evandro Pause.

O presidente do Sopesp, Régis Prunzel, ressaltou a importância da integração da nova turma com os profissionais que já atuam no cais, para promover um ambiente de trabalho mais eficiente e seguro.

“A grande responsabilidade dessa turma que tá chegando agora é fazer o ciclo de aprendizado, entender como as boas práticas de operação de equipamentos e máquinas no porto acontecem e estarem prontos, contando também com o ciclo de experiência dos trabalhadores que já fazem parte da capatazia, pra que eles possam contribuir com o desenvolvimento das atividades da melhor forma”, pontuou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 06/08/2025

## REGIÃO SUDESTE - DP WORLD AMPLIA PRESENÇA LOGÍSTICA COM NOVO ARMAZÉM NA GRANDE SP

Unidade multicliente deve iniciar operações em setembro e marca expansão da empresa no segmento de contract logistics no Brasil

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

A DP World, que opera um terminal portuário privativo no Porto de Santos (SP) e oferece serviços integrados de logística e cadeia de suprimentos no Brasil, anunciou a locação de um armazém multicliente na cidade de Cajamar, na região metropolitana de São Paulo. Segundo a empresa, a nova unidade faz parte da estratégia de expansão de suas operações de contract logistics no país.

Com o novo espaço, a companhia afirma que sua capacidade total no Brasil nesse segmento chega a aproximadamente 100 mil metros quadrados. A previsão é de que as atividades no armazém comecem em setembro.



***A DP World considera a localização do novo centro logístico um diferencial para abastecer com rapidez a Grande São Paulo e escoar mercadorias para o interior e outros estados***

A DP World informou que a instalação será dedicada a operações multicliente, modelo que permite o compartilhamento de infraestrutura, tecnologia, equipes e processos logísticos entre diferentes empresas. De acordo com a companhia, esse formato reduz custos fixos e amplia a flexibilidade operacional, especialmente em períodos de pico, como datas comemorativas do varejo.

O centro logístico fica a menos de 40 quilômetros da capital paulista, com acesso direto às rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Rodoanel. A empresa considera a localização um diferencial para abastecer com rapidez a Grande São Paulo e escoar mercadorias para o interior e outros estados.

“O armazém de Cajamar é o primeiro da DP World no conceito multicliente no Brasil. A iniciativa faz parte de uma estratégia mais ampla de arrendamento de outras unidades em diferentes regiões do país”, disse Márcio Medina, vice-presidente comercial da companhia no Brasil. Segundo ele, a estrutura compartilhada contribui para agilidade, custos competitivos e eficiência logística.

A empresa informou que a nova unidade poderá operar serviços como inbound, outbound, gestão de inventário, montagem de kits promocionais, etiquetagem, personalização, embalagens, operações de cross-docking, fulfillment, ecommerce e logística reversa. O armazém utilizará um sistema proprietário de gerenciamento (WMS), com visibilidade em tempo real dos estoques.

Medina acrescentou que os serviços de contract logistics oferecidos pela DP World incluem não apenas infraestrutura, mas também consultoria, inteligência operacional e apoio ao redesenho de fluxos logísticos.

Desde a aquisição da Syncreon em 2021, o grupo DP World passou a operar mais de 300 armazéns integrados em escala global. De acordo com a empresa, suas operações atendem mais de 10 das 15 maiores montadoras automotivas e cinco das 10 maiores empresas de tecnologia do mundo.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/08/2025**

## **REGIÃO SUL - MAIOR PORTO SECO DA AMÉRICA LANA COMEÇA A SER CONSTRUÍDO EM FOZ DO IGUAÇU**

Nova estrutura terá capacidade para 2 mil caminhões por dia e deve dobrar a movimentação de cargas na tríplex fronteira a partir de 2026

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



***O porto seco será a maior estrutura alfandegária da América LANA, com foco na ampliação do fluxo de cargas na região de tríplex fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina***

Teve início nesta semana a construção do novo porto seco de Foz do Iguaçu, no Oeste do Paraná. O projeto, liderado pela empresa Multilog, prevê a instalação de um terminal alfandegado com capacidade para receber até 2 mil caminhões por dia, volume 30% superior à movimentação atual. A nova unidade ocupará uma área de 550 mil metros

quadrados às margens da BR-277, na saída da cidade, e deve começar a operar em dezembro de 2026.

***A PEDRA FUNDAMENTAL FOI LANÇADA NA SEGUNDA-FEIRA (4), COM PRESENÇA DE AUTORIDADES ESTADUAIS E MUNICIPAIS. O INVESTIMENTO ESTIMADO É DE R\$ 500 MILHÕES, COM GERAÇÃO PREVISTA DE 250 EMPREGOS DIRETOS. SEGUNDO A EMPRESA RESPONSÁVEL, ESTA SERÁ A MAIOR ESTRUTURA ALFANDEGÁRIA DA AMÉRICA LATINA, COM FOCO NA AMPLIAÇÃO DO FLUXO DE CARGAS NA REGIÃO DE TRÍPLICE FRONTEIRA ENTRE BRASIL, PARAGUAI E ARGENTINA***

A pedra fundamental foi lançada na segunda-feira (4), com presença de autoridades estaduais e municipais. O investimento estimado é de R\$ 500 milhões, com geração prevista de 250 empregos diretos. Segundo a empresa responsável, esta será a maior estrutura alfandegária da América Latina, com foco na ampliação do fluxo de cargas na região de tríplice fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina.

A construção foi viabilizada por meio de concessão pública com prazo de 35 anos. A Multilog, que já administra o porto seco atual, manterá a operação sob novo formato após a conclusão da obra. A nova unidade substitui a estrutura existente, localizada dentro do perímetro urbano de Foz do Iguaçu, e deve contribuir para a redução do tráfego pesado nas vias centrais da cidade.

A estrutura será operada pelo consórcio Multilog–Fozcomex, vencedor do leilão promovido pela Receita Federal em abril, com outorga de R\$ 51 milhões e contrato inicial de 25 anos. Segundo o governo do Paraná, o novo porto seco terá capacidade de atender até 200 mil veículos de carga por ano e contará com área construída de 26 mil metros quadrados, o triplo da atual. A previsão é de que o empreendimento entre em operação em 2026.

A área onde será instalado o terminal foi cedida pela Itaipu Binacional, e as obras ficarão sob responsabilidade da empresa pública Portos do Paraná, que pela primeira vez atua na construção de uma estrutura alfandegada. A esmava é de que o projeto gere mais de 400 empregos diretos e indiretos durante a fase de implantação. O governo paranaense avalia que o novo complexo vai reforçar a posição estratégica do estado no corredor bioceânico e estimular a competitividade das exportações.

O projeto integra um conjunto de ações voltadas à modernização logística da região, que inclui também a duplicação da Rodovia das Cataratas, a construção da Perimetral Leste e a Ponte da Integração Brasil–Paraguai. “Esse empreendimento é um marco para a logística paranaense e brasileira, que vai trazer muito mais tranquilidade e eficiência no escoamento e na entrada de cargas no Paraná, facilitando o comércio exterior e a fiscalização na Tríplice Fronteira”, afirmou o governador Carlos Massa Ratinho Junior (PSD), durante o evento.

De acordo com o governo estadual, o atual porto seco de Foz movimentou 8,6 milhões de toneladas de cargas em 2024, com receita esmada em US\$ 8,6 bilhões (cerca de R\$47,4 bilhões). A nova estrutura tem como objetivo dobrar essa capacidade. “Foz do Iguaçu passa por uma grande transformação, com um grande pacote de infraestrutura (...) agora, com esse investimento gigantesco no Porto Seco, toda a logística da região será beneficiada”, declarou o governador.

### **Duas etapas**

A obra será executada em duas etapas. Na primeira, estão previstos R\$ 240 milhões para implantação do pátio de caminhões. Também serão construídos 197 mil metros quadrados de áreas pavimentadas e 7,2 mil metros quadrados de área coberta para armazenagem e vistoria. Estão previstas ainda câmaras frias com 600 metros quadrados e docas exclusivas para produtos que exigem controle de temperatura.

O complexo contará com infraestrutura voltada à segurança alfandegária, incluindo balanças rodoviárias, scanners para inspeção não invasiva e sistemas automatizados de pesagem e identificação de veículos. Haverá áreas específicas para cargas com dimensões excedentes.

Também estão previstas estruturas de apoio aos motoristas, com sanitários, áreas de descanso e pontos de permanência dentro e fora do terminal.

### **Polo logístico**

O presidente da Multilog, Djalma Vilela, disse que o novo terminal será três vezes maior do que o atual e tem potencial para consolidar Foz do Iguaçu como um polo logístico regional. “Pensamos nessa área como uma nova fronteira para Foz, desafogando o trânsito na atual estrutura. Aqui teremos um tráfego fluido e com maior capacidade de carga, pensando também no fluxo de crescimento nos próximos anos”, afirmou.

A empresa também planeja construir no local um terminal de contêineres com foco na carga paraguaia. Atualmente, grande parte do transporte de contêineres do Paraguai é escoado pelo Porto de Montevidéu, no Uruguai. A expectativa é que, com a nova estrutura, parte desse volume passe a ser direcionado ao Porto de Paranaguá. “A distância entre Assunção e Paranaguá é 400 quilômetros menor do que em relação a Montevidéu. Por isso apostamos na construção de um terminal de contêineres para atender essa demanda”, disse Vilela.

O prefeito de Foz do Iguaçu, Joaquim Silva e Luna (PL), afirmou que a nova unidade poderá fortalecer o comércio internacional da cidade. “O novo Porto Seco representa uma mudança de patamar na mobilidade e no transporte de cargas na nossa cidade e região, com um grande potencial de fomentar o comércio internacional”, disse.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/08/2025**

## **BRASIL EXPORT - FLÁVIO DINO CONFIRMA PRESENÇA NO BAHIA EXPORT**

Ministro do Supremo Tribunal Federal dará uma palestra magna no encerramento do fórum, no próximo dia 15, em Salvador

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



***No mês passado, o ministro Flávio Dino manifestou-se publicamente sobre o tarifaço anunciado pelos Estados Unidos, dizendo-se honrado em proteger a soberania nacional***

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) e ex-governador do Maranhão, confirmou sua presença no fórum estadual Bahia Export, nos próximos dias 14 e 15, em Salvador. Ele dará uma palestra magna no encerramento do evento, que integra a agenda nacional do Grupo Brasil Export e inclui debates sobre comércio exterior,

investimentos e logística no estado da Bahia.

O fórum reunirá lideranças do setor público e privado, com painéis e apresentações voltadas ao fortalecimento do papel da Bahia no cenário exportador brasileiro. Estarão presentes representantes de órgãos como a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) e demais atores estratégicos na área portuária e mercantil.

No mês passado, o ministro Flávio Dino manifestou-se publicamente sobre o tarifaço anunciado pelos Estados Unidos, dizendo-se honrado em proteger a soberania nacional. Foto: Gustavo Moreno/STF

Flávio Dino tem 57 anos e nasceu em São Luís (MA). Formado em Direito pela Universidade Federal do Maranhão, foi juiz federal por 12 anos antes de ingressar na vida política como deputado federal (2007-2010), presidente da Embratur (2011-2014) e governador do Maranhão entre 2015 e 2022. Em 2023, atuou como ministro da Justiça e, desde fevereiro de 2024, exerce funções no STF.



Em maio deste ano, a Assembleia Legislativa da Bahia aprovou por unanimidade projeto da deputada estadual Fabíola Mansur (PSB) para conceder a Flávio Dino o título de cidadão baiano. A parlamentar justificou a homenagem destacando a trajetória de Dino em defesa da democracia, sua atuação no campo jurídico e sua relação com a Bahia.

No mês passado, Dino também manifestou-se publicamente sobre o tarifaço anunciado pelos Estados Unidos, que impõe taxa de 50% sobre produtos brasileiros importados. Sem mencionar diretamente Donald Trump, o ministro escreveu em redes sociais que se sente “honrado em proteger a soberania nacional” como membro do STF, destacando o compromisso da Corte com a Constituição e com os direitos fundamentais.

Esta é a segunda vez consecutiva que o Bahia Export integra o calendário oficial do Grupo Brasil Export. Toda a programação do evento terá transmissão da TV BE News.

## PROGRAMAÇÃO

### 14 | AGOSTO

8h30 – Credenciamento do Inova Export

9h00 – Abertura e atividades do Inova Export

>> Iniciativa tem como proposta principal conectar pessoas, ideias e soluções nos setores de infraestrutura, logística, agronegócio, portos, comércio exterior, energia e gás

9h20 – Painel 1: Desafios e oportunidades para inovação na região

10h00 – Pitches de startups – Bloco 1

10h20 – Apresentação HUB Brasil Export | Ações conjuntas realizadas com o Ministério de Portos e Aeroportos

10h40 – Keynote speaker

11h00 – Encerramento do Inova Export

13h30 – Credenciamento do Bahia Export

14h00 – Painel 1: A cultura exportadora da Bahia e ações para melhor promover a produção local no mercado internacional

Moderação: Zizette Balbino, Advogada e Comunicadora

### Debatedores

– Fabiano Borré, CEO da Fazenda Progresso

– Moisés Schmidt, Presidente da Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia (AIBA)

– Mônica Burgos, Sócia-fundadora da Avatim [marca pioneira em perfumes para ambientes]

– Pablo Barrozo, Secretário da Agricultura, Pecuária, Irrigação, Pesca e Aquicultura do Estado da Bahia

15h00 – Painel 2: Os desafios para a expansão do transporte de passageiros no estado da Bahia

Moderação: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export

### Debatedores

– Tiago Tosto, Sócio da Abaeté Aviação

– Wanderley Galhiego Jr., Diretor de Relações Institucionais da Socicam

– Júlio Ribas, CEO da Vinci Airports no Brasil

– Antônio Mathias, Presidente do Conselho de Administração da INFRA S/A

– Adriano Miranda, Diretor-Presidente Substituto da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

16h00 – Apresentação de Carlos Henrique Passos, Presidente da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB)

16h20 – Intervalo

16h40 – Apresentação de Cláudio Villas Boas, CEO da Concessionária Ponte Salvador-Itaparica



17h00 – Painel 3: Panorama e perspectivas da infraestrutura portuária da Bahia

### Debatedores

- Antônio Gobbo, Diretor-Presidente da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba)
- Helano Pereira, Vice-Presidente Executivo da Ultracargo
- Maria Eduarda Lomanto, Secretária do Mar da Prefeitura de Salvador
- Roberto Zitelmann de Oliva Jr., Presidente da Intermarítima

18h00 – Apresentação: Representante do Banco do Nordeste

18h30 – Apresentação: Flávio Roman, Secretário-Geral de Consultoria da Advocacia Geral da União (AGU) e Presidente da Câmara de Promoção de Segurança Jurídica no Ambiente de Negócios (SEJAN)

19h00 – Sessão solene com presença das autoridades convidadas

- Fabricio Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export
- Silvio Costa Filho, Ministro de Portos e Aeroportos (a confirmar)
- Ivana Bastos, Presidente da Assembleia Legislativa da Bahia
- Pedro Maia, Procurador-Geral de Justiça e Chefe do Ministério Público da Bahia
- Marcus Presidio, Presidente do Tribunal de Contas do Estado da Bahia
- José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export
- Vice Almirante Gustavo Garriga, Comandante do 2º Distrito Naval na Bahia
- Coronel Aviador Saulo Vinícius Sobreira, Comandante da Base Aérea de Salvador
- Aluísio Sobreira, Presidente do Conselho do Nordeste Export
- Roberto Oliva, Presidente do Conselho do Bahia Export
- Daniela Borges, Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil Seccional Bahia (OAB-BA)

Demais autoridades a confirmar

## 15 | AGOSTO

8h30 – Painel 4: Investimentos em infraestrutura e novos negócios para expansão da indústria da Bahia

### Debatedores

- Adriana Marcelle, Secretária de Desenvolvimento Econômico da Prefeitura de Camaçari
- Caio Zanardo, CEO da Veracel
- Marcelo Lyra, Vice-Presidente de Comunicação ESG e Relações Institucionais da Acelen
- Roberto Oliva, Presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)
- Vladson Menezes, Diretor-Executivo da FIEB

9h30 – Apresentação de Luiz Gavazza, Diretor-Presidente da Companhia de Gás da Bahia (Bahigás)

9h50 – Apresentação de Marcus Cavalcanti, Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Casa Civil da Presidência da República

10h10 – Painel 5: Oportunidades em negócios minerais no estado da Bahia

### Debatedores

- Henrique Carballal, Presidente da Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM)
- Marcelo Silvestre, Presidente da Galvani Mineração
- Tony Lima, COO da Atlantic Nickel
- Emerson Souza, Vice-Presidente de Relações Institucionais da Brazil Iron

11h10 – Intervalo

11h30 – Apresentação especial do excelentíssimo sr. Rui Costa, Ministro da Casa Civil da Presidência da República

12h00 – Palestra do excelentíssimo sr. Flávio Dino, Ministro do Supremo Tribunal Federal (STF)

