

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 119/2025  
Data: 21/08/2025

## ÍNDICE

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

|  |           |
|--|-----------|
| <b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....  | <b>4</b>  |
| MEGATERMINAL NO PORTO DE SANTOS PODE RESOLVER ACESSOS VIÁRIOS; ENTENDA .....   | 4         |
| LEI DOS PORTOS: ANTAQ CRITICA PROJETO E MANIFESTA PREOCUPAÇÃO.....   | 6         |
| PORTO DE SANTOS REALIZA SIMULADO DE EMERGÊNCIA EM TERMINAL DE GÁS .....  | 7         |
| <b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....  | <b>9</b>  |
| CEARÁ LANÇA DECRETO PARA PROTEGER EMPRESAS LOCAIS DE DECRETO DOS EUA .....   | 9         |
| ULTRAGAZ E SUPERGASBRAS TERÃO TERMINAL DE GLP DE R\$ 1,1 BI EM PECÉM .....   | 10        |
| <b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....   | <b>12</b> |
| ANTAQ AVANÇA NA LICITAÇÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE PARANAGUÁ (PR).....   | 12        |
| <b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....  | <b>13</b> |
| MPOR CELEBRA AVANÇOS NA GESTÃO E DIVERSIDADE PORTUÁRIA NA 6ª EDIÇÃO DO PRÊMIO PORTOS + BRASIL .....  | 13        |
| MINISTRO SILVIO COSTA FILHO FAZ VISITA TÉCNICA AO PORTO DE SANTOS NESTA QUINTA-FEIRA (21).....   | 14        |
| <b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....  | <b>15</b> |
| EM GOIÁS, RENAN FILHO ANUNCIA QUASE R\$ 600 MILHÕES PARA MELHORIAS NA BR-153 E VISITA OBRAS DA PONTE QUE LIGARÁ O ESTADO A MATO GROSSO.....  | 15        |
| BR-070/MT RECEBE OBRAS DE REVITALIZAÇÃO E FORTALECE ACESSO AO PANTANAL .....   | 16        |
| "PAPEL DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES É PROVER INFRAESTRUTURA PARA QUE A ECONOMIA BRASILEIRA POSSA CRESCER MAIS RÁPIDO", DIZ RENAN FILHO..... | 17        |
| <b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....   | <b>19</b> |
| EDITORIAL – O BRASIL EXPORT MINAS E ENERGIA .....  | 19        |
| NACIONAL - HUB – CURTAS - FALTA DE ESPAÇO EM TERMINAIS DE CONTÊINERES TRAVA EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS, ALERTA CNI.....                         | 20        |
| <i>Superintendente Wagner Cardoso afirmou na Câmara que congestionamento nos portos já mantém cargas represadas por até 40 dias.....</i>     | <i>20</i> |
| <i>Congestionados.....</i>   | <i>20</i> |
| <i>Limite ultrapassado .....</i>   | <i>20</i> |
| <i>Novos terminais .....</i>   | <i>20</i> |
| <i>Tecon Santos 10.....</i>  | <i>20</i> |
| NACIONAL - NOVAS LIDERANÇAS NA ANTT E NA ANTAQ RECEBEM AVAL DO SENADO.....   | 21        |
| NACIONAL - PORTOS DO PARANÁ CONQUISTA SEXTO TULO CONSECUTIVO NO PRÊMIO PORTOS + BRASIL.....  | 22        |
| SEM CATEGORIA - COSTA FILHO DEFENDE PRESERVAÇÃO DA PASTA DE PORTOS E AEROPORTOS .....  | 25        |
| PRÊMIO PORTOS + BRASIL - CEO DO BRASIL EXPORT ENALTECE AVANÇOS DA GESTÃO PÚBLICA .....   | 25        |
| NACIONAL - PRESIDENTE DA CNT DEFENDE PORTOS EFICIENTES E MÃO DE OBRA QUALIFICADA .....   | 26        |
| REGIÃO SUL - PARANAGUÁ TERÁ LEILÃO INÉDITO DE CANAL DE NAVEGAÇÃO EM OUTUBRO .....  | 27        |
| REGIÃO SUL - GOVERNADOR PROJETA SALTO DE QUALIDADE PARA PORTO PARANAENSE .....   | 27        |
| BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT TERÁ NOVO EVENTO VOLTADO PARA MINERAÇÃO, PETRÓLEO, GÁS E ENERGIA .....   | 28        |
| NACIONAL - PARLAMENTARES E SETOR PRIVADO DEFENDEM MAIS AUTONOMIA PARA PORTOS ORGANIZADOS.....  | 30        |
| OPINIÃO – DIREITO – O RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS EM MEIO AO DEBATE DE SUA EXPANSÃO COM O TECON SANTOS 10 .....               | 32        |
| <b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....   | <b>34</b> |
| MINISTÉRIO DA GESTÃO NEGA ACERTO SOBRE REFORMA ADMINISTRATIVA COM RELATOR DA PROPOSTA NO CÂMARA .....  | 34        |
| BNDES TERÁ 'SURPRESAS IMPORTANTES' NO CRÉDITO EMERGENCIAL CONTRA TARIFAÇÃO DE TRUMP, DIZ MERCADANTE.....                                     | 34        |
| LEI MAGNITSKY PODE TER EFEITO DE UMA 'BOMBA ATÔMICA' SOBRE SISTEMA FINANCEIRO .....  | 36        |
| RUI COSTA DIZ QUE TARIFAÇÃO DE TRUMP 'INVIABILIZA' NOVAS EXPORTAÇÕES PARA MERCADO AMERICANO .....  | 37        |
| 'TETO SALARIAL VAI VALER PARA ESTATAIS NÃO DEPENDENTES', DIZ RELATOR DA REFORMA ADMINISTRATIVA.....  | 38        |
| <b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....  | <b>41</b> |
| PETROBRAS AVALIA AMPLIAR FATIA NA BRASKEM, MAS SEM ESTATIZAR A COMPANHIA.....  | 41        |
| SETOR DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS ESTIMA FECHAR 16 MIL POSTOS DE TRABALHO COM TARIFAÇÃO .....   | 42        |
| EFEITO DO TARIFAÇÃO DE TRUMP NESTE ANO SERÁ DE 0,1% DO PIB, DIZ MANSUETO .....   | 44        |
| OPINIÃO - A OUSADIA DE IMAGINAR O BRASIL COMO SOLUÇÃO GLOBAL .....   | 44        |
| EUA E UE FORMALIZAM ACORDO COMERCIAL, COM TARIFA DE 15% E POSSÍVEL ALÍVIO SOBRE CARROS .....   | 46        |
| SETOR AÉREO BATE RECORDE NO NÚMERO DE PASSAGEIROS EM VOOS NO BRASIL E NO EXTERIOR EM JULHO .....   | 48        |