13h00 – Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 06/08/2025

## BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2025

### 14 | AGOSTO | QUINTA-FEIRA

**08h30** Credenciamento do Inova Export  
**09h00** Abertura e atividades do Inova Export - Iniciativa tem como proposta principal conectar pessoas, ideias e soluções nos setores de infraestrutura, logística, agronegócio, portos, comércio exterior, energia e gás  
**09h20** Painel 1: Desafios e oportunidades para inovação na região  
**10h00** Pitches de startups – Bloco 1  
> Startups apresentam suas soluções inovadoras  
**10h20** Apresentação HUB Brasil Export | Ações conjuntas realizadas com o Ministério de Portos e Aeroportos  
**10h40** Keynote speaker  
**11h00** Encerramento do Inova Export  
**13h30** Credenciamento do Bahia Export  
**14h00** Painel 1: A cultura exportadora da Bahia e ações para melhor promover a produção local no mercado internacional  
Moderação: Zizette Balbino, Advogada e Comunicadora  
Debatedores: Fabiano Borré, CEO da Fazenda Progresso; Moisés Schmidt, Presidente da Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia (AIBA); Mônica Burgos, Sócia-fundadora da Avatim [marca pioneira em perfumes para ambientes]; Pablo Barrozo, Secretário da Agricultura, Pecuária, Irrigação, Pesca e Aquicultura do Estado da Bahia  
**15h00** Painel 2: Os desafios para a expansão do transporte de passageiros no estado da Bahia  
Moderação: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export  
Debatedores: Tiago Tosto, Sócio da Abaeté Aviação; Wanderley Galhiego Jr., Diretor de Relações Institucionais da Socicam; Júlio Ribas, CEO da Vinci Airports no Brasil; Antônio Mathias, Presidente do Conselho de Administração da INFRA S/A; Adriano Miranda, Diretor-Presidente Substituto da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)  
**16h00** Apresentação de Carlos Henrique Passos, Presidente da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB)  
**16h20** Intervalo  
**16h40** Apresentação de Cláudio Villas Boas, CEO da Concessionária Ponte Salvador-Itaparica  
**17h00** Painel 3: Panorama e perspectivas da infraestrutura portuária da Bahia  
Debatedores: Antônio Gobbo, Diretor-Presidente da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba); Helano Pereira, Vice-Presidente Executivo do Ultracargo; Maria Eduarda Lomanto, Secretária do Mar da Prefeitura de Salvador; Roberto Zitelmann de Oliva Jr., Presidente da Intermarítima

**18h00** Apresentação: Representante do Banco do Nordeste  
**18h30** Apresentação: Flávio Roman, Secretário-Geral de Consultoria da Advocacia Geral da União (AGU) e Presidente da Câmara de Promoção de Segurança Jurídica no Ambiente de Negócios (SEJAN)  
**19h00** Sessão solene com presença das autoridades convidadas: Fabrício Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export; Silvío Costa Filho, Ministro de Portos e Aeroportos (a confirmar); Ivana Bastos, Presidente da Assembleia Legislativa da Bahia; Pedro Maia, Procurador-Geral de Justiça e Chefe do Ministério Público da Bahia; Marcus Presídio, Presidente do Tribunal de Contas do Estado da Bahia; José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Vice Almirante Gustavo Garriga, Comandante do 2º Distrito Naval na Bahia; Coronel Aviador Saulo Vinícius Sobreira, Comandante da Base Aérea de Salvador; Aluísio Sobreira, Presidente do Conselho do Nordeste Export; Roberto Oliva, Presidente do Conselho do Bahia Export; Daniela Borges, Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil Seccional Bahia (OAB-BA); Demais autoridades a confirmar

### 15 | AGOSTO | SEXTA-FEIRA

**08h30** Painel 4: Investimentos em infraestrutura e novos negócios para expansão da indústria da Bahia  
Debatedores: Adriana Marcele, Secretária de Desenvolvimento Econômico da Prefeitura de Camaçari; Caio Zanardo, CEO da Veracel; Marcelo Lyra, Vice-Presidente de Comunicação ESG e Relações Institucionais da Acelen; Roberto Oliva, Presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Vladson Menezes, Diretor-Executivo da FIEB  
**09h30** Apresentação de Luiz Gavazza, Diretor-Presidente da Companhia de Gás da Bahia (BahiaGás)  
**09h50** Apresentação de Marcus Cavalcanti, Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Casa Civil da Presidência da República  
**10h10** Painel 5: Oportunidades em negócios minerais no estado da Bahia  
Debatedores: Henrique Carballal, Presidente da Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM); Marcelo Silvestre, Presidente da Galvani Mineração; Tony Lima, COO da Atlantic Nickel; Emerson Souza, Vice-Presidente de Relações Institucionais da Brazil Iron  
**11h10** Intervalo  
**11h30** Apresentação especial do excelentíssimo sr. Rui Costa, Ministro da Casa Civil da Presidência da República  
**12h00** Palestra do excelentíssimo sr. Flávio Dino, Ministro do Supremo Tribunal Federal (STF)  
**13h00** Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 06/08/2025

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SOBRE ELEIÇÕES



### ADILSON LUIZ GONÇALVES

Escritor, Engenheiro e Pesquisador Universitário  
Membro da Academia Santista de Letras

[opinião@redebenews.com.br](mailto:opinião@redebenews.com.br)

O processo eleitoral no Brasil tem as suas peculiaridades, dentre as quais: votar é obrigatório; eleições a cada dois anos; membros de STF não são eleitos por voto popular; presidente, governadores, prefeitos e senadores são eleitos por voto majoritário; os demais cargos do Legislativo são preenchidos por voto proporcional, ou seja, nem sempre quem recebe mais votos é eleito; plebiscitos, referendos e projetos de lei de iniciativa pública estão previstos na Constituição, mas são pouco utilizados ou não prosperam nas casas de leis.

Mencionei esses tópicos, mas existem outros, os quais contribuem para certas interpretações sobre o papel de cada um dos Três Poderes, sua efetiva independência e o quão os interesses e anseios do eleitor são efetivamente considerados e correspondidos pelos eleitos. Também é importante destacar que a independência não implica antagonismos constantes. A desejada harmonia entre poderes pressupõe interdependência, porém, com cada um no seu “quadrado”.

Nem adianta falar em “recall” no Brasil, pois essa solução jamais seria aceita pelos políticos. Creio que tampouco seriam acatadas as sugestões para alteração da legislação eleitoral a seguir, sendo que alguns tópicos dependeriam de emendas constitucionais, talvez até de uma nova Constituinte.

### **Alteração do período de mandatos:**

Os mandatos teriam duração de seis anos, inclusive no Superior Tribunal Federal. Os mandatos atuais da Suprema Corte seriam extintos no dia primeiro de janeiro do ano imediatamente posterior à primeira eleição nesse modelo. Creio que não haveria problema, pois, salvo engano, os juízes do STF, por serem parte interessada, não poderiam atuar em favor de si mesmos. No entanto, eles poderiam concorrer à reeleição, por já terem ocupado o cargo. Apenas os senadores, deputados, vereadores e juízes do Supremo teriam direito a reeleições sequenciais. Os novos postulantes ao STF deverão ser obrigatoriamente juízes de carreira ou desembargadores que atuem na Segunda Instância há no mínimo 5 (cinco) anos, e que não tenham qualquer vinculação, atual ou histórica, com partidos políticos. O processo eletivo para a Suprema Corte também deverá ser objeto de campanha eleitoral, com apresentação de currículos e propostas de atuação.

### **Eleições:**

As eleições gerais, federais, estaduais e municipais, para os Três Poderes, seriam realizadas de forma conjunta. Caso considerem que três votos a mais (prefeito, vereador e juiz do STF) possam prolongar demais o período de votação, ela poderá ser realizada em dois dias (domingo e segunda-feira, por exemplo). Essa proposta teria ao menos dois fatores positivos: redução dos custos da eleição e garantia de que os mandatos eletivos sejam integralmente cumpridos. Também é importante que todas as eleições sejam majoritárias, ou seja, os mais votados sejam eleitos. Afinal, os eleitores, salvo raríssimas exceções, votam em pessoas, não em partidos. O segundo turno seria mantido nos padrões atuais (presidente, governadores e prefeitos).

### **Compromissos com o eleitorado:**

Os eleitos deveriam cumprir integralmente seus mandatos, exceção feita a condenações por crimes de qualquer espécie. Aceitar ocupar cargos em outros poderes implicaria renúncia do mandato eletivo. Nesse caso, quem optar pela renúncia não terá direito a candidatar-se para o cargo que declinou na eleição seguinte.

Não tenho a menor dúvida de que essas sugestões são complexas, considerando as tradições políticas brasileiras, mas expressar opiniões e sonhar ainda é possível. Ou não?

**AS ELEIÇÕES GERAIS, FEDERAIS, ESTADUAIS E MUNICIPAIS, PARA OS TRÊS PODERES, SERIAM REALIZADAS DE FORMA CONJUNTA. CASO CONSIDEREM QUE TRÊS VOTOS A MAIS (PREFEITO, VEREADOR E JUIZ DO STF) POSSAM PROLONGAR DEMAIS O PERÍODO DE VOTAÇÃO, ELA PODERÁ SER REALIZADA EM DOIS DIAS (DOMINGO E SEGUNDA-FEIRA, POR EXEMPLO). ESSA PROPOSTA TERIA AO MENOS DOIS FATORES POSITIVOS: REDUÇÃO DOS CUSTOS DA ELEIÇÃO E GARANTIA DE QUE OS MANDATOS ELETIVOS SEJAM INTEGRALMENTE CUMPRIDOS**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 06/08/2025

## **OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - PL-733: ESBOÇO DE NOVO CICLO DE REFORMAS PORTUÁRIAS**



### **FREDERICO BUSSINGER**

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo do Ministério dos Transportes

[opinião@redebenews.com.br](mailto:opinião@redebenews.com.br)



Tramita na Câmara dos Deputados o PL nº 733/25; agora sob uma Comissão Especial (tramitava, anteriormente, na Comissão do Trabalho). Isso, certamente, abreviará seu caminho até chegar ao Plenário da Casa.

Ele foi elaborado por uma “Comissão de Juristas” (por alguns referida como “comissão de notáveis”!); esta criada quando as árvores do Natal de 2023 já piscavam: foi instalada em MAR/24 e, em OUT/24 aprovou seu relatório (416 páginas). Não sem “protestos dos trabalhadores... e anúncio de paralizações”, conforme release da CD.

Em sua Justificação o PL é apresentado como “oportunidade única para modernizar o setor”. Isso para torná-lo “mais competitivo, eficiente, justo e sustentável, além de oferecer maior segurança jurídica e oportunidades de inovação, atraindo novos investimentos e fomentando o crescimento econômico do Brasil”. Há também referências a “segurança e redução de riscos dos empreendimentos, aumento de confiança dos investidores e garantia de bem-estar dos trabalhadores e das comunidades locais”. Nas peças de divulgação da CD essa visão é sintetizada por um triplo objetivo: reduzir a burocracia, estimular a livre iniciativa e aumentar a competitividade do setor portuário.

Ué! Mas diagnóstico e objetivos muito similares não foram justamente a motivação para a Lei nº 8.630/93? E, 20 anos depois, para a Lei vigente? A propósito, vale revisitar a cerimônia de anúncio da MP-595 (embrião da Lei nº 12.815/13), em 6/DEZ/12 ([https://www.youtube.com/watch?v=QPWX0\\_3hcaU](https://www.youtube.com/watch?v=QPWX0_3hcaU)): pode haver surpresas!

### Flashback

Inequívoco que aumento de eficiência e competitividade são objetivos-fins permanentes. De capacidade também. Mas não foi justamente isso que se observou, praticamente em marcha batida, em 3 décadas de reformas portuárias no Brasil? É o que mostram os dados: i) A movimentação portuária, agregada, cresceu 3,5 vezes (1.209/341 Mt/ano): uma média anual de 4,31%; sendo 5,02% nos 20 primeiros anos (904/341 Mt/ano: 2012-1993), e 2,95% nos 10 últimos (1.209/904 Mt/ano: 2013-2022). ii) A eficiência aumentou exponencialmente, medida através de qualquer indicador (navio, berço, terno, equipamento): 5, 10 15 ou mais vezes. iii) Os custos foram drasticamente reduzidos, seja no cais (de forma mais significativa – entre 50% e 2/3), seja para o dono da carga (em menor escala).

No tocante ao aumento de capacidade, a Justificação do PL, SMJ, acerta no diagnóstico (“o setor ainda enfrenta desafios significativos”) mas há controvérsias quanto à terapêutica: será mesmo a “burocracia” a responsável? Ao menos, a única responsável?

No caso da equiparação de TUPs a arrendamentos (no tocante ao campo de atuação e prestação de serviços), grande aposta das reformas de 2013, TCU e ANTAQ concluem que os resultados ficaram bem aquém das esperanças geradas com o “boom” de autorizações: a maioria dela acabou não saindo do papel; como explicita o relatório da “Análise concorrencial: terminais de uso privado vis-à-vis terminais arrendados”, aprovado pelo Acórdão nº 499-2023-ANTAQ, de 20/SET/2023. Para ilustrá-lo, e p.ex, o relator diz no seu voto que “surpreende a representatividade dos investimentos previstos ... que ainda não iniciaram suas obras” (Item-37): 96% (isso mesmo: 96%!) dos R\$ 47,05 bilhões! Também que 93% das cargas movimentadas pelos TUPs o foram por aqueles outorgados antes de 2013; ou seja, antes da Lei nº 12.815/13 (Item-23d). Alguma semelhança com as “ferrovias de papel”?

A divulgação da CD também enfatiza mudanças no licenciamento ambiental, livre negociação de tarifas (mais propriamente, preços!), prazos contratuais (até 70 anos), contratos de transição, “janela única aquaviária”, autorregulação, “ampliação” de atribuições da ANTAQ e dos CAPs.

O “princípio ativo” do “medicamento”!

No entanto o relator da Comissão Especial, Dep. Arthur Maia, com larga experiência em PLs complexos, é mais pragmático: “Todo projeto tem uma palavra-chave: ‘exclusividade’ é a deste PL”.

Em termos práticos, o fim da exclusividade, centro dos debates e das disputas, se operacionaliza por comandos legais que: a) Acabam com a exclusividade do OGMO; b) Liberam operadores privados para contratar trabalhadores certificados; c) Permitem que trabalhadores atuem em qualquer porto do País.

Nenhuma surpresa; seja pelo perfil dos membros da “comissão de juristas”, seja pelo histórico dos dois últimos ciclos das reformas portuárias brasileiras: essa pauta remanesceu meio como uma pendência das reformas portuárias de 1993 e 2013. Particularmente desta última, que explicitou um rol de heteronomias regulatórias entre terminais arrendados e TUPs (inclusive objeto de uma auditoria operacional do TCU). Mais cedo ou mais tarde, inexoravelmente, essa pauta voltaria à baila; como efetivamente aconteceu!

O que está/estará em discussão

Além do fim da exclusividade, sindicatos e federações de trabalhadores portuários identificam outras ameaças; p.ex: i) redução na definição de operação portuária e de trabalho portuário; ii) extinção do OGMO e do atual sistema do TPA; iii) desregulamentação e extinção de categorias e seus respectivos sindicatos (vigias, consertadores e bloco); iv) extinção da atividade da guarda portuária; v) fragilização dos sindicatos; e vi) restrições às negociações coletivas.

Uma digressão: como subsídio para elaboração dos planos de implementação do modelo balizado pela Lei de 1993, a então CODESP, com apoio do Banco Mundial, promoveu uma conferência com dirigentes locais, convidados de outros portos e vários consultores internacionais: a MODPORT (16-17/MAI/1996). Um desses consultores compartilhou sua visão: “Reformas portuárias é questão tempo, dinheiro e nível de tensão social aceitável”. E exemplificou com experiência de países que despenderam longo tempo e/ou enfrentaram grandes tensões sociais nas reformas, tendo feitos dispêndios mínimos; como outros que as promoveram rapidamente e/ou com baixo nível de tensão social, neste caso adotando planos e investimentos pesados.

Se influenciados por essa visão ou não, e apesar das inevitáveis escaramuças, aparentemente há um clima diferente dos dois ciclos de reformas portuárias anteriores: por um lado trabalhadores toparam analisar temas anteriormente tidos como intocáveis; por outro, empresários toparam despendere recursos para consecução dos objetivos almejados com a deflagração do atual processo e ações para criação da “Comissão de Juristas”. E ambos toparam sentar-se à mesa e construir uma proposta comum a ser apresentada ao relator, baseada em um tripé: i) Indenização para redução dos quadros (OGMO); ii) Garantia de remuneração básica – GRB (para quem ficar); iii) Tempo de transição (de um modelo para o outro);

No tocante ao “Programa de Incentivo de Cancelamento da Inscrição de Trabalhador Portuário”, ao que se sabe, já há consenso em relação a diversos pontos: i) Valores (totais); ii) Limite mínimo dos valores; iii) Quem é elegível para receber; iv) Fontes de recursos. Segue em negociação: i) Limite máximo dos valores; ii) FDEPM como fonte; iii) Criação de “Fundo de Indenização” (com participação multilateral); iv) Inclusão de trabalhadores vinculados.

As entidades dos trabalhadores sistematização, ainda, algo como meia centena de emendas sobre temas os mais variados. P.ex: Vedação de trabalho intermitente e temporário; certificação profissional pelo OGMO; exclusão do artigo (28) que trata da dispensabilidade do TPA; manutenção de vigilantes e consertadores; utilização do OGMO pelos TUPs; exclusão da EPTP (empreiteira concorrente do OGMO); ajuste na multifuncionalidade; valorização da qualificação do trabalhador portuário. Também questões mais gerais, como previsão de serviço adequado, restabelecimento do Estado como regulador da atividade econômica, inclusão dos TUPs no âmbito do “incentivo à concorrência”, questões relacionadas a eficiência energética e mudanças climáticas; etc.

### **Cenários**

Desde que a família real chegou ao Brasil (1808) e “abriu os portos às nações amigas” o Brasil passou por uns 8 ciclos de reformas portuárias (2 sob a CF/1988). Normalmente para enfrentar

problemas concretos da época. Nesse sentido, a pergunta imprescindível é: quais os problemas dos portos brasileiros em meados da segunda década do Século XXI? E dela decorrente: o PL-733 endereça solução para eles?

O PL, como visto, sistematiza um conjunto de ajustes e instrumentos específicos sobre o trabalho/mão-de-obra, certamente norteados pela necessidade de adequá-los aos avanços tecnológicos (muitos deles já presentes nos portos brasileiros), a par de novas formas de organização do trabalho e perfil das novas gerações. E, associado à pauta em negociação entre empresários e trabalhadores, deve promover uma forte inflexão nesse aspecto da dinâmica portuária brasileira.