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 119/2025  
Página 3 de 64  
Data: 21/08/2025  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

|  |           |
|--|-----------|
| OPINIÃO DO ESTADÃO - FRENTE AMPLA DO OPORTUNISMO .....   | 49        |
| <b>VALOR ECONÔMICO (SP) .....</b>  | <b>51</b> |
| EUA RETOMAM IMPORTAÇÕES DE PETRÓLEO DA VENEZUELA APÓS NOVA LICENÇA .....   | 51        |
| “NÃO PROMETI SOLUÇÃO MÁGICA PARA BELÉM”, DIZ SECRETÁRIO DA COP30 .....   | 51        |
| INVESTIMENTO PRIVADO EM RODOVIAS TEM EFEITO MAIS RÁPIDO DO QUE PÚBLICO, APONTA ESTUDO DA CNT.....  | 55        |
| EM BELÉM, 97% DAS OBRAS NO PARQUE DA CIDADE ESTÃO PRONTAS PARA A COP30, INFORMA GOVERNO DO PARÁ .....  | 56        |
| <b>AGÊNCIA BRASIL - DF .....</b>   | <b>57</b> |
| PF ENCONTRA NO CELULAR DE BOLSONARO PEDIDO DE ASILO A MILEI.....   | 57        |
| <b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>  | <b>59</b> |
| DEBATE SOBRE LICENCIAMENTO AMBIENTAL OPÕE REGULADORES E EMPREENDEDORES .....   | 59        |
| MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM SANTOS TEM ALTA DE 8,5% EM JULHO.....   | 61        |
| KARPOWERSHIP E SEATRIUM LANÇAM 'LNGTS AMERICAS' E FIRMAM INTENÇÃO PARA PROJETOS FLUTUANTES DE ENERGIA.....   | 62        |
| TCP MOVIMENTA 1 MILHÃO DE TEUS 14 DIAS MAIS CEDO DO QUE EM 2024 .....  | 63        |
| <b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>   | <b>64</b> |
| ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="https://www.linkedin.com/company/mercoshipping">LINKEDIN.COM</a> ..... | 64        |



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### MEGATERMINAL NO PORTO DE SANTOS PODE RESOLVER ACESSOS VIÁRIOS; ENTENDA

Tecon Santos 10 é chance para equacionar gargalos  
*Por Ted Sartori 21 de agosto de 2025*



***O maior terminal de contêineres da América do Sul terá 621,9 mil metros quadrados e capacidade para 3,25 milhões de TEU ao ano. O prazo do contrato será de 25 anos, com início da vigência previsto para 2026 e término em 2050, segundo a APS (Alexander Ferraz/AT)***

Seja em contrapartidas do arrendatário ou em investimentos do poder público, a necessidade de incremento dos acessos viários ao Porto de Santos precisa acompanhar a implantação do futuro Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Sabão (STS10). Se isso acontecer, mais do que uma adequação à nova demanda, o terminal pode ser responsável pela solução de gargalos logísticos que há anos travam a região.

“A implantação de um novo terminal não pode ser a qualquer custo. Os moradores da Baixada Santista não podem ser prejudicados pelo projeto. Hoje já vivenciamos uma situação caótica no acesso aos terminais da Margem Direita, com filas muito longas tanto na entrada quanto na saída de Santos”, afirma o CEO da Bandeirantes Deicmar, Washington Flores Júnior.

A magnitude do Tecon Santos 10 justifica. Com leilão previsto para dezembro, ele será o maior terminal de contêineres do Brasil, pois ocupará 621,9 mil metros quadrados (m<sup>2</sup>), com capacidade para 3,25 milhões de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) ao ano, além de 91 mil toneladas de carga geral. O investimento é de R\$ 6,45 bilhões.

O prazo do contrato será de 25 anos, com início da vigência previsto para 2026 e término em 2050. No entanto, ele poderá ser prorrogado. Soma-se a isso o processo de transferência do Terminal de Passageiros da atual área, na região de Outeirinhos, para o Valongo, próximo ao Centro Histórico de Santos.

“O acesso viário deve estar pronto antes da entrada em operação do novo terminal, sob pena de causar grandes transtornos para os munícipes. É fundamental a realização de um estudo amplo de tráfego que demonstre com clareza que obras devem ser realizadas para que o sonho do novo terminal não se torne um pesadelo para quem vive na Cidade e para quem vive do Porto”, acrescenta Flores.

O empresário acrescenta que a necessidade de novos berços de atracação para navios de contêiner é inegável no Porto. “O terminal trará benefícios para o comércio marítimo brasileiro”.

O ex-secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários e sócio-diretor da Agência Porto Consultoria Portuária, Fabrizio Pierdomenico, endossa o raciocínio. “Os caminhões vão engargalar ainda mais a faixa marginal de acesso ao Porto de Santos, na entrada da Cidade, congestionando desde Cubatão. Já vemos hoje congestionamentos frequentes nessa área, que vão se ampliar se não for idealizado um novo acesso ao Porto de Santos. Se for feito em paralelo ao terminal, essa questão tende a ser minimizada”.



### **Viadutos**

Um dos caminhos para mudar o atual quadro está nos dois viadutos na Alemoa, anunciados no final do ano passado pela Autoridade Portuária de Santos (APS). O traçado deve ser definido em breve.

“Está muito bem adiantado. O Porto precisa crescer de forma coordenada com os acessos. Então é um cuidado que a gente vem tendo de programarmos a expansão das áreas portuárias, em especial no caso do Tecon Santos 10”, afirma o presidente da APS, Anderson Pomini.

A obra tem custo previsto de R\$ 250 milhões e será feita pela Ecovias Imigrantes, concessionária responsável pela administração do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI).

“O Tecon Santos 10 tem um cronograma previsto para que tenha pleno funcionamento no prazo de três anos, exatamente o prazo que nós também programamos para a construção dos acessos. E, um pouco mais à frente, um ano após, teremos, inclusive, o Terminal de Passageiros naquele mesmo local. Então são várias intervenções para a mesma região”, argumenta Pomini.

A Ecovias Imigrantes informou que o projeto funcional do Segundo Acesso à Margem Direita do Porto de Santos, no km 65 da Via Anchieta, está em fase final de aprovação por parte da Agência de Transporte do Estado (Artesp). Segundo a empresa, as próximas etapas, incluindo o projeto executivo e cronogramas, serão alinhadas com a Artesp. “A concessionária também estuda, em conjunto com a agência, a inclusão da obra no contrato de concessão”.

### **Verba para construção de viadutos já está reservada**

O pagamento pela construção dos dois viadutos surge a partir de créditos que o Porto de Santos tem com a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), em uma engenharia jurídica e econômica com a presença de vários entes, segundo o presidente da APS, Anderson Pomini.