Mas se a intenção é ter-se um “Novo marco regulatório” e o objetivo é aumento da eficiência e da competitividade “para fomentar o crescimento econômico do Brasil”, há duas questões ausentes no PL; ou que, no máximo, foram apenas tangenciadas: i) articulações (inter-modal, inter-funcional, inter-institucional); e ii) governança de Complexos Portuários. Ao contrário do Porto Organizado (Poligonal), a governança deste é difusa e incipiente; imagina-se por ter sido um conceito/instrumento introduzido no ambiente portuário no passado recente.

A Comissão Especial se instala hoje. Como diz o relator, “o que precisa ser feito, deve ser feito agora: caso contrário, só daqui a 10 ou 20 anos”. Ainda bem que, com a nova tramitação, há novo prazo para que sejam apresentadas emendas: 5 sessões plenárias da CD, a partir da última segunda-feira (4/AGO). E, assim, contribuir-se com o relator na elaboração do seu substitutivo.

***O PL, COMO VISTO, SISTEMATIZA UM CONJUNTO DE AJUSTES E INSTRUMENTOS ESPECÍFICOS SOBRE O TRABALHO/MÃO-DE-OBRA, CERTAMENTE NORTEADOS PELA NECESSIDADE DE ADEQUÁ-LOS AOS AVANÇOS TECNOLÓGICOS (MUITOS DELES JÁ PRESENTES NOS PORTOS BRASILEIROS), A PAR DE NOVAS FORMAS DE ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E PERFIL DAS NOVAS GERAÇÕES. E, ASSOCIADO À PAUTA EM NEGOCIAÇÃO ENTRE EMPRESÁRIOS E TRABALHADORES, DEVE PROMOVER UMA FORTE INFLEXÃO NESSE ASPECTO DA DINÂMICA PORTUÁRIA BRASILEIRA”***

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/08/2025



## JORNAL O GLOBO – RJ

### AO IMPOR TARIFA ADICIONAL À ÍNDIA, TRUMP AMEAÇA SOBRETAXAR 'QUALQUER OUTRO PAÍS' IMPORTADOR DE ÓLEO RUSSO, CASO DO BRASIL

Ordem executiva assinada pelo presidente americano cria adicional de 25% à Índia por compra de petróleo russo, mas governo dos EUA promete punir outros países pelo mesmo motivo

**Por O GLOBO e Bloomberg News — Washington**



***O presidente dos EUA, Donald Trump, fala com a imprensa na Casa Branca — Foto: Brendan SMIALOWSKI / AFP***

O presidente dos EUA, Donald Trump, assinou hoje um decreto cumprindo a ameaça de impor uma tarifa adicional de 25% sobre os produtos exportados pela Índia para o mercado americano, elevando o total de tarifas contra país para 50%, mesmo nível imposto ao Brasil.

O decreto foi anunciado poucas horas após



negociações entre os EUA e a Rússia sobre a guerra na Ucrânia não resultarem em avanços. Trump havia estabelecido 25% de "tarifa recíproca" para a Índia, assim como 10% para o Brasil.

O Brasil foi sobretaxado em mais 40% sob a justificativa de Trump de que o ex-presidente Jair Bolsonaro e big techs americanas sofrem perseguição do Judiciário brasileiro, totalizando uma taxa de 50% sobre produtos brasileiros. O governo americano ainda abriu uma investigação sobre supostas práticas desleais do Brasil.

Os dois países são fundadores dos Brics — ao lado de China e Rússia —, alvo constante da retórica geopolítica de Trump. No caso da Índia, os 25% adicionais foram atribuídos ao fato de o país comprar petróleo da Rússia e, na visão de Trump, financiar indiretamente o esforço de guerra de Vladimir Putin na Ucrânia.

O decreto contra a Índia, no entanto, abre espaço para que Trump puna outros países que tenham relações comerciais na área de energia com a Rússia, caso do Brasil. Importadores brasileiros têm na Rússia 60% do diesel que chega ao país. Atualmente, 30% do consumo nacional é abastecido com diesel vindo de outros países, já que a Petrobras não consegue atender sozinha a demanda do país.

Um trecho do texto ameaça punir "qualquer outro país" importador de petróleo da Rússia: "O Secretário de Comércio, em coordenação com o Secretário de Estado e o Secretário do Tesouro determinará SE QUALQUER OUTRO PAÍS está direta ou indiretamente importando petróleo da Federação Russa. Se o Secretário de Comércio descobrir que um país está direta ou indiretamente importando petróleo da Federação Russa ele recomendará se e em que medida eu devo tomar medidas em relação a esse país, incluindo se devo impor uma taxa de imposto ad valorem adicional de 25% sobre as importações de artigos desse país", diz um trecho.

### **EUA tem déficit comercial com Índia**

Diferentemente do Brasil, que é deficitário na relação comercial com os EUA, a balança comercial está atualmente a favor da Índia, que teve um superávit de US\$ 45,7 bilhões com os EUA em 2024.

"Constato que o governo da Índia está atualmente importando petróleo da Federação Russa, direta ou indiretamente. Assim sendo, e em conformidade com a legislação aplicável, os artigos provenientes da Índia importados para o território aduaneiro dos Estados Unidos estarão sujeitos a uma alíquota adicional ad valorem de 25%", diz a ordem executiva assinada pelo presidente americano e divulgada pela Casa Branca.

A nova tarifa — que será somada a uma sobretaxa específica de 25% por país, prevista para entrar em vigor nesta quinta-feira, dia 7 — começara a valer dentro de 21 dias, de acordo com o decreto assinado por Trump.

### **Uso político das tarifas**

Esta é a segunda vez que o presidente americano lança mão de um motivo político para justificar o aumento de tarifas. A primeira foi no caso brasileiro. Na terça-feira, ao anunciar que aumentaria substancialmente a taxa paga pela Índia aos EUA, Trump afirmou que a Índia "está alimentando a máquina de guerra ao comprar petróleo russo" e não se importa com quantas pessoas na Ucrânia estão sendo mortas.

Produto que chega hoje aos EUA já paga 50%? Entenda como funciona o tarifaço de Trump  
No caso das exportações brasileiras, a justificativa para a imposição de uma taxa de 50%, que passou a valer nesta quarta-feira, é o julgamento do ex-presidente Jair Bolsonaro no Supremo Tribunal Federal (STF), aliado do republicano, e ações judiciais brasileiras contra big techs, vistas pelo governo Trump como contrárias à liberdade de expressão.



### ***Caminhões-tanque de petróleo do lado de fora de uma refinaria de petróleo em Mumbai — Foto: Dhiraj Singh/Bloomberg***

Na semana passada, Trump anunciou taxa de 25% sobre as importações indianas, surpreendendo Nova Délhi após meses de negociações. Ele acusou o governo do primeiro-ministro Narendra Modi de se recusar a facilitar o acesso a produtos americanos e criticou sua participação no Brics.

O presidente dos EUA também expressou frustração com o líder russo Vladimir Putin, já que os esforços para negociar uma trégua com a Ucrânia avançaram pouco. Trump deu a Moscou um prazo até 8 de agosto para chegar a um cessar-fogo, sob pena de possíveis sanções, e ameaçou parceiros comerciais com as chamadas tarifas secundárias para desencorajar a compra de energia russa.

O Kremlin informou que uma reunião entre Putin e o enviado dos EUA, Steve Witkoff, realizada mais cedo nesta quarta-feira, resultou apenas em uma troca de “sinais”.

— Da nossa parte, em particular, alguns sinais foram transmitidos sobre a questão ucraniana — disse o assessor de política externa do presidente russo, Yuri Ushakov, a jornalistas, sem entrar em detalhes. — Sinais correspondentes também foram recebidos do presidente Trump.

Ushakov acrescentou que as negociações, que duraram quase três horas, foram “úteis e construtivas” e também abordaram as perspectivas para o desenvolvimento das relações entre EUA e Rússia. Moscou aguardará o retorno de Witkoff aos EUA para relatar a Trump antes de comentar mais, acrescentou Ushakov.

Antes das conversas, Trump sugeriu que imporá tarifas adicionais a outros países, incluindo a China, que — como a Índia — compram energia da Rússia.

—Nós vamos fazer bastante disso. Vamos ver o que acontece nos próximos dias ou semanas — o republicano a jornalistas.

Aliados da Ucrânia afirmaram que as compras de energia feitas por Índia, China e outros países sustentam a economia de Putin e enfraquecem a pressão sobre Moscou para encerrar uma guerra que já entra em seu quarto ano.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 06/08/2025**

## **LULA ADMITE NEGOCIAR MINERAIS CRÍTICOS COM OUTROS PAÍSES, EM MEIO A INTERESSE DOS EUA**

Brasil possui maior reserva de nióbio do mundo, a segunda maior de grafite e terras-raras e a terceira maior de níquel

**Por Bernardo Lima — Brasília**

Em meio a interesse dos Estados Unidos, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sinalizou nesta quarta-feira que o Brasil pode negociar parcerias de exploração de minerais críticos e terras raras com outros países.

Em entrevista à Reuters, Lula disse que o governo ainda está mapeando esses minérios em solo brasileiro.

— Nós vamos começar a fazer, estou criando um conselho que será ligado à presidência e será tratado como questão de soberania nacional. Isso não significa que a gente não pode negociar com outros países do mundo, que a gente possa fazer parceria de empresas estrangeiras virem para o Brasil explorar minerais críticos — disse Lula.



**Lula participa de reunião do Conselho do Desenvolvimento Econômico Social Sustentável (CDESS) — Foto: EVARISTO SA / AFP**

Lula, no entanto, sinalizou que o país também deve investir na produção de itens criados por minerais críticos, que são essenciais para baterias elétricas e indústria de inteligência artificial.

— Mas nós não vamos permitir acontecer o que já aconteceu no século passado. O Brasil exportar minério e comprar produtos com valor agregado muito alto, nós queremos que tenha valor agregado aqui no Brasil.

Como antecipou o GLOBO, no fim de julho, o encarregado de negócio dos EUA no Brasil, Gabriel Escobar, manifestou interesse em ampliar o acesso americano a minerais como terras raras e nióbio.

### **Trunfo na negociação**

Os recursos naturais podem servir como nas negociações do governo brasileiro sobre o tarifaço de 50% dos Estados Unidos sobre produtos brasileiros. A ordem executiva do presidente Donald Trump, que entrou em vigor nesta quarta-feira, isenta da tarifa adicional cerca de 75% dos minérios exportados ao mercado americano — como ferro, nióbio, ouro e rochas ornamentais.

O diálogo incluiu a proposta de uma missão empresarial brasileira aos EUA ainda neste ano para aprofundar as conversas e identificar áreas de cooperação.

O interesse americano tem um pano de fundo estratégico: a China domina o refino de 19 dos 20 minerais considerados críticos no mercado global, com cerca de 70% de participação.

Para Washington, diversificar fornecedores é prioridade para reduzir vulnerabilidades em cadeias industriais sensíveis.

Para o Brasil, que possui a maior reserva de nióbio do mundo, a segunda maior de grafite e terras-raras e a terceira maior de níquel, o momento pode abrir portas para obter contrapartidas comerciais, acesso a novas tecnologias e investimentos em beneficiamento, etapa na qual ainda depende de processamento externo.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 06/08/2025**

### **TARIFAÇO DE TRUMP: GOVERNO DO BRASIL DIRÁ AOS EUA QUE HAVERÁ REDUÇÃO DO PRAZO DE REGISTRO DE PATENTES**

Tema faz parte de investigação aberta pelos americanos, que se queixam do processo no país  
**Por Eliane Oliveira — Brasília**

A demora na concessão do registro de patentes a laboratórios farmacêuticos dos Estados Unidos pelo Brasil é um dos pontos da investigação, movida pelo Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR, sigla em inglês), com base na Seção 301 da legislação americana. Segundo interlocutores que acompanham o assunto, a resposta do governo brasileiro é que o prazo — que segundo os americanos pode levar seis anos — será reduzido para dois anos até 2026.

Ainda de acordo com esses interlocutores, a investigação tem como foco a suspeita de práticas comerciais desleais do governo brasileiro. Os americanos alegam que, como o tempo de vigência de uma patente é de 20 anos, a longa espera faz com que o tempo de aproveitamento da exclusividade diminua substancialmente.



### ***Brasil e EUA discutem propriedade intelectual em medicamentos — Foto: Pixabay***

Responsável por essa área no governo federal, o Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI) afirma que, hoje, o prazo para análise de um pedido de patente, a partir do requerimento de exame, é de 2,9 anos. No caso específico de produtos farmacêuticos, é de 3,7 anos.

Sobre a vigência das patentes, o INPI cita a Lei da Propriedade Industrial: o prazo é de 20 anos contados a partir da data do depósito, ou seja, independe do tempo de exame no INPI.

No próximo dia 18, o Itamaraty deve encaminhar as respostas requeridas pelo USTR aos EUA. Além de medicamentos, a investigação inclui, entre outros temas, o Pix, o etanol, a corrupção e até o desmatamento.

A cassação de patentes está entre as opções previstas na Lei da Reciprocidade, que permite ao Brasil adotar medidas contra países que prejudicam as exportações brasileiras. Mas essa hipótese estaria descartada no momento, uma vez que, para o desenvolvimento de uma fórmula capaz de substituir o produto em questão pode levar anos.

Nesta quarta-feira, entrou em vigor o tarifaço promovido pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, marcado pela imposição de uma sobretaxa de 50% sobre parte dos produtos brasileiros destinados ao mercado americano. O Brasil tenta abrir um canal de negociação e tem mantido contato com membros do governo americano nos bastidores.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 06/08/2025*

## **PRESIDENTE DO BC SAI EM DEFESA DO PIX E DIZ QUE MEIO DE PAGAMENTO NÃO ‘CANIBALIZOU’ CARTÕES DE CRÉDITO**

Em evento no Rio, Galípolo afirmou que sistema ampliou bancarização da população e "produziu revolução". Autoridade cobrou PEC para sustentar gastos crescentes do órgão com tecnologia

**Por Carolina Nalin — Rio de Janeiro**



### ***Galípolo participou do “Blockchain.RIO”, evento voltado à tecnologia blockchain, que acontece no Rio, entre os dias 6 e 7 — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo***

Duas semanas após os ataques do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ao Pix, que colocou o meio de pagamento como um dos alvos de uma investigação comercial contra o Brasil por suspeita de prática desleal, o presidente do Banco Central do Brasil, Gabriel Galípolo, defendeu o produto e o classificou como uma “revolução” do sistema financeiro brasileiro.



Refutando o argumento do governo americano de que o meio de pagamento instantâneo do BC estaria levando bancos a perderem receita no país, Galípolo destacou em apresentação que os serviços de cartões de crédito tiveram um salto de 20,9% após o Pix, entre 2020 e 2024. Antes do sistema, entre 2009 e 2019, os cartões avançaram 13,1%.

— Os cartões de débito e pré-pago e o cartão de crédito, em especial, apresentam uma taxa de crescimento maior do que antes do advento do Pix. O que elimina qualquer ideia e qualquer possibilidade de que você tem uma rivalidade ou que um estaria canibalizando o outro, a partir de alguma lógica que possa tentar ser apresentada — disse.

Segundo o presidente do BC, o Pix produziu bancarização porque incluiu pessoas no sistema financeiro. Por isso, incentivou a ampliação de outros serviços, como os cartões.

Ele chamou o meio de pagamento de “legado” criado pela autoridade monetária e que produziu uma revolução, citando novos produtos que estão na esteira da agenda do BC, como Pix automático, Pix Parcelado e Pix em garantia.

Galípolo participou do “Blockchain.RIO”, evento voltado à tecnologia blockchain, que acontece na capital fluminense, entre os dias 6 e 7.

### **Pix é 'estratégico' e deve seguir sob gestão do BC**

Ele afirmou que, como ficou evidente recentemente, embora sem mencionar episódios específicos, o Pix é uma infraestrutura crítica e estratégica para o país.

— O Pix se revela uma infraestrutura estratégica e crítica para o país. É uma segurança para o país que ele seja gerenciado e administrado pelo Banco Central.

Dado o nível de criticidade do meio de pagamento, Galípolo defendeu que o Pix precisa seguir sendo gerido pelo BC. Caso contrário, haveria riscos para o sistema financeiro ao delegar o controle da ferramenta a uma instituição privada. Segundo ele, isso poderia gerar conflitos de interesse, especialmente nas decisões sobre quem pode ou não participar dessa estrutura.

— O Pix permanecer como infraestrutura pública dentro do BC configura uma rodovia onde todo mundo pode colocar o seu carro desde que siga as regras adequadas da rodovia ali para poder estar operando e funcionando.

### **Despesas com tecnologia**

O presidente da autoridade monetária defendeu ainda a aprovação da PEC 65/2023, que prevê a mais autonomia técnica, operacional, administrativa, orçamentária e financeira ao Banco Central. Com isso, acredita-se que haverá mais independência para ampliar o orçamento da instituição para tecnologia. Em 2024, os gastos com essa rubrica representaram 42% do total de despesas primárias do BC.

Segundo Galípolo, a cada novo serviço lançado pela instituição, 70% do valor investido na inovação ficam como despesa corrente por conta da necessidade de manutenção. Não por acaso o Pix Automático, por exemplo, foi adiado em quase três anos até ser lançado em junho deste ano.

— É essencial que a gente consiga avançar nessas agendas para que o Banco Central não sofra e seja vítima das próprias entregas que fez — afirmou, em referência aos custos com o Pix.

Ele continuou:

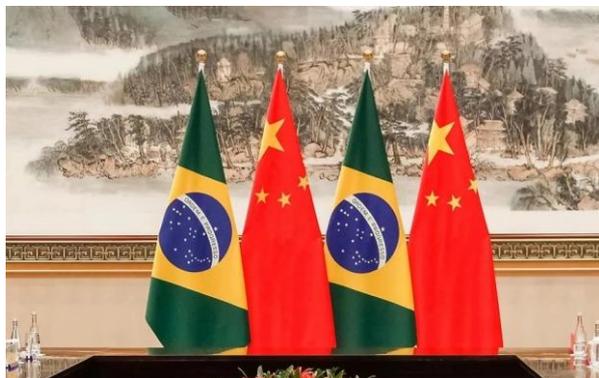
— Precisamos garantir que o BC tenha um arcabouço legal, institucional, financeiro e orçamentário para que ele possa suportar as inovações que produziu. Se não, o orçamento do Banco Central fica espremido e outras áreas acabam pagando, muitas vezes, a conta.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 06/08/2025**

### APÓS MANIFESTAR APOIO AO BRASIL, O QUE A CHINA PODE FAZER NA PRÁTICA PARA REDUZIR IMPACTO DO TARIFAÇO AMERICANO?

Por *Luciana Casemiro*



**Bandeiras do Brasil e China — Foto: Beto Barata / Agência Brasil**

No dia em que passa a valer a sobretaxa que eleva para 50% a tarifa de importação sobre produtos brasileiros enviados ao mercado americano, o governo chinês fez uma nova manifestação de apoio ao Brasil. O Ministério de Relações Exteriores chinês declarou se opor à "interferência externa injustificada nos assuntos internos do Brasil", em clara referência à política americana, sem no entanto, citar o governo de Donald Trump. Embora o apoio da China seja

importante, até aqui tem sido mais simbólico do que prático, diz Larissa Wachholz, sócia da Vally Participações e coordenadora do Programa Ásia e do Grupo de Análise da China do Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri). Nesta semana, no entanto, a China credenciou 183 produtores de café brasileiro como exportadores e flexibilizou as regras para compra de aeronaves. Não são questões que começaram a ser tratadas agora, mas há uma análise de o tarifaço está tendo impacto na agilização de alguns processos.

- Os chineses estão acompanhando os reais efeitos que as tarifas terão e não descarto que sejam pró-ativos em propor algo, caso o Brasil venha a ser muito prejudicado. O que tenho ouvido até o momento é um encorajamento a que o Brasil seja mais ativo em sua promoção de produtos mais industrializados na China. Também houve flexibilização na questão da compra de aeronaves, que já estava em curso há alguns meses. Penso que é bastante possível que haja um movimento nesse sentido de agilizar processos em cursos para facilitar exportações brasileiras, de forma a aliviar o impacto aqui e oferecer opções. Mantendo a lógica de mercado e a racionalidade, mas ajudado a reduzir impactos negativos. Naquilo que fizer sentido para o mercado, é natural que a relação floresça, que o comércio se fortaleça - ressalta Larissa.

A especialista pondera que apesar da China ter um mercado consumidor muito grande e com alto potencial de renda e consumo, o forte do Brasil na exportação para os EUA é produto industrial intermediário, que passará ainda por algum grau de processamento antes de chegar no consumidor, o que torna mais complexo a alocação em outros mercados:

- Acho desafiador conseguir exportar produtos intermediários para a China, aqueles que não são nem matéria-prima, nem produto acabado. Para matéria-prima e para produto acabado, de certa forma, seria mais fácil, ainda que seja desafiador em qualquer contexto. O maior potencial continua sendo para a exportação de produtos de menor valor agregado, como commodities agrícolas, minerais, que ainda são os produtos brasileiros que são mais competitivos para o mercado chinês.

Larissa chama a atenção para a necessidade do Brasil investir em marketing para conquistar o consumidor chinês:

- Para ter presença no mercado para o consumidor final, que seria o maior potencial no caso da China, o Brasil tem desafios a vencer, em termos de criação de marcas reconhecidas internacionalmente. É um outro tipo de marketing. É a diferença entre o B2B e o B2C.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 06/08/2025**

## EXPORTAÇÕES PARA OS EUA DE PRODUTOS AFETADOS POR TARIFAÇÃO DE TRUMP AUMENTAM EM JULHO

Brasil acumula déficit comercial com os Estados Unidos há sete meses  
*Por Eliane Oliveira — Brasília*



*Navio no Porto do Rio — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg*

No mês que antecedeu a vigência do tarifaço promovido pelos Estados Unidos, Donald Trump, as exportações brasileiras de produtos que não escaparam da sobretaxa de 50% registraram altas significativas.

Enquanto o crescimento das exportações brasileiras foi de 4,8% de forma geral, as vendas para os EUA aumentaram 11,0%, chegando a

US\$ 7,98 bilhões. Segundo o diretor de Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão, a alta sugere que pode ter havido antecipação dos embarques, devido ao tarifaço.

— Houve crescimento de produtos atingidos pela sobretaxa e também os que não foram atingidos, como café, suco de laranja, aeronaves, ferro gusa, sucos de laranja, cobre, alumínio, entre outros — disse Brandão, destacando que não se sabia que produtos ficariam de fora.

### Com a ameaça do tarifaço, o Brasil vendeu mais para o mundo:

- Os embarques de frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas cresceram 49,3%;
- As exportações de café não torrado subiram 25,4%;
- De minério de cobre, 81,1%;
- Carne bovina fresca, refrigerada ou congelada, 46,9%;
- Aeronaves e outros equipamentos, incluindo suas partes, 168,9%;
- E ouro, 87,3%.

### Déficit comercial

Os dados do governo mostram também que o Brasil registrou déficit em suas transações comerciais com os americanos pelo sétimo mês seguido em julho.

Isso significa que o Brasil importou mais produtos americanos do que exportou para os Estados Unidos.

- Em julho, as exportações brasileiras aos Estados Unidos somaram US\$ 3,71 bilhões.
- As importações feitas pelo Brasil totalizaram US\$ 4,26 bilhões no período.
- Com isso, o saldo ficou deficitário para o Brasil em US\$ 559 milhões no mês passado.

O último mês no qual o Brasil teve superávit com os EUA, ou seja, quando as exportações superaram as compras do exterior, foi dezembro do ano passado — no valor de US\$ 468 milhões.

### Tarifas

A sobretaxa de 50% do governo americano sobre produtos brasileiros entra em vigor nesta quarta-feira, uma semana após o presidente Donald Trump assinar a ordem executiva que estabelece a medida.

Na prática, a ordem executiva assinada por Trump na última quarta implementou uma tarifa adicional de 40% sobre o Brasil, somando-se aos 10% anunciados em abril e elevando o total da tarifa para 50%.

O governo americano definiu quase 700 exceções de produtos — entre os 4 mil itens que o Brasil exporta para os EUA — a essa tarifa adicional de 40%.

Entre essas exceções estão artigos essenciais para o mercado americano, como 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.

No entanto, alguns dos principais itens da pauta de exportação brasileira, como café, cacau, carne e frutas, ficaram de fora da lista de produtos que não terão tarifa adicional.

### **Balança total**

No mês passado, a balança comercial registrou um superávit de US\$ 7,4 bilhões. As exportações somaram US\$ 32,3 bilhões e as importações, US\$ 25, 2 bilhões. No ano, há um superávit acumulado de US\$ 36,9 bilhões.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 06/08/2025*

## **TARIFA EFETIVA MÉDIA DOS EUA SERÁ DEZ VEZES MAIOR QUE A APLICADA PELO BRASIL A PRODUTOS AMERICANOS**

Com sobretaxa que entra em vigor nesta quarta-feira, exportações brasileiras enfrentarão tarifa média de 30%, estimam bancos; produtos americanos pagam, em média, 2,7% no Brasil

**Por Thaís Barcellos e Juliana Causin — Brasília**



**Cargas no Porto de Santos — Foto: Divulgação Porto de Santos via Agência Brasil**

A taxa efetiva média cobrada das mercadorias brasileiras para entrar nos Estados Unidos deve alcançar 30,9% a partir desta quarta-feira, com o início do tarifaço aplicado pelo governo de Donald Trump, nos cálculos do BTG Pactual. O valor é dez vezes maior do que a tarifa média efetiva praticada pelo Brasil para produtos americanos.

A taxa média é 29,6 pontos percentuais superior à tarifa média vigente em 2024, de 1,3%, afirmam os analistas do banco. A conta da equipe de pesquisa econômica do banco considera as tarifas setoriais (aço e alumínio, automóveis e peças, e cobre), a tarifa recíproca de 10% que foi aplicada a todos os produtos e a sobretaxa de 40%, que atinge mais de 50% da pauta exportadora para os EUA.

Já os produtos americanos no Brasil estão sujeitos a uma tarifa de importação efetiva de 2,7%, segundo cálculos da Confederação Nacional da Indústria (CNI), que considera a taxa real, que inclui regimes aduaneiros especiais.

Cálculo da Amcham Brasil chega à mesma estimativa. Embora a tarifa média nominal aplicada pelo Brasil ao mundo seja de 12,4%, a média efetiva sobre as importações americanas é de 2,7%, segundo a Câmara Americana de Comércio para o Brasil divulgou no início do ano.

Em relatório, o BTG ainda estima que o impacto no saldo da balança comercial do Brasil será de 0,2% do PIB em 2025 e 0,4% do PIB em 2026, o que considera que parte das exportações afetadas serão gradualmente redirecionadas a outros países nos próximos trimestres.

"Embora o impacto macroeconômico direto deva ser limitado, os efeitos setoriais são relevantes e o impacto indireto pode ganhar tração caso haja deterioração significativa da percepção de risco, com ou sem uma eventual escalada do conflito", dizem as economistas Iana Ferrão e Luiza Paporounis.

Na semana passada, uma análise do banco Goldman Sachs estimou em 30,8% a tarifa média real que será paga pelo Brasil. Com as exceções anunciadas por Trump, "a estrutura final das tarifas deve limitar o impacto macroeconômico da medida", afirma o relatório assinado por Alberto Ramos, diretor de pesquisa econômica para América Latina do Goldman Sachs.

O alívio parcial se deve a a lista de 649 itens que ficaram excluídos da sobretaxa de 40 pontos percentuais, que cobre cerca de 43% das exportações brasileiras para os EUA, incluindo itens-chave como petróleo e derivados (19% das exportações), aeronaves e suco de laranja, que permanecem sujeitos a tarifas mais baixas.

A estimativa do Goldman Sachs é de que as tarifas de Trump, em um cenário sem retaliação significativa, tenham um impacto negativo líquido de cerca de 0,25 ponto percentual do PIB brasileiro. "Medidas fiscais e de crédito direcionadas aos setores mais afetados e alguma diversificação das exportações para outros mercados poderiam reduzir o impacto sobre a atividade econômica", avalia o economista.

Para os analistas do BTG Pactual, declarações da semana passada do secretário de Tesouro, Howard Lutnick, indicam haver espaço para o Brasil negociar novas exceções tarifárias, especialmente em itens sem produção nos EUA ou que possam pressionar a inflação interna de alimentos, como café, frutas tropicais e pescados. A determinação de prisão domiciliar do ex-presidente Jair Bolsonaro, no entanto, pode dificultar o avanço das tratativas com Washington no curto prazo, acrescentam.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 06/08/2025*

## CHINA SAI EM DEFESA DO BRASIL APÓS TARIFAÇÃO DE TRUMP E DIZ QUE PAÍS SOFRE 'INTERFERÊNCIA EXTERNA ABUSIVA'

Apoio foi dado em conversa telefônica entre o chanceler da China e o assessor internacional de Lula  
*Por Eliane Oliveira — Brasília*



**O ministro das Relações Exteriores da China, Wang Yi**  
**— Foto: Jessica LEE / POOL / AFP**

O governo chinês saiu em defesa do Brasil, nesta quarta-feira, dia em que entrou em vigor o tarifaço de Trump. Em conversa telefônica com o assessor para assuntos internacionais do Palácio do Planalto, Celso Amorim, o chanceler da China, Wang Yi, disse que seu país se opõe à "interferência externa irracional", segundo uma nota do Ministério das Relações Exteriores da China.

Wang Yi declarou que a China apoia "firmemente" o Brasil na defesa de sua soberania e dignidade nacionais e se opõe à "interferência externa injustificada nos assuntos internos do Brasil". Sem citar os Estados Unidos, ou o presidente americano, Donald Trump, Wang afirmou que Pequim também torce pelos brasileiros na resistência à prática intimidatória do que chamou de "tarifas abusivas".

"Usar tarifas como arma para reprimir outros países viola a Carta da ONU e mina as regras da OMC (Organização Mundial do Comércio). É impopular e insustentável. Como os maiores países em desenvolvimento dos Hemisférios Oriental e Ocidental, China e Brasil sempre se apoiaram



mutuamente e cooperaram estreitamente, salvaguardando firmemente seus respectivos interesses legítimos e os interesses comuns dos países do Sul Global", diz o comunicado.

Em uma rede social, a Embaixada da China no Brasil publicou uma mensagem, em chinês, escrito "A união faz a força", em uma tradução livre.

Trump anunciou, no último dia 9 de julho, uma sobretaxa de 50% sobre os produtos brasileiros. O líder americano praticamente vinculou uma eventual negociação ao processo envolvendo o ex-presidente Jair Bolsonaro, acusado de tentativa de golpe e em prisão domiciliar, decretada pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes.

A Casa Branca já determinou a aplicação de sanções a Moraes, como a suspensão do visto e o bloqueio de operações bancárias envolvendo instituições americanas. Mas o governo brasileiro afirma que quer restringir as negociações ao comércio, sob o argumento que, no Brasil, os poderes são independentes.

### 'Parceria estratégica'

Ao GLOBO, Celso Amorim afirmou que a solidariedade do ministro chinês ao Brasil é resultado da "parceria estratégica" entre os dois países.

Ele ressaltou que o objetivo do telefonema era dar continuidade à discussão sobre o Grupo Amigos da Paz, formado por Brasil, China, África do Sul, Argélia, Bolívia, Cazaquistão, Colômbia, Egito, Indonésia, México, Quênia, Turquia e Zâmbia. A ideia é estabelecer entendimentos comuns para apoiar os esforços globais para alcançar a paz mundial.

— A motivação inicial da minha conversa com o chinês era dar continuidade à questão do Grupo Amigos da Paz, mas é claro que se acaba falando de outras coisas.

Perguntado se estaria procurando autoridades de outros países do Brics para pedir apoio, Amorim disse tem mantêm contatos frequentes com pessoas que exercem funções semelhante à sua — destacou que o chanceler chinês tem um cargo similar ao seu no Partido Comunista da China (PCC). Revelou que foi convidado recentemente para ir à Índia, o que deve fazer em breve.

— Não estou fazendo uma série de ligações sistemáticas e temos outros assuntos a tratar. Mas é claro que, no caso dos indianos, tenho interesse saber como eles estão fazendo (em relação ao tarifaço de Trump).

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 06/08/2025

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### ESTALEIRO CHINÊS BUSCA PARCERIAS NO BRASIL E MIRA RENOVAÇÃO DA PETROBRAS

Jiangnan Shipyard Group vai participar pela primeira vez da Navalshore, feira no Rio  
*Por Denise Luna (Broadcast)*

Pela primeira vez, o maior estaleiro chinês especializado na construção de navios gaseiros, o Jiangnan Shipyard Group, virá ao Brasil para participar da Navalshore, principal feira marítima da América Latina. O objetivo é prospectar parcerias e ampliar sua atuação no mercado brasileiro, mas pelo menos um alvo está na mira: o estaleiro já iniciou contatos para a segunda licitação do programa de renovação da frota da Petrobras.

O processo prevê a compra de oito embarcações, cinco pressurizadas e três semi refrigeradas, com capacidades de 7 mil e 14 mil metros cúbicos, destinadas ao transporte de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e amônia.



**A Petrobras vai licitar a compra de oito embarcações para transportar gás e amônia Foto: Wilton Junior/Estadão - 18/03/2009**

O grupo chinês será liderado nesta missão ao Brasil por seu vice-presidente, Lin Qingshan. A Navalshore vai ocorrer de 19 a 21 de agosto, no Rio de Janeiro.

### Expectativas são altas

Segundo Wagner Freitas, diretor comercial da WSS Express, representante do grupo chinês no Brasil, as

expectativas são altas.

“Participar pela primeira vez de uma feira da magnitude da Navalshore é um marco simbólico, inclusive por causa da proximidade com os países do Brics. Cremos que a força desse movimento vai alavancar muitas parcerias, que já começaram a ser costuradas”, afirmou.

A Navalshore terá, em sua 19ª edição, 144 empresas, representando mais de 400 marcas nacionais e internacionais da cadeia naval e offshore. A expectativa é gerar negócios da ordem de R\$ 12 bilhões, considerando contratos firmados, parcerias comerciais e conexões entre fornecedores, armadores, estaleiros e instituições do setor.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 06/08/2025**

## TARIFAÇÃO: FATIA DOS EUA NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DEVE RECUAR PARA 9% EM 2026, APONTA ESTUDO

Impacto na balança comercial do País será reduzido; foco do Brasil em exportações de commodities atenua o estrago porque ajuda na substituição de mercados consumidores

**Por Márcia De Chiara**

A participação dos Estados Unidos no total das exportações brasileiras deverá recuar para 9% em 2026. É três pontos percentuais abaixo da participação efetiva registrada em 2024 (12%), quando não havia o tarifaço de Donald Trump, que impôs alíquotas de 50% aos produtos brasileiros.

A estimativa é de um estudo da consultoria MacroSector em parceria com a Volt Partners. O estudo considera os cerca de 700 itens excluídos da nova tarifação, com taxa de 10%, e os produtos taxados em 50%, além do menor ritmo de crescimento da economia americana, que deve ter impacto negativo nas importações do país.

Para este ano, a expectativa da consultoria é que a participação dos EUA nas vendas externas brasileiras recue para 10%. Os cálculos consideram um primeiro semestre de relativa normalidade nas exportações e um segundo semestre já afetado pelas novas tarifas.

“A leitura que fazemos é que o impacto sobre a balança comercial será reduzido”, afirma o economista Fabio Silveira, sócio-diretor da MacroSector e senior advisor da Volt Partners. Exemplo disso, diz ele, é a avaliação positiva dos investidores em relação ao Brasil, com o dólar cotado a R\$ 5,50 e acumulando queda de quase 11% neste ano. Além disso, o risco país está mantido em níveis baixos.

O estudo realizado pelo consultoria aponta uma piora no saldo da balança comercial entre Brasil e Estados Unidos. O déficit de US\$ 300 milhões registrado em 2024 do Brasil como os EUA deve saltar para US\$ 4 bilhões este ano e atingir US\$ 7 bilhões no ano que vem. “É uma piora, até reacomodar os clientes perdidos”, diz economista.

Entre os segmentos mais afetados pela tarifaço, a consultoria destaca o de máquinas e equipamentos, cujas vendas para os EUA somaram US\$ 5,1 bilhões em 2024, e que devem recuar para US\$ 1,7 bilhão o ano que vem.

Também as exportações de carne bovina devem sofrer um tombo. No ano passado, atingiram US\$ 900 milhões e a consultoria projeta US\$ 400 milhões para 2026. No caso do café, as exportações de US\$ 1,9 bilhão em 2024 devem recuar para US\$ 900 milhões em 2026. Mas a retração se deve, sobretudo, a preços, observa o economista.



### **Setor de máquinas deve ser um dos mais afetados pelo tarifaço dos EUA Foto: Clayton De Souza/AE**

Em dois anos, de 2024 para 2026, o impacto do tarifaço americano nas exportações totais do País será inferior a 10%, nos cálculos da consultoria. Em 2024, as exportações brasileiras somaram US\$ 337 bilhões e a projeção é um recuo para US\$ 311 bilhões em 2026.

Mesmo assim, o saldo comercial do Brasil será bem favorável, diz Silveira. O ingresso de dólares em razão das vendas externas terá uma redução. Mas, na avaliação do economista, será moderada.

No ano passado, a balança comercial brasileira fechou com superávit de US\$ 74,6 bilhões. Para este ano, com seis meses de tarifaço, a projeção é de superávit de US\$ 58 bilhões e, para o ano que vem, de US\$ 55 bilhões.

### **‘Commoditização das exportações’**

A redução de 12% para 9% da fatia dos EUA nas exportações totais brasileiras não deve desorganizar a economia brasileira porque se trata de uma participação relativamente pequena, na opinião de Silveira.

Seria trágico para o Brasil, diz ele, se o tarifaço atingisse as exportações de soja, que hoje são direcionadas para a China. “Aí sim seria preocupante.”

O fato de as exportações brasileiras estarem concentradas em commodities, ponto muito criticado pela baixa agregação de valor, salva o País, diz o economista. “Isso dá maior mobilidade na substituição de mercados.”

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 06/08/2025**

## **LULA QUER CONVERSAR COM LÍDERES DO BRICS PARA DEBATER POSSÍVEL RESPOSTA CONJUNTA A TARIFAÇO DE TRUMP**

Petista afirmou que primeiro vai ligar para o primeiro-ministro da Índia, Narendra Modi, e para o presidente da China, Xi Jinping  
Por Geovani Bucci (Broadcast) e Gabriel de Sousa (Broadcast)

SÃO PAULO E BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta quarta-feira, 6, em entrevista à Reuters, que planeja ligar para os líderes do Brics para debater a possibilidade de uma resposta conjunta do grupo ao tarifaço do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump.



### ***Lula diz que vai chamar líderes do Brics para debater resposta conjunta a tarifaço de Trump Foto: Wilton Junior/ Estadão***

Lula afirmou que primeiro vai ligar para o primeiro-ministro da Índia, Narendra Modi, e para o presidente da China, Xi Jinping.

Além de Brasil, China e Índia, também integram o grupo Brics, que reúne economias emergentes, a África do Sul, Arábia Saudita, Egito, Emirados Árabes Unidos, Etiópia, Indonésia, Irã e Rússia.

Segundo Lula, a ideia é construir uma posição unificada entre os países emergentes diante do que considera uma “ação abusiva” do governo Trump.

“Vou tentar fazer uma discussão com eles sobre como é que cada um está dentro da situação, qual é a implicação que tem em cada país, para a gente poder tomar uma decisão”, disse Lula. “É importante lembrar que o Brics tem dez países no G-20”, referindo-se ao grupo que reúne 20 das maiores economias do mundo.

Ele também anunciou que conversará com Modi nesta quinta-feira, 7, e que pretende organizar uma missão empresarial à Índia nos próximos meses para expandir mercados.

Nesse sentido, o presidente reforçou que suas relações internacionais não têm base ideológica, mas são construídas em torno de interesses estratégicos e econômicos.

Segundo ele, o diálogo com diferentes chefes de Estado - independentemente de espectros políticos - tem como objetivo central gerar benefícios concretos para os países envolvidos. A sinalização vem num momento de forte tensão comercial com os EUA e de reaproximação com países asiáticos como a China, após o governo de Jair Bolsonaro (PL).

Apesar das críticas à nova postura de Trump na economia e ao impacto das tarifas sobre o Brasil, Lula reafirmou que pretende convidar pessoalmente o presidente norte-americano para a COP-30, marcada para novembro de 2025 em Belém (PA).

Segundo ele, a conferência climática precisa incluir todos os atores globais relevantes. “Ele não pode ficar de fora”, disse em meio ao clima diplomático deteriorado.

“Trump está jogando fora a oportunidade de conversar com presidente mais democrático da América Latina”, disse Lula. “Se Trump soubesse que eu gosto de conversar, ele já teria conversado comigo.”

Nesta quarta-feira, entrou em vigor a tarifa adicional de 40% sobre produtos brasileiros, que se soma à tarifa recíproca de 10%, totalizando 50%. A Casa Branca, no entanto, excluiu da sobretaxa 694 itens, como aviões da Embraer, suco de laranja e petróleo.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 06/08/2025**

## **BALANÇA COMERCIAL: BRASIL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 7 BI EM JULHO, COM EXPORTAÇÕES ACIMA DO ESPERADO**

As exportações registraram alta de 4,8% no mês na comparação com o mesmo período em 2024, com salto de 7,4% em produtos da indústria de transformação

Por Giordanna Neves (Broadcast) e Flávia Said (Broadcast)

BRASÍLIA - A balança comercial brasileira — a diferença entre as exportações e as importações do País — registrou superávit comercial de US\$ 7,075 bilhões em julho de 2025, após saldo positivo de US\$ 5,889 em junho.

De acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/Mdic) divulgados nesta quarta-feira, 6, o valor foi alcançado com exportações de US\$ 32,310 bilhões e importações de US\$ 25,235 bilhões.



Na última semana de julho, o superávit foi de US\$ 2,253 bilhões, com vendas de US\$ 6,124 bilhões e compras de US\$ 3,871 bilhões.

***Tanto importações quanto exportações cresceram em julho (na foto, o Porto de Santos) Foto: Nelson Almeida/AFP***

No ano, o saldo positivo é de US\$ 36,982 bilhões. Nas exportações, comparado o valor de janeiro a julho de 2025 (US\$ 198,011 bilhões) com o do mesmo período de 2024 (US\$ 197,799 bilhões) houve alta de 0,1%.

Em relação às importações, houve crescimento de 8,3% entre o valor dos sete primeiros meses de 2025 (US\$ 161,029 bilhões) na comparação com o mesmo período de 2024 (US\$ 148,693 bilhões).

O resultado do último mês veio acima do teto das Projeções Broadcast, de US\$ 6,5 bilhões, com piso de US\$ 4,7 bilhões e mediana de US\$ 5,8 bilhões.

Em julho, as exportações registraram alta de 4,8% na comparação com o mesmo período em 2024, com crescimento de 0,3% em Agropecuária, que somou US\$ 7,19 bilhões; crescimento de 3,6% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 7,42 bilhões e, por fim, crescimento de 7,4% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 17,58 bilhões.

Já as importações cresceram 8,4% em julho ante o mesmo mês do ano passado, com crescimento de 3,8% em Agropecuária, que somou US\$ 500 milhões; queda de -29,2% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 1,02 bilhão; e, por fim, crescimento de 11,1% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 23,56 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 06/08/2025

ECONÔMICO  
**Valor**  
Informação que vira dinheiro.

**VALOR ECONÔMICO (SP)**

**BALANÇA COMERCIAL: HOVE AVANÇO NA CORRENTE DE COMÉRCIO ENTRE BRASIL E EUA ATÉ JULHO, DIZ MINISTÉRIO**

Nos dados de julho da balança comercial brasileira, as exportações para os EUA cresceram 3,8%, chegando a US\$ 3,7 bilhões, e as importações atingiram US\$ 4,3 bilhões, crescimento de 18,2%

**Por Gabriel Shinohara, Valor — Brasília**



***Bandeira dos EUA em frente a um navio porta-contêineres no porto de Los Angeles — Foto: AP Photo/Damian Dovarganes***

O diretor de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), Herlon Brandão, afirmou, nesta quarta-feira (6), que houve avanço na corrente de comércio entre Brasil e Estados Unidos neste ano até julho, antes da implementação da tarifa de 50% sobre produtos brasileiros.

"Tanto a exportação quanto a importação para e dos Estados Unidos vêm crescendo. No ano passado tivemos recorde de comércio, neste ano continua crescendo. O Brasil tem esse déficit estrutural com os Estados Unidos há cerca de 15 anos, então é difícil reverter uma tendência. Isso faz parte da composição da estrutura produtiva dos países", disse Brandão, em entrevista coletiva na qual detalhou a balança do mês passado.

Nos dados de julho, as exportações para os Estados Unidos cresceram 3,8%, na comparação anual, chegando a US\$ 3,7 bilhões. Já as importações atingiram US\$ 4,3 bilhões, crescimento de 18,2%.

No acumulado de janeiro a julho, o crescimento das exportações foi de 4,2%, somando US\$ 23,7 bilhões na comparação com o mesmo período de 2024. As importações, por sua vez, chegaram a US\$ 26 bilhões, crescimento de 12,6% na mesma comparação.

A tarifa de 50% sobre produtos brasileiros entrou em vigor nesta quarta-feira, mas prevê uma lista de exceção com quase 700 produtos.

### **Demanda é soberana**

Brandão destacou que, historicamente, a demanda é que determina o comércio entre Brasil e Estados Unidos. No caso de importações para o Brasil, o diretor lembrou do crescimento "robusto" do PIB do ano passado e neste ano, que aumenta a demanda por bens importados.

Sobre o movimento de imposição de tarifas dos Estados Unidos, Brandão lembrou que houve os 10% anunciados no início de abril. O diretor também destacou que os dados até julho não captam a tarifa de 50% que entrou em vigor nesta quarta-feira.

"Quando a gente olha o período de sete meses, isso [tarifas] não explica esse crescimento para lá [Estados Unidos], que é determinado por uma demanda dos Estados Unidos por produtos brasileiros", disse o diretor.

A balança mostrou que os principais produtos que registraram queda em valor absoluto na exportação para os Estados Unidos no acumulado até julho foram açúcares e melações, com queda de 49,5%; instalações e equipamentos de engenharia civil, com redução de 20,8%, e óleos brutos de petróleo, com queda de 17,9%.

"São diversos movimentos que influenciam de formas diferentes, mas o principal continua sendo a demanda. A demanda que explica esses movimentos do comércio bilateral", disse o diretor.

Questionado sobre um efeito antecipação de exportadores acelerando o envio de produtos para evitar o dia de implementação de tarifas, Brandão disse que se sabe que houve o efeito porque isso foi relatado pela imprensa e que esse movimento é "natural". No entanto, afirmou que é necessário esperar um tempo para ver como as medidas de comércio afetam a balança.

"Como os produtos têm suas dinâmicas, que são muito próprias, nesse curto prazo, essas dinâmicas muitas vezes se anulam ou se complementam. É necessário esperar dar um tempo para ver o que uma medida de comércio vai influenciar ao longo do tempo. É muito difícil fazer análise em um

curtíssimo prazo e avaliar com certeza que o movimento é determinante", disse o diretor, que também destacou que, quando há aumento de tarifa, a tendência ao longo do tempo é de diminuição do comércio.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 06/08/2025*

## MOVIMENTAÇÃO AEROPORTUÁRIA TERÁ ALTA DE 35 MILHÕES DE PASSAGEIROS NO GOVERNO LULA, PROJETA COSTA FILHO

Crescimento da aviação deve ficar, em média, em 10% no período, estimou o ministro de Portos e Aeroportos

*Por Marlla Sabino, Valor — Brasília*



**Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho**  
**— Foto: Wenderson Araujo/Valor**

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, estimou nesta quarta-feira (6), que, nos quatro anos do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, a movimentação aeroportuária terá um incremento de mais de 35 milhões de passageiros.

"Quando o presidente Lula assumiu, em 2023, foram 98 milhões de passageiros. Esperamos que, em quatro anos, a gente inclua na aviação mais de 35 milhões de

passageiros, sendo o maior volume de brasileiros viajando pelo Brasil", disse.

O ministro participou na manhã desta quarta da cerimônia de abertura do 2º Summit Connect Infra, evento promovido pela Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA) em parceria com o Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), em Brasília.

Segundo estimativas citadas pelo ministro, o crescimento da aviação deve ficar, em média, em 10%. Ele acrescentou que a aviação internacional também deve registrar crescimento em patamar semelhante. Ele avaliou que há uma grande janela para avanços no turismo brasileiro.

"Isso é fundamental para fortalecer o turismo de negócios e o turismo de lazer, já que, a cada quatro turistas que chegam à cidade, é gerado um emprego para a população", afirmou.

Durante seu discurso, o ministro citou o programa AmpliAR, voltado para investimentos privados em aeroportos regionais no Brasil. Na primeira etapa do programa, serão ofertados 19 aeroportos localizados em 11 estados das regiões da Amazônia Legal e do Nordeste.

De acordo com dados do governo, os investimentos iniciais nesses terminais somam R\$ 1,35 bilhão. O ministro ainda afirmou que espera que a iniciativa privada possa investir em mais de 100 aeroportos regionais nos próximos cinco anos.

Sobre o setor de portos, o ministro fez uma comparação com o governo anterior. Segundo ele, durante a gestão de Jair Bolsonaro, o Porto de Santos recebeu investimentos da ordem de R\$ 200 milhões em quatro anos.

"O governo do presidente Lula tem investimentos da ordem de mais de R\$ 20 bilhões. Temos muito investimento estratégico, que é fundamental para a economia, para a geração de emprego e renda e, sobretudo, para o desenvolvimento do Brasil", disse.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 06/08/2025*

### LOGÍSTICA É FUNDAMENTAL PARA O PAÍS E IMPULSIONA CRESCIMENTO DA ECONOMIA, AFIRMA ALCKMIN

"Quando melhora a logística, reduz o Custo Brasil, a economia cresce e o comércio exterior é fundamental", destaca o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília



— Foto: Cadu Gomes/VP

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, afirmou nesta quarta-feira que a logística é fundamental para o país e que uma melhora em relação a isso representa uma redução no chamado "Custo Brasil", melhora a competitividade e impulsiona o crescimento da economia.

"Quando melhora a logística, reduz o Custo Brasil, a economia cresce e o comércio exterior é fundamental.

Boa logística é tudo que o Brasil precisa", disse Alckmin a jornalistas durante o 2º Summit Connect Infra, evento promovido pela Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA) em parceria com o Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), em Brasília.

Alckmin destacou medidas implementadas pela pasta que comanda, entre elas a criação do Portal Único, que reúne dados sobre exportação e importação. A iniciativa, segundo ele, deve reduzir em R\$ 20 bilhões de Custo Brasil por ano.

O vice-presidente também mencionou a Licença Flex como uma ação voltada à desburocratização. "Antes era uma licença por importação ou exportação. Agora, é uma licença válida por quatro anos, o que reduz custos", disse. Alckmin ainda citou acordos internacionais, como o do Mercosul com a União Europeia, que deve ser assinado até o fim do ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/08/2025

### BNDES INCENTIVA LIDERANÇA DO BRASIL EM COMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS

Banco procura viabilizar o maior número de projetos em biocombustíveis para os setores aéreo e marítimo, com linhas de crédito e até possível participação acionária

Por BNDES



**Projetos selecionados em chamada somam R\$ 132 bilhões em investimentos de produção de combustíveis sustentáveis de aviação e navegação**  
— Foto: Getty Images

Protagonista na produção de biocombustíveis para o transporte terrestre, o Brasil tem potencial para assumir a liderança de outra vertente fundamental da transição energética: a redução das emissões de carbono da aviação e da navegação.

O caminho para a descarbonização dos setores aéreo e marítimo é a substituição dos combustíveis fósseis por alternativas sustentáveis, a partir de matérias-primas como biomassa, resíduos, óleo vegetal e muitos outros recursos amplamente disponíveis no país, que também domina a tecnologia para aproveitamento das fontes renováveis.

Com esta perspectiva, o BNDES tem apoiado uma série de iniciativas para impulsionar a aviação e a navegação verdes, como parte da agenda de fomento a projetos de enfrentamento das emergências climáticas. Estas ações estão alinhadas à Nova Indústria Brasil, política industrial do Governo Federal que possui a descarbonização da economia como uma de suas missões prioritárias.



**José Luis Pinho Leite Gordon, diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior do BNDES — Foto: Marco Sobral/G.Lab**

“A aviação e a navegação contribuem, conjuntamente, com cerca de 5% das emissões globais de CO<sub>2</sub>. Combustíveis sustentáveis podem reduzir em mais de 90% essas emissões e o Brasil, pelo seu histórico protagonismo tecnológico e empresarial na produção de biocombustíveis para uso no transporte terrestre, reúne todas as condições para liderar também a transição energética do transporte aéreo e marítimo”,

afirma José Luis Pinho Leite Gordon, diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior do BNDES.

No caso do combustível sustentável de aviação (Sustainable Aviation Fuel, em inglês), o Brasil tem potencial para avançar na produção industrial em escala das duas principais rotas tecnológicas, sobretudo pela capacidade de ampliação da oferta de óleo vegetal, na rota HEFA, e de etanol, na rota ATJ.

Para os combustíveis marítimos, explica Gordon, “há uma diversidade maior de biocombustíveis, como é caso do biodiesel e do etanol, mas também do chamado e-metanol, produzido a partir da combinação entre hidrogênio e CO<sub>2</sub>. Por ter disponibilidade de eletricidade renovável e CO<sub>2</sub> biogênico em grandes quantidades, o Brasil é reconhecido como um dos locais mais competitivos para produção do e-metanol”.

### Investimentos

Em parceria com a Finep, o BNDES lançou chamada pública para fomentar investimentos em combustíveis sustentáveis de aviação e navegação. A iniciativa disponibilizou R\$ 6 bilhões, sendo metade de cada parceiro. Entre 76 propostas recebidas, que totalizam investimento potencial de R\$ 167 bilhões, foram selecionadas 42, com investimentos previstos de R\$ 132 bilhões: R\$ 99 bilhões em SAF e R\$ 33 bilhões em combustíveis marítimos.

“O principal desafio é viabilizar o maior número de projetos de investimentos recebidos, a despeito do elevado volume de capital requerido. O BNDES vai avaliar a utilização de todos os instrumentos disponíveis, desde as linhas de crédito incentivadas, como são os casos do BNDES Mais Inovação e Fundo Clima, e até mesmo a possibilidade de participação acionária. Diante desse elevado volume de capital requerido pelos projetos, o BNDES tem buscado incentivar a cooperação empresarial, permitindo que investimentos com objetivos comuns possam se unir em uma mesma iniciativa, fortalecendo a estrutura financeira e diluindo riscos”, diz Gordon.

Outro desafio é a instabilidade geopolítica atual e questões regulatórias internacionais pendentes, que podem levar as empresas a reavaliar o momento da realização dos investimentos em função dos altos custos envolvidos.

O BNDES também acompanha a regulamentação do Programa Nacional do Bioquerosene de Aviação (ProBioQAV), onde são discutidos possíveis incentivos para produção e consumo do SAF de forma a estimular investimentos.

Presidente da Refina Brasil, Associação Brasileira dos Refinadores Privados, Evaristo Pinheiro reitera a avaliação de que “o Brasil tem um posicionamento único no planeta” para liderar a agenda de produção de combustível sustentável de aviação.

Pinheiro cita alguns passos essenciais para avançar na produção do SAF: “Temos o desafio regulatório. Precisamos de todo apoio do governo brasileiro para que o SAF produzido com nossos insumos e nossas rotas tecnológicas seja reconhecido tanto nos Estados Unidos e na Europa quanto pelo Corsia (programa da Organização da Aviação Civil Internacional para a redução de emissões de carbono)”, afirma o presidente da Refina Brasil.

Pinheiro defende também que o Brasil participe de acordos internacionais no estilo book and claim, sistema que permite que empresas comprem créditos de redução de emissões de carbono, sem necessidade de exportar fisicamente o combustível. Finalmente, destaca a importância de uma política tributária específica para incentivo do SAF.

No caso dos combustíveis marítimos, o Brasil “reúne um conjunto de vantagens comparativas que o posiciona como um dos países com maior potencial para liderar a produção e o fornecimento global de combustíveis marítimos de baixa emissão, em que destacam-se os e-combustíveis, como o hidrogênio, amônia e metanol verdes, e os biocombustíveis, como o etanol de cana-de-açúcar, etanol de milho e biodiesel de soja, entre outros”, afirma o Capitão de Mar e Guerra Flavio Mathuyi, coordenador dos Temas Ambientais da Comissão Coordenadora para os Assuntos da Organização Marítima Internacional (IMO).

Para aproveitar todo esse potencial, o Capitão de Mar e Guerra cita como primeiro passo “garantir escala adequada de produção a custos competitivos, aliada à certificação internacional”. Infraestrutura portuária, marcos regulatórios claros e fortalecimento de pesquisa e inovação são outros desafios.

João Paulo Pieroni, superintendente da Área de Desenvolvimento Produtivo e Inovação do BNDES, destaca as oportunidades para os trabalhadores:

“No Brasil, estima-se que a agroindústria da bioenergia gera quase seis vezes mais empregos que a indústria do petróleo, quando se considera a relação entre quantidade de pessoal empregado por volume de energia produzida. Os biocombustíveis têm um papel importante na geração de emprego e renda, por meio de efeitos diretos – na produção e processamento de matérias-primas – e indiretos, com a demanda por serviços e insumos neste setor”.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 06/08/2025**

## NOVA ONDA DE ENVIOS AOS EUA ACELERA A VENDA DE ÚLTIMA HORA

Porto de Santos tem julho de embarques recordes; empresas tiveram até a meia-noite de ontem para fugir dos 50% de tarifa

**Por Adriana Mattos e Taís Hirata — De São Paulo**



**Porto paulista superou pela primeira vez 17 milhões de toneladas de cargas movimentadas nos terminais em um mês — Foto: Anna Carolina Negri/Valor**

Uma nova “corrida” para antecipar exportações aos EUA foi aberta nos últimos dias, desde que o governo americano informou novas regras para os envios de mercadorias do Brasil, ajudando o país a bater recordes no volume de embarques ao exterior num único mês. Mas essa brecha temporária se fechou nesta terça-feira (5), à meia-noite.

Pelo anunciado na semana passada pela Casa Branca, não poderia ser aplicada a tarifa máxima de 50% nos envios de um grupo de mercadorias até a data de ontem.



Com isso, os percentuais anteriores, de 10% de imposto de importação, seriam válidos em certas situações. Os produtos teriam que ser carregados nos portos no país antes da meia-noite do dia 5, e ainda poderiam estar em trânsito final para os EUA após essa data, o que abriu uma condição única aos exportadores.

Para os embarques ganharem volume, no entanto, foi preciso negociar a antecipação dos envios com parceiros compradores e com fornecedores logísticos no Brasil.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) confirmou essa aceleração mais recente nos envios e, além disso, representantes de entidades ouvidas, afetadas pelo tarifaço de Donald Trump, identificaram essa nova “corrida” desde a semana passada.

Fontes fazem a ressalva de que isso favoreceu os envios pelas empresas que já tinham reservas com armadores, e ainda para aquelas que conseguiram negociar as condições comerciais junto aos parceiros importadores.

“Sem dúvida, quem pode está correndo para pegar essa brecha. Obviamente, isso está sendo possível para aqueles que conseguiram agilidade maior, e têm navios contratados, quando se pode negociar”, disse um representante industrial que esteve com o governo em reuniões em Brasília, em julho. “É um espaço de tempo que te permite evitar pagar taxa maior [adicional de 40%, além dos 10% da tarifa antiga] depois de pedidos já feitos e adiantar o embarque. É um espaço curto, mas se pode aproveitar”, afirmou o líder setorial.

Nessa lista, formada por cerca de 3,2 mil produtos impactados pelo tarifaço, estão setores que dependem do comércio com os EUA, e que terão de pagar o total de 50%, como por exemplo, produtos têxteis e alimentos - café, carnes, cacau e frutas.

“Não dá tempo para fechar reserva, retirar [o contêiner] vazio, ‘estufar’ e conseguir depositar o contêiner em tão pouco tempo, só quem já tinha ‘booking’ com armador e carga depositada no terminal conseguiu surfar essa extensão de prazo”, diz Leandro Barreto, sócio da Solve Shipping.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) confirmou na tarde de ontem, como antecipado pelo site do Valor durante a manhã, que houve novo recorde histórico em julho no porto. Superou-se pela primeira vez 17 milhões de toneladas de cargas movimentadas nos terminais em um mês.

Segundo a autoridade, houve aumento de 10% no embarque de grãos sólidos (grãos diversos), com 900 mil toneladas em julho. Ainda ocorreu alta de 4% de contêineres, com 200 mil toneladas no mesmo mês, e expansão de 9% de carga solta, com 85 mil toneladas.

Há também a expectativa de um resultado de 10% dos grãos líquidos (combustíveis, solventes etc.), ainda não contabilizados. O Porto de Santos é o maior exportador de café do país, produto afetado pela tarifa de 50%.

Nessa movimentação em Santos, existe o envio aos EUA, mas a outros mercados também, algo que os fornecedores brasileiros têm buscado como alternativa ao tarifaço, como países da Ásia e Europa.

O ranking dos principais parceiros comerciais do Brasil que utilizam o porto são: China, com 47,1% do movimento; Estados Unidos (22,2%); Alemanha (8%); Índia (5,3%); e Japão (5%). Outros países respondem por 12,4% do total, segundo dados deste ano.

***Só quem já tinha ‘booking’ com armador conseguiu aproveitar”  
— Leandro Barreto***

Nesse grupo de empresas que participaram dessa nova corrida exportadora em portos como Santos (SP) e Paranaguá (PR), dizem duas fontes de entidades setoriais, estão os exportadores de frutas, carnes, café e têxteis.



O Porto de Paranaguá é responsável por 35% dos embarques de proteína animal congelada do país. Ele é o corredor para os EUA, mas também para regiões que são alternativas para a venda do Brasil hoje, como China e Arábia Saudita, segundo dados de 2025.

Os segmentos afetados pelo início do tarifaço de 50% impactam cerca de 3,2 mil produtos da pauta de exportações do Brasil aos EUA, que representam cerca de 36% das exportações brasileiras, segundo dados do governo federal.

Um fornecedor de móveis ouvido ontem afirmou que os exportadores que conseguiram negociar para que os parceiros compradores estocassem volumes maiores se saíram melhor nessas antecipações.

Isso exige ainda que o importador tenha áreas para armazenagem, o que pesa em custos, a depender do produto. É algo que pode ser feito mantendo as condições comerciais do parceiro, como prazos de pagamento, e caso o exportador também tenha caixa para arcar com custos do envio antecipado.

Pelo texto das normas anunciadas pela Casa Branca na semana passada, foi informado que mercadorias que estejam em “modo final de trânsito”, ou em portos de carregamento para entrar em solo americano antes desta quarta-feira, estarão isentas do tarifaço. Apesar disso, produtos que chegarem nos EUA e não tiverem sido disponibilizados para o consumo até 5 de outubro, à meia-noite no horário local, devem ser taxados.

Uma primeira onda de aumento dos embarques, logo após o anúncio, chegou a pressionar os fretes marítimos de contêineres nas rotas do Brasil para os Estados Unidos ao longo do mês de julho.

Porém, diante das incertezas e da perspectiva de aplicação das tarifas em agosto, no fim do mês passado os preços já voltaram a arrefecer, com as empresas segurando o envio das cargas.

A expectativa entre analistas do setor logístico é que os fretes marítimos passem por altos e baixos nos próximos meses, a depender do avanço das negociações americanas.

Depois do primeiro anúncio, em 9 de julho, de novas tarifas sobre produtos importados do Brasil, o Porto de Santos já havia registrado forte aumento de embarques para os Estados Unidos, principalmente nos contêineres com proteína animal.

A administração do terminal de Santos relatou, dias atrás, que o embarque de carne bovina, frango, porco, miúdos e demais proteínas por contêineres aumentou 96% nas duas primeiras semanas do mês, em volume. A exportação de café, principalmente para os EUA, aumentou 17% no mesmo período, em volume.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 06/08/2025**

## **PORTO DE SANTOS BATE RECORDE COM FUGA DO TARIFAÇO**

Movimentação em julho superou pela primeira vez 17 milhões de toneladas de cargas nos terminais em um mês; brecha para exportar sem pagar 50% de tarifa acabou à meia-noite de terça-feira (5)

**Por Adriana Mattos e Taís Hirata — De São Paulo**

A antecipação de exportações para os Estados Unidos ganhou um novo impulso nos últimos dias, desde que o governo americano detalhou as regras para o envio de mercadorias do Brasil, ajudando o país a bater recorde no volume de embarques ao exterior num único mês. A janela temporária se fecha nesta quarta-feira, com a entrada em vigor da tarifa de 50% sobre boa parte das exportações brasileiras. A alíquota anterior, de 10%, continuou válida para os produtos embarcados até a meia-noite de ontem.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) confirmou a aceleração dos embarques desde a primeira quinzena de julho e ontem informou que o porto bateu recorde de movimentação de cargas no mês passado, superando pela primeira vez 17 milhões de toneladas.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 06/08/2025*

### **EXCLUSIVO: A MENOS 24H DA DATA FINAL, SEGUNDA 'CORRIDA' DE EMBARQUES AOS EUA FAZ ENVIOS BATEREM RECORDES**

Depois do anúncio, em 9 de julho, de novas tarifas sobre produtos importados do Brasil, o Porto de Santos já havia registrado forte aumento de embarques para os EUA, principalmente nos contêineres com proteína animal

*Por Adriana Mattos e Taís Hirata, Valor — São Paulo*



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

Uma nova onda para a antecipação de exportações aos Estados Unidos foi aberta nos últimos dias, desde que o governo americano informou novas regras para produtos e envios de mercadorias do Brasil, segundo apurou o Valor. Não serão aplicadas as tarifas de 50%, mas os percentuais antigos para os produtos que tiverem sido carregados no porto de embarque no Brasil antes da meia-noite de 6 de agosto ou já estiverem em trânsito final para os EUA após essa

data, o que abre uma brecha importante.

Para isso avançar, no entanto, foi preciso negociar a antecipação dos envios com parceiros compradores e com fornecedores logísticos no Brasil.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) confirmou essa aceleração mais recente e, além disso, representantes de entidades ouvidas, afetadas pelo tarifaço de Donald Trump, identificaram essa movimentação. Fontes fazem a ressalva de que isso favoreceu o envios pelas empresas que já tinha reservas com armadores e cargas previamente, e ainda para aqueles que conseguiram negociar as condições comerciais junto aos parceiros importadores.

“Sem dúvida, quem pode está correndo para pegar essa brecha agora. Obviamente, isso está sendo possível para aqueles que conseguiram agilidade maior, e têm navios contratados, quando se pode negociar”, disse um representante industrial que esteve com o governo em reuniões em Brasília, em julho. “É um espaço de tempo que te permite evitar pagar taxa maior [adicional de 40%, além dos 10% da tarifa antiga] depois de pedidos já feitos e adiantar o embarque. É um espaço curto, mas se pode aproveitar”, afirmou o líder setorial.

Nessa lista, formada por cerca de 3,2 mil produtos impactados pelo tarifaço, estão setores que dependem do comércio com os EUA, e que terão de pagar o total de 50%, como, por exemplo, produtos têxteis e alimentos - café, carnes, cacau e frutas.

“Não dá tempo para fechar reserva, retirar o [contêiner] vazio, estufar e conseguir depositar o contêiner em tão pouco tempo, só quem já tinha 'booking' com armador e carga depositada no terminal conseguiu surfar essa extensão de prazo”, diz Leandro Barreto, sócio da Solve Shipping. O

***Valor contatou a Autoridade Portuária de Santos (APS), e números preliminares aferidos apontam para um novo recorde histórico em julho de 2025, mês que deve superar todos os números já registrados no Porto de Santos, disse o órgão em nota.***



A respeito das maiores movimentações após as novas regras do tarifaço, a APS diz que isso “é um reflexo do que foi apurado na primeira quinzena do mês, quando dados levantados junto aos operadores portuários indicavam aumento no embarque de cargas como carnes”, informou.

A APS ainda diz que os dados de julho não estão fechados, mas que o cenário atual já pode ser um indicativo de que os exportadores se esforçaram para antecipar embarques, numa combinação de fatores como clima favorável e abertura de novos mercados.

Um fornecedor de móveis afirma que parte dos exportadores que conseguiu negociar que os importadores estocassem mais mercadorias se saíram melhor nessas antecipações — isso exige que o comprador consiga áreas para armazenagem, a depender do produto. Isso pode ser feito mantendo prazos de pagamento, e caso o exportador também tenha caixa para arcar com custos do envio antecipado.

Nesse grupo de empresas que estão nessa nova corrida exportadora, dizem duas fontes ouvidas, estão exportadores de frutas, carnes, café, têxteis e madeiras.

Pelo texto das normas anunciadas pela Casa Branca na semana passada, foi informado que mercadorias que estejam em “modo final de trânsito” ou em portos de carregamento para entrar em solo americano antes de meia-noite de 6 de agosto estarão isentas da medida.

Apesar disso, produtos do país que chegarem no território americano e não tiverem sido disponibilizadas para o consumo até 5 de outubro, à meia-noite no horário local, devem ser taxados.

### **As ondas e os altos e baixos**

Uma primeira onda de aumento dos embarques, logo após o anúncio, chegou a pressionar os fretes marítimos de contêineres nas rotas do Brasil para os Estados Unidos ao longo do mês de julho.

Porém, diante das incertezas e da perspectiva de aplicação das tarifas em agosto, no fim de julho, os preços já voltaram a arrefecer, com as empresas segurando o envio das cargas.

A expectativa entre analistas do setor logístico é que os fretes marítimos passem por altos e baixos nos próximos meses, a depender do avanço das negociações americanas.

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin disse, na semana passada, que 35,9% das exportações brasileiras para os Estados Unidos poderão ser afetadas pela tarifa total de 50%.

Depois do anúncio, em 9 de julho, de novas tarifas sobre produtos importados do Brasil, o Porto de Santos já havia registrado forte aumento de embarques para os Estados Unidos, principalmente nos contêineres com proteína animal.

A administração do terminal relatou, dias atrás, que o embarque de carne bovina, frango, porco, miúdos e demais proteínas por contêineres aumentou 96% nas duas primeiras semanas do mês, em volume. A exportação de café, principalmente para os EUA, aumentou 17% no mesmo período, em volume.

O presidente da autoridade portuária, Anderson Pomini, afirmou que as 50 mil toneladas de celulose embarcadas representavam uma quantidade maior que nos meses anteriores, se abrir números. Para transportar essa carga até o terminal, o tráfego de caminhões cresceu cerca de 70%.

***O Porto de Santos é o maior da América Latina, respondendo, em média, por 30% da movimentação comercial do Brasil ao exterior. Os Estados Unidos são o segundo principal destino dos produtos que passam pelo porto paulista, atrás apenas da China.***

O ranking dos principais parceiros comerciais do Brasil que utilizam o porto são: China, com 47,1% do movimento; Estados Unidos, com 22,2%; Alemanha, com 8%; Índia, com 5,3%; e Japão, com 5%. Outros países respondem por 12,4% do total.

O Porto de Santos informou, na tarde desta terça-feira (5), que superou pela primeira vez, em julho, o número de 17 milhões de toneladas de cargas movimentadas nos terminais do complexo portuário.

Fonte: *Valor Econômico - SP*  
Data: 06/08/2025

## VÍCIO DA CHINA EM MANUFATURA AMEAÇA RETOMADA DO CRESCIMENTO ECONÔMICO

Projetos de novos parques industriais colocam em xeque modelo chinês de crescimento e podem provocar nova onda deflacionária

Por Joe Leahy e Wenjie Ding, William Langley e Haohsiang Ko — *Financial Times*, de Pequim, Guangzhou e Hong Kong



**Visitantes no Porto de Yangshan, nos arredores de Xangai. Excesso de produção no país ameaça parceiros comerciais que temem enxurrada de importações baratas — Foto: Go Nakamura/Reuters**

O novo parque industrial nos arredores de Tangshan, uma cidade industrial e siderúrgica perto de Pequim, tem grandes ambições de atrair as empresas de alta tecnologia mais avançadas do país.

Mas o complexo, em grande parte vazio e cercado por campos verdes de milho, atraiu apenas algumas produtoras de autopeças, um fabricante de estojos de munição e uma empresa de equipamentos para cobrança eletrônica de pedágio. A recepção, revestida de mármore, estava às escuras quando o *Financial Times* chegou, sugerindo que visitantes são raros.

Isso, porém, não desanima as autoridades locais. Ao acender as luzes do saguão e revelar uma maquete arquitetônica detalhada do parque industrial, um representante do governo local que se identifica apenas como Zhao diz que o objetivo é atrair indústrias que representem o que o presidente da China, Xi Jinping, chama de “novas forças produtivas de qualidade”, como fabricantes de veículos elétricos e baterias. Tangshan, acrescenta, “está buscando uma transição da manufatura tradicional para indústrias de alta tecnologia”.

### Sinais de deflação persistem na China

Variação anual do deflator do PIB (%)



Fonte: Departamento Nacional de Estatísticas da China

Complexos semelhantes se multiplicam em centenas de cidades de menor porte em toda a China. Autoridades locais, desesperadas para cumprir metas de crescimento do PIB após um forte declínio do setor imobiliário, impulsionam investimentos em setores favorecidos como veículos elétricos, inteligência artificial, robótica, baterias e painéis solares.

O país está ficando tão saturado com esses projetos que o normalmente imperturbável Xi demonstrou recentemente um raro tom

de exasperação com o que Pequim chama de concorrência excessiva de preços.

“Inteligência artificial, poder computacional e veículos de novas energias. Será que todas as províncias do país precisam desenvolver indústrias nessas áreas?”, questionou Xi durante a Conferência Central de Trabalho Urbano, uma reunião de alto nível do Partido Comunista sobre desenvolvimento urbano, segundo a mídia estatal.

Economistas alertam há tempos que o modelo chinês, centrado em investimentos financiados por dívidas pelo Estado, corre o risco de alocar recursos de forma ineficaz e sufocar o consumo, afetando o crescimento de longo prazo.

A China, porém, após o estouro da bolha imobiliária em 2021, passou a depender ainda mais de investimentos, manufatura e exportações para sustentar seu crescimento, já que as famílias - cuja riqueza está em grande parte atrelada ao mercado imobiliário - reduziram seus gastos.

A dependência excessiva da China em investimentos na manufatura tornou-se ainda mais urgente à medida que sua capacidade excedente e a demanda doméstica fraca empurram o país para um dos períodos mais longos de pressão deflacionária desde os anos 90. A queda nos preços prejudica a lucratividade das empresas e os balanços dos bancos, além de desestimular novos investimentos.

O excesso de capacidade também se tornou um desafio global para os parceiros comerciais, que temem outro “choque da China” semelhante ao aumento das exportações chinesas no final dos anos 1990 e início dos anos 2000.

Os EUA e a UE, além de grandes países em desenvolvimento como Brasil e Índia, estão rapidamente erguendo barreiras comerciais para proteger suas indústrias avançadas de uma enxurrada de produtos chineses de baixo custo.

Depois de anteriormente negar a existência de capacidade excedente - Xi, durante uma viagem à França no ano passado, afirmou que isso não existia -, a revista Qiushi, do Partido Comunista, não apenas usou o termo no mês passado, como também apresentou uma análise minuciosa de suas causas. Uma série de medidas para tentar sustentar os preços foi implementada em seguida.

Mas, com os investimentos em manufatura ainda crescendo em ritmo acelerado - alta de 7,5% neste ano, após um aumento de 9,5% em 2024 -, não há fim à vista. Yan Se, professor assistente do departamento de economia aplicada da Escola de Administração Guanghai da Universidade de Pequim, afirmou em um seminário recente que a participação da China no valor agregado da manufatura global pode subir para 40% nos próximos cinco anos, ante cerca de 27% atualmente.

“Acho encorajador ver Pequim reconhecer essa [involução] como uma questão importante, algo que não é apenas um problema para os parceiros comerciais da China, mas também representa desafios para sua própria economia”, diz Frederic Neumann, economista-chefe para a Ásia do HSBC.

“A questão é: o quanto realmente pode ser feito no curto prazo?”, acrescenta. “Porque, para aliviar as consequências da involução, é necessária uma maior disciplina nos investimentos e, ao mesmo tempo, mais demanda doméstica.”

“É preciso aumentar a demanda e reduzir a oferta. E isso é mais fácil falar do que fazer”, completou.

A poucos metros do complexo de Zhao, outro novo parque industrial, que se autodenomina um “centro de tecnologia de manufatura avançada” com investimento de 1 bilhão de yuans, também está praticamente vazio.

Também planejado para abrigar indústrias das “novas forças produtivas de qualidade”, o parque vendeu cerca de 75% de suas propriedades para empresas que fabricam equipamentos agrícolas, de combate a incêndios e outros, segundo um gerente.

***Investimentos mal alocados e capacidade duplicada estão prejudicando a eficiência”***  
**— Yuhan Zhang**

A maioria ainda não se instalou. Muitas das fábricas parecem ser usadas temporariamente para armazenar materiais de construção. Mato brota nos pequenos canteiros em frente às recepções.

“Pode ser porque a situação econômica nos últimos dois anos não tem sido muito boa e a demanda não foi tão alta quanto se esperava quando o terreno foi adquirido”, afirma uma vendedora do complexo. “Então agora [os compradores] querem alugar novamente.”

As fábricas vazias apontam para outro problema: o investimento improdutivo. Mesmo sem maquinário instalado, os edifícios ainda podem ser contabilizados como investimento em ativos fixos na manufatura, dizem economistas.

Tangshan é uma das 40 cidades chinesas analisadas em novo relatório de Yuhan Zhang, economista-chefe para a China do centro de estudos Conference Board, que constatou que muitas metrópoles de menor porte dependem fortemente desses investimentos para gerar crescimento econômico.

Essas cidades apresentaram uma média de 58% na relação investimento/PIB no ano passado, em comparação com a já elevada média nacional da China, de 40%. Nos países membros da OCDE, esse índice gira em torno de 22%.

“Mesmo com capacidade excedente considerável, os governos locais estão ampliando investimentos industriais e em infraestrutura para compensar a fraqueza do setor imobiliário”, diz Zhang.

O estudo também revelou que, em cidades de menor porte, alta intensidade de investimento normalmente coincide com baixa produtividade do trabalho e menor produtividade total dos fatores - uma medida da produção gerada por cada unidade de capital e trabalho. Para os formuladores de políticas em Pequim, a ideia original das novas forças produtivas de qualidade era não apenas elevar a indústria chinesa na cadeia de valor, mas também melhorar a produtividade total.

“Investimentos mal alocados e capacidade duplicada estão prejudicando a eficiência”, escreveu Zhang no relatório, destacando que “os ganhos de longo prazo com as ‘novas forças produtivas de qualidade’ exigem desenvolvimento de capital humano, inovação e uma alocação de recursos mais orientada pelo mercado”.

Cidades de ponta como Pequim, Xangai, Guangzhou e Shenzhen, além de algumas metrópoles de segundo nível, “já fizeram a transição para economias centradas em indústrias intensivas em conhecimento, serviços avançados e comércio global”, afirmou Zhang.

“Gastos elevados com ativos fixos parecem reduzir a eficiência em vez de aumentá-la, mesmo quando os governos locais despejam dinheiro nas ‘novas forças produtivas de qualidade’”, concluiu Zhang.

Nas linhas de produção das fábricas chinesas, a vida é uma batalha diária por sobrevivência diante de margens de lucro extremamente baixas ou até negativas, com a demanda em retração e as exportações enfrentando incertezas tarifárias.

Zhao Fen é proprietária de quatro fábricas de brinquedos que produzem mercadorias com base em propriedade intelectual específica, seja própria ou licenciada de outras marcas.

Fumando cigarro atrás de cigarro em seu escritório em Dongguan, província industrial de Guangdong, no sul da China, cercada por brinquedos do Ursinho Pooh e bonecos de anime, ela diz que a maior mudança em seu negócio na última década foi o aumento de juan - competição excessiva -, que reduziu os preços de venda de seus produtos pela metade nesse período.

Mesmo nesses setores mais tradicionais, a competição tem sido parcialmente impulsionada pelas ideias por trás das novas forças produtivas de qualidade, que incluem a modernização das indústrias antigas com equipamentos novos, segundo acadêmicos.

Pequim tem operado programas de subsídio para que os fabricantes adquiram novas máquinas, acelerando a produção num momento de menor demanda do consumidor.

“No passado, coisas boas precisavam de pessoas para produzi-las, mas agora são feitas por máquinas, e a capacidade de produção como um todo também aumentou, então o preço unitário também caiu”, afirma ela.

A indústria está tão saturada de produtores que o lucro se tornou escasso. “Ganhar dinheiro é só a cereja do bolo”, reflete Zhao, acrescentando que suas fábricas às vezes aceitam pedidos não lucrativos apenas para manter a equipe empregada.

Ela também reclama do roubo de propriedade intelectual, ecoando queixas antigas de fabricantes ocidentais. “O mercado é bom demais em copiar não é que o controle e a prevenção da cópia de produtos com propriedade intelectual não sejam rígidos na China mas há muitas pessoas que se aproveitam das brechas.”

“É por isso que todo o setor foi espremido a ponto de ninguém mais ter lucro. Acho muito difícil que o país consiga controlar isso. Não há como controlar.”

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 06/08/2025*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### A OPERADORA LOGÍSTICA MOVECTA ANUNCIOU QUE RICARDO RIBEIRO, É SEU NOVO DIRETOR DE TI



A operadora logística Movecta anunciou que Ricardo Ribeiro, é seu novo diretor de TI. Formado em Tecnologia da Informação pela Faculdade de Tecnologia (Fatec) de Santos e pós-graduado em Capacitação Gerencial pela Universidade de São Paulo (USP), o profissional tem 25 anos de experiência e passou por grandes empresas, como Mosaic Company, Nestlé, Peugeot-Citroën e PwC, atuando nos segmentos de tecnologia, produtos digitais e inovação.

Ribeiro vai comandar a recém-criada diretoria de TI da empresa, para acelerar o programa 'Movecta 2030' e implementar mudanças, incluindo a compra de novos equipamentos, máquinas e tecnologias, para garantir a transformação digital da companhia. Entre suas tarefas estão fortalecer a cibersegurança, elevar a excelência em serviços e criar ambiente de inovação que permita um futuro mais integrado e sustentável. “Quero contribuir para o constante desenvolvimento tecnológico de nossas operações e garantir que sejam realizados com segurança e eficiência”, disse o novo diretor.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 06/08/2025*

### GIGANTE CHINÊS NA CONSTRUÇÃO DE GASEIROS MIRA EXPANSÃO NO MERCADO BRASILEIRO

*Da Redação Especial Navalshore 06/08/2025 - 13:30*



*Vice-presidente do Jiangnan Shipyard Group desembarca na Navalshore 2025 com interesse na licitação da Petrobras*

O vice-presidente do Jiangnan Shipyard Group, maior estaleiro chinês especializado na construção de navios gaseiros, Lin Qingshan, desembarca na Navalshore 2025 com o objetivo de prospectar parcerias e ampliar sua atuação no mercado brasileiro. O grupo, que participará pela primeira vez da principal feira marítima da América Latina, marcada para 19 a 21 de agosto, no Rio de Janeiro, já iniciou contatos para a segunda

licitação do programa de renovação da frota da Petrobras. O processo prevê a compra de oito embarcações, cinco pressurizadas e três semirrefrigeradas, com capacidade de 7 mil e 14 mil metros cúbicos, destinadas ao transporte de GLP e amônia.

Segundo Wagner Freitas, diretor comercial da WSS Express, representante do grupo chinês no Brasil, as expectativas são altas. “Participar pela primeira vez de uma feira da magnitude da Navalshore é um marco simbólico, inclusive geopolítico. cremos que a força desse movimento vai alavancar muitas parcerias, que já começaram a ser costuradas”, frisou.

Freitas destaca ainda o compromisso do Jiangnan Shipyard Group com a inovação sustentável. “Lin Qingshan tem sido um defensor ativo da pesquisa e do desenvolvimento de tecnologia para navios verdes, visando expandir esse mercado promissor”, acrescentou.

Atuando no Brasil desde 2017, a WSS Express é referência no fornecimento de soluções marítimas integradas, focando nas demandas específicas dos proprietários de embarcações. A empresa mantém escritórios no Rio de Janeiro, além de unidades estratégicas em Shanghai, Dalian e Hong Kong, na China.

### Navalshore 2025

A Navalshore chega à 19ª edição em 2025, com área expositiva ampliada de 6 mil para 10 mil metros quadrados. O número de expositores cresceu de 110 para 144 empresas já confirmadas, representando mais de 400 marcas nacionais e internacionais da cadeia naval e offshore.

Esse crescimento acompanha o novo ciclo de investimentos da indústria naval brasileira, que registrou mais de R\$ 30 bilhões em aportes em 2024 — o maior volume em mais de uma década, segundo dados do Fundo da Marinha Mercante. Para 2025, foram aprovados R\$ 22 bilhões adicionais para novos projetos, consolidando uma retomada vigorosa do setor.

Neste cenário, a Navalshore 2025 deve impulsionar negócios estimados em mais de R\$ 12 bilhões, considerando contratos firmados, parcerias comerciais e conexões entre fornecedores, armadores, estaleiros e instituições do setor. Os organizadores esperam superar em 30% o número de visitantes em relação a 2024, atraindo cerca de 15 mil profissionais da cadeia marítima e offshore, entre engenheiros, tomadores de decisão, técnicos e representantes institucionais do Brasil, América Latina e mercados estratégicos como Europa e Ásia.

Com a Transpetro como patrocinadora master, o evento tem como objetivo criar um ambiente propício à geração de parcerias, fomentando oportunidades de negócio e o intercâmbio de conhecimento entre as principais empresas do mercado.

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

**Data: 06/08/2025**

## **NAVIO DE CRUZEIRO É ABASTECIDO COM BIO-GNL NO PORTO DE BARCELONA**

**Da Redação Portos e logística 06/08/2025 - 17:28**



O navio de cruzeiro Mein Schiff Relax está sendo considerado como o primeiro navio a ser abastecido com bio-GNL por barçaça no Porto de Barcelona. A operação ship-to-ship (STS), realizada no último dia 26 de julho, contou com o navio-tanque de GNL Haugesund Knutsen, com capacidade para 5.000 metros cúbicos (m<sup>3</sup>), abastecendo o navio da TUI Cruises com 1.875 metros cúbicos de bio-GNL da planta de regaseificação operada pela Enagás no porto espanhol.

Construído pela Fincantieri, o Mein Schiff Relax é o primeiro navio da classe InTuition da TUI Cruises, que tem sede em Hamburgo, na Alemanha. O navio está equipado com conversores catalíticos (em conformidade com a norma Euro 6) e com uma turbina geradora que usa o calor residual dos geradores a diesel e uma conexão elétrica de terra a partir do solo.

O abastecimento foi a segunda operação de abastecimento de bio-GNL no Porto de Barcelona. Em março, a operadora de balsas Baleària carregou bio-GNL em um de seus navios em uma operação truck-to-ship. Segundo comunicado da administração do Porto de Barcelona, divulgado nesta terça-feira (5), o abastecimento permite aumentar a quantidade de combustível carregada em mais de 15 vezes e facilita o uso de combustíveis neutros em emissões no setor marítimo, contribuindo com a descarbonização da atividade.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 06/08/2025*

## TCP TEM ALTA DE 71% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NOS SERVIÇOS DE CABOTAGEM

*Da Redação Portos e logística 05/08/2025 - 21:11*



A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR) registrou, no primeiro semestre de 2025, alta de 71% na movimentação de cargas de cabotagem, com 44.714 TEUs. No mesmo período do ano passado, foram movimentados, no total, 26.094 TEUs. Ao todo, o terminal paranaense recebeu no primeiro semestre 20 navios em operações de cabotagem. As importações chegaram a 21.714 TEUs, os transbordos a 17.603 TEUs, e as exportações a 5.227 TEUs.

De janeiro e junho de 2025, a TCP registrou ainda recorde na operação geral com contêineres, com 803.041 TEUs e alta de 3% em relação aos 780.460 TEUs movimentados no mesmo período do ano passado. O número de atracções de navios também foi o maior para o primeiro semestre, com a chegada de 526 embarcações de longo curso e de cabotagem e alta de 3% na comparação com os seis primeiros meses do ano passado.

Segundo a empresa, um dos destaques do período foi a operação de contêineres refrigerados, como os usados na exportação e importação de carnes e congelados. Foram movimentadas 69.290 unidades, com crescimento de 7% em relação às 64.641 unidades do primeiro semestre de 2024.

O balanço operacional divulgado pela TCP destaca também o aumento nas operações ferroviárias. O número de trens que chegaram ao terminal paranaense cresceu 9% em reação aos seis primeiros meses do ano passado, com 667 chegadas frente às 611 do ano anterior. O total de contêineres movimentados pelo modal foi de 53.155 unidades, 2.753 a mais do que em 2024.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 05/08/2025*

## SEGUNDA FRAGATA CLASSE TAMANDARÉ SERÁ LANÇADA NA SEXTA-FEIRA (8)

Por Danilo Oliveira Indústria naval 05/08/2025 - 21:03



Cerimônia de batismo e lançamento da unidade 'Jerônimo de Albuquerque' do programa de obtenção de fragatas da Marinha do Brasil ocorrerá no estaleiro TKMS Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC)

A Marinha do Brasil (MB) realizará, na próxima sexta-feira (8), a cerimônia de batismo e lançamento da Fragata Jerônimo de Albuquerque (F201), a segunda das quatro embarcações previstas no Programa Fragatas Classe Tamandaré (PFCT). O evento ocorrerá na TKMS Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC), e contará com a presença de autoridades civis e

militares. A fragata Jerônimo de Albuquerque teve o primeiro corte de chapa realizado em novembro de 2023.

A previsão é que a unidade seja entregue ao setor operativo da Marinha do Brasil em janeiro de 2027, ampliando significativamente as capacidades operativas da força naval. De acordo com a Marinha, a segunda fragata do programa leva o nome de Jerônimo de Albuquerque em homenagem ao primeiro brasileiro a comandar uma força naval para defender o país.

A Marinha destaca que, além da unidade que será lançada, outras duas fragatas estão sendo construídas simultaneamente e agregando conteúdo local e transferência de tecnologia. A fragata Tamandaré (F200), primeira unidade do programa e que dá nome à classe foi lançada em agosto de 2024 e atualmente está no dique sendo preparada para passar pelos testes de mar, antes de ser entregue ao meio operativo. Já os blocos que compõem a terceira fragata da classe, Cunha Moreira (F202) estão sendo estruturados em um dos galpões do estaleiro. Esta unidade teve a cerimônia de batimento de quilha em junho de 2025.

O Programa Fragatas Classe Tamandaré, coordenado pela Marinha do Brasil, prevê a construção de quatro navios. O PFCT é uma parceria entre a MB e a sociedade de propósito específico (SPE) Águas Azuis, formada pela thyssenkrup Marine Systems, pela Embraer Defesa e Segurança e pela Atech, e gerenciado pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron). Os navios contarão com deslocamento aproximado de 3.500 toneladas e são dotados de convoo, hangar para helicóptero, radares, sensores e armamentos de última geração.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2025

## SANTOS TEM 200 NOVOS TRABALHADORES AVULSOS DIPLOMADOS

Da Redação Portos e logística 05/08/2025 - 20:28



O órgão de gestão da mão de obra do porto organizado de Santos (Ogmo/Santos) entregou, nesta terça-feira (5), diplomas a 200 novos trabalhadores portuários avulsos. Aprovados em processo seletivo com treinamento de oito meses, eles atuarão na categoria Capatazia. O processo seletivo foi coordenado pelo Instituto de Desenvolvimento e Capacitação (IDCAP), e o curso de formação, ministrado pelo Centro de Excelência Portuária de Santos (CENEP), foi encerrado no último dia 17 de julho.

Antes, os novos trabalhadores avulsos passaram por cinco etapas: prova objetiva, teste de avaliação física, teste de avaliação psicológica, apresentação de documentos e comprovação de requisitos para exercício da atividade de trabalhador portuário avulso, além de exame médico. O diretor executivo do Ogmo/Santos, Evandro Schmidt Pause, informou que mais de 2.000 candidatos participaram do processo seletivo, o quarto realizado pela atual administração do órgão gestor santista.

Pause explicou que a abertura das novas vagas está prevista na convenção coletiva assinada pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e pelo Sindicato dos Operadores em Aparelhos Guindastescos, Empilhadeiras, Máquinas e Equipamentos Transportadores de Carga dos Portos e Terminais Marítimos e Fluviais do Estado de São Paulo (Sindogeosp).

Segundo o Ogmo/Santos, foi a quarta vez em três anos em que foi ampliado seu quadro de trabalhadores. A entidade informou que em 2023 foram incorporados diplomados profissionais consertadores, em 2024 os da categoria Bloco e, neste ano, da categoria de estiva. No total, no período, 600 novos trabalhadores portuários avulsos entraram no sistema do Ogmo/Santos.

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

**Data: 05/08/2025**

## PARQUE VALONGO CHEGA À 3ª FASE DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO

**Da Redação Portos e logística 05/08/2025 - 20:10**



Foram iniciadas, nesta terça-feira (5) as obras da terceira fase de revitalização do Parque Valongo, no complexo portuário de Santos. Orçadas em R\$ 17 milhões, elas incluem a reforma do Armazém 3 e a urbanização e o paisagismo do entorno da Casa de Pedra, em área de 4,7 mil metros quadrados. A previsão de término é daqui a oito meses, quando o espaço será multiuso, terá restaurantes e será usado para eventos e atividades culturais.

A obra é feita em parceria entre pela Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Prefeitura de Santos, com recursos do Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) firmado com a Brasil Terminal Portuário (BTP).

A primeira fase da revitalização, em área de 10 mil metros quadrados, foi a reforma dos antigos Armazéns 4, 5 e 6, que estavam em ruínas. Entregues em julho de 2024, as obras transformaram o local em espaço coberto e climatizado, cercado por jardins, quadra de tênis de praia, playground, píer de contemplação e plataforma flutuante para embarcações.

A segunda etapa foi a inauguração em 26 de junho da Passarela Porto-Cidade Engenheiro José Colla, de 228 metros, sobre a Rua Tuiuti e Avenida Perimetral. A cessão gratuita, em maio de 2023, da área federal pela APS, formalizada com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a prefeitura, foi o passo inicial da revitalização. A continuidade das obras prevê ainda reformas da Casa de Pedra e dos Armazéns 1 e 2

A recuperação do Parque Valongo, localizado no berço do Porto de Santos, onde há 400 anos começaram a ser operados os primeiros atracadouros do terminal portuário, faz parte da revitalização do Centro Histórico da cidade. Ela inclui a Rua Tuiuti, com fonte interativa, lâmina d'água e paisagismo, e a Praça Barão do Rio Branco e vai permitir acesso entre o Valongo, o Museu do Pelé e o Museu do Café.

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

**Data: 05/08/2025**

### PORTO DE SANTOS REGISTRA 17 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS EM JULHO

*Da Redação Portos e logística 05/08/2025 - 17:46*



O Porto de Santos (SP) movimentou, em julho, 17 milhões de toneladas de cargas, volume considerado o maior já movimentado em um mês no complexo portuário. Segundo dados divulgados pela Autoridade Portuária de Santos (APS), houve aumento de 10% no embarque de graneis sólidos (grãos diversos), com 900.000 toneladas, de 4% de contêineres, com 200.000 toneladas, e 9% de carga solta, com 85.000 toneladas. O resultado da movimentação de graneis líquidos (combustíveis, solventes, etc) ainda não foi contabilizado, mas a expectativa é de incremento de 10%.

Os dados são preliminares porque os números finais de movimentação ainda estão sendo apurados. No Porto de Santos, são operados mais de 50 terminais, e eles têm um prazo para enviar para a APS os resultados totais de cargas movimentadas. Mas, segundo a entidade, o acompanhamento das operações confirma o recorde.

De acordo com a APS, houve retomada das exportações após o anúncio pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, da cobrança de tarifas de importação de 50% sobre os produtos brasileiros. A autoridade portuária informou que houve intenso movimento de navios sendo carregados e seguindo rumo à Europa e aos Estados Unidos. “Esse dado confirma o que já tínhamos afirmado na primeira quinzena do mês, de que havia um aumento expressivo dos embarques no porto”, comentou o presidente da APS, Anderson Pomini.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/08/2025*

### ARTIGO - EM MEIO ÀS QUESTÕES GEOPOLÍTICAS, A FROTA GLOBAL SEGUE ENVELHECENDO!

*Por Leandro Barreto Opinião 05/08/2025 - 17:23*



Escrever um artigo às vésperas do emblemático 6º de agosto de 2025 — data marcada pela entrada em vigor das novas sobretaxas comerciais dos EUA contra países com os quais o governo Trump não firmou acordos — está longe de ser tarefa simples. A alta imprevisibilidade que tem marcado essas negociações nos últimos meses, com avanços, recuos, tréguas e exceções, inviabiliza qualquer análise definitiva. E o cenário se complica ainda mais diante das inúmeras possibilidades de desdobramentos, como medidas de reciprocidade por parte dos países afetados.

Por se tratar da maior economia do mundo no centro dessas decisões, é natural que seus impactos reverberem globalmente. As consequências podem ser variadas: pressão inflacionária, desaceleração do PIB, alta no desemprego em países sancionados, renegociação de acordos comerciais, redirecionamento dos fluxos internacionais de carga, reconfiguração de rotas marítimas — o que pode provocar excesso ou escassez de navios em diferentes regiões do planeta — e assim por diante. Claro que tudo isso justifica essa intensa cobertura da mídia internacional.

No caso do Brasil, um dos poucos países com os quais os EUA mantêm superávit comercial, o cenário é ainda mais complexo. Embora a ordem executiva assinada pelo presidente Trump em 30



de julho de 2025 preveja várias exceções que contemplam cerca de 43% das mercadorias exportadas em navios do Brasil para os EUA nos últimos 12 meses, esse imbróglgio envolve outras camadas: o julgamento do ex-presidente Bolsonaro, o avanço dos BRICS, debates sobre a regulação das Big Techs americanas, o Pix e a aplicação da Lei Magnitsky contra o ministro Alexandre de Moraes — o que pode acirrar ainda mais os ânimos.

O fato é que nos últimos anos uma incrível série de “eventos extraordinários” — geopolíticos, sanitários e climáticos — tem dominado a atenção global. Exemplos recentes incluem o tsunami no Pacífico e o tufão que atingiu Xangai, inclusive afetando as operações de portos estratégicos na Ásia. Por aqui também vimos nos últimos dias de julho o navio EVER FEAT perder vários contêineres na chegada em Montevideo por conta de mau tempo e, ainda, o porto de Santos fechar por 29 horas em virtude dos ventos fortes e da ressaca na entrada do canal.

Com tudo isso, temas igualmente relevantes para o comércio internacional, embora menos urgentes, acabam ficando em segundo plano, tais como: a descarbonização do transporte marítimo, o descompasso entre o crescimento da oferta e da demanda por movimentação portuária em vários países, o crescimento estrutural dos congestionamentos em alguns dos principais portos do mundo e, claro, o foco deste artigo: o envelhecimento da frota mundial de navios porta-contêineres.

### Sucateamento de navios em queda

No primeiro semestre de 2025, praticamente não houve demolições de navios porta-contêineres. Apenas 10 embarcações de pequeno porte, somando 5.454 TEU, foram encaminhadas para reciclagem — uma queda expressiva em relação ao mesmo período de 2024, quando 34 navios, totalizando 48.600 TEU foram desmontados.

Essa redução nas demolições não é de hoje, conforme demonstrado no gráfico seguinte, e acontece porque o mercado de transporte marítimo vem aquecido exatamente por conta da já mencionada série de eventos extraordinários dos últimos anos.

container-ship-annual-demolitions-alpha-liner-reproducao.jpg

Tanto os fretes quanto os contratos de aluguel de navios estão com valores acima da média atualmente, muito em virtude dos desvios nas rotas pelo cabo da Boa Esperança (para evitar os ataques dos Houthis no Mar Vermelho) e da grande quantidade de estoques de carga que vêm sendo avançados para evitar as sobretaxas nos EUA.

Diante disso acaba se tornando lucrativo manter navios antigos em operação. As crises recentes — pandemia, congestionamentos, greves e ataques no Mar Vermelho demonstraram que manter uma frota de “reserva” pode ser uma vantagem competitiva e rentável nesses momentos turbulentos.

Além disso há poucos estaleiros disponíveis para desmontagem de navio e o preço do aço reciclado caiu bastante esse ano, desincentivando as demolições. O valor pago por tonelada caiu de até US\$ 550 em 2024 para cerca de US\$ 400 em 2025 no subcontinente indiano, e para US\$ 270-280 na Turquia.

Isso porque entrou em vigor em junho de 2025 a convenção de Hong Kong, que estabelece regras internacionais mais rígidas (e dispendiosas) para que a reciclagem de navios seja mais segura e ambientalmente correta.

O gráfico anterior ainda demonstra que os últimos picos de sucateamento de navios porta-contêiner ocorreram em 2009, por conta da crise financeira internacional e 2016, em meio a um período de excesso de capacidade, forte queda nos fretes, prejuízos operacionais recorrentes, falência da Hanjin e uma grande onda de fusões e aquisições no setor. Em 2016 a idade média dos navios sucateados atingiu a mínima: 19 anos – abaixo da vida útil “normal” de um navio que varia entre 20 e 25 anos.

Ou seja, armadores e afretadores dificilmente hesitarão em sucatear ou encostar navios antigos se ou quando os fundamentos do setor (leia-se oferta x demanda) apontarem para prejuízos financeiros estruturais. E isso sem falar das novas regras para descarbonização do setor.

### **Consequências do envelhecimento da frota**

Ainda de acordo com o Alphaliner, atualmente a idade média dos navios porta-contêiner é de cerca de 14 anos, sendo que 13,5% da frota mundial desse tipo de embarcação já possuem mais de 20 anos de idade.

A questão é que o envelhecimento da frota de navios porta-contêineres traz consigo uma série de problemas técnicos, econômicos, regulatórios e ambientais, sendo os principais deles listados abaixo:

1. Consumo maior de combustível: Navios mais antigos tendem a ser menos eficientes em termos energéticos, consumindo mais combustível por TKU – Tonelada Quilômetro Útil;

2. Tecnologia obsoleta: A obsolescência tecnológica dos sistemas de propulsão, automação e navegação impõe maiores custos de manutenção e reclassificação dos navios. As peças de reposição também se tornam mais difícil e custosas;

3. IMO 2023: Ao contrário dos navios modernos, por consumirem mais combustível os navios mais velhos tendem a emitir mais gás carbônico (CO<sub>2</sub>), óxidos de nitrogênio (NOx) e enxofre (SOx) por tonelada de carga transportada, dificultando o atingimento das metas da IMO e a ETS da União Europeia. Navios que não atenderem aos índices de eficiência energética (EEXI, CII) poderão ser banidos ou restringidos em determinados portos já em 2027;

4. Dificuldade de adaptação aos combustíveis verdes: A maioria dos navios antigos não foi preparada para ser adaptada para combustíveis alternativos como GNL, metanol ou amônia;

5. Proibição de entrada em certos portos: Alguns países já começam a impor barreiras a navios com alto impacto ambiental;

6. Aumento no risco de acidentes: Há poucas semanas o MSC ELSA 3, com 28 anos de idade, afundou durante uma forte tempestade na costa da Índia. Investigações preliminares sugerem que o navio inclinou 26 graus após uma falha no sistema de gerenciamento de lastro, seguida de pane elétrica;

1. Apesar da carteira de encomenda de novos navios registrar atualmente um recorde em termos nominais (843 navios / 9,3 milhões de TEU) e dos estaleiros estarem completamente tomados nos próximos anos, em termos proporcionais essas encomendas representam 29% da frota em operação – muito diferente dos 66% observado em 2009. Ou seja, tendo em vista que essas embarcações encomendadas entrarão em operação ao longo dos próximos cinco anos, isso significa que o crescimento anual da oferta de navios ficará muito em linha com o crescimento médio anual do comércio global na última década (4 a 5 % a.a.), em detrimento de uma necessária renovação da frota.

2. Portanto, em um contexto global marcado por esses eventos extraordinários, o prolongamento da vida útil de navios antigos tem sido uma resposta emergencial, e não uma solução sustentável. A aparente resiliência da frota mundial esconde fragilidades estruturais que, em breve, poderão vir à tona.

3. Quando as novas normas ambientais começarem a “apertar” ou se o cenário de alta demanda e fretes elevados se normalizar — como a história do setor mostra que invariavelmente acontece —, o sucateamento represado poderá voltar com força, pressionando o equilíbrio entre oferta e demanda e impactando diretamente as cadeias logísticas.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 109/2025  
Página 74 de 74  
Data: 06/08/2025  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

4. Em outras palavras, com tantos navios a serem descartados e a iminente entrada em vigor do IMO2023, nos próximos anos a bola continuará no pé dos armadores – a menos que algo extraordinariamente ruim possa derreter a demanda global!

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/08/2025*



### MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data: 06/08/2025*