“Envolvemos Prefeitura (de Santos), Governo do Estado, Fips e Porto e encontramos um formato jurídico e econômico para avançarmos sobre o projeto. O Governo do Estado se responsabilizou pela construção desses dois viadutos (por meio da Ecovias) e pediu o projeto básico, que está pronto. O crédito que tínhamos com a Fips será repassado ao Estado para custear a obra”, explica Anderson Pomini.

Em nota, a Fips se posicionou dizendo que “o planejamento detalhado para os acessos ao terminal compete à administração pública e os pontos assinalados serão estabelecidos após a conclusão dos estudos e análises necessários, visando garantir a melhor solução para o terminal e o Porto de Santos.”

O presidente da APS acrescenta que, como contrapartida ao investimento nos viadutos, o Governo do Estado assumiu o compromisso de entregar o mesmo valor, R\$ 250 milhões, em moradias para as famílias da Vila dos Criadores, na Alemoa, área com habitações irregulares que a Autoridade Portuária quer incluir na Poligonal do Porto Organizado.

“Fizemos audiência pública e a população concordou. Essas pessoas serão acomodadas em um bairro já muito desenvolvido, onde fica a Transbrasa. Ou seja, a gente traz para o mar uma empresa que opera contêineres no Centro da Cidade, algo que fazia sentido há 50 anos e hoje não mais, e leva as pessoas que estão morando perto do mar, em situação de palafita, para uma área urbanizada com infraestrutura de Cidade. Com muita boa vontade e criatividade, vamos resolver vários problemas com uma ação só, principalmente os acessos”, detalha Pomini.

### **Prefeitura condiciona funcionamento a obras**

O prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), deixou claro que o Tecon Santos 10 não irá funcionar de maneira ampliada sem que os viadutos estejam concluídos. “A Prefeitura não vai permitir, por intermédio de seus instrumentos legais, que o terminal opere dessa forma sem que as soluções viárias estejam resolvidas”, afirma.

Rogério Santos lembra que o terminal trará um incremento de mais de 5 mil caminhões por dia. “Isso é muita coisa. A gente já tem um trânsito muito pesado e que não se sustenta. Os reflexos de não investimento e da operação de terminal sem investimento são sentidos na chegada a Santos, na Anchieta”, argumenta.

O prefeito acrescenta que a atual situação prejudica a Cidade como um todo. “Além de congestionar a Anchieta e as marginais, causa danos, inclusive, dentro dos bairros. Infelizmente a gente sabe que alguns caminhões que vêm de fora da nossa região acabam até estacionando em ruas que não são permitidas, afetando o dia a dia de alguns bairros, principalmente na Zona Noroeste. Então, a gente não vai aceitar que o terminal funcione de maneira ampliada sem essas vias, sem que esses viadutos estejam concluídos”, ressalta.

Rogério Santos disse ainda que o Tecon Santos 10 é uma solução para o Brasil. “Só que o Brasil precisa pensar no todo, não só no terminal, mas na questão viária, na infraestrutura. Então, em si, o terminal é a solução. Agora ele tem que vir acompanhado de investimentos por parte do Governo Federal e por parte do Governo do Estado, que são os acessos viários, a infraestrutura. Isso é o que faz o Estado de São Paulo ser um estado grande”, finaliza.

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 21/08/2025

## LEI DOS PORTOS: ANTAQ CRITICA PROJETO E MANIFESTA PREOCUPAÇÃO

Possibilidade de um apagão regulatório no País com mudança total da legislação preocupa a agência reguladora

Por Bárbara Farias 21 de agosto de 2025



***A comissão especial de deputados que discute a nova proposta de Lei dos Portos fará visitas técnicas aos portos brasileiros, como o de Santos (Vanessa Rodrigues/AT)***

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) manifestou preocupação quanto a um eventual “apagão regulatório” com a sanção de uma nova Lei dos Portos. “Se o PL (projeto de lei) 733 for aprovado e virar lei, ele será regulamentado por um decreto que revogará a Lei Federal 12.815/2013. Dessa forma, todos os atos normativos da Antaq perderão a validade. No lugar da revogação, nós defendemos uma transição”, afirma o diretor da Antaq, Alber Vasconcelos.

A opinião dele foi dada nesta quarta-feira (20) junto à comissão especial de deputados que debate o PL 733/2025 na Câmara Federal. Seguindo os trabalhos, o grupo realizou, em Brasília, uma audiência pública sobre desburocratização do setor com a nova lei.



Outra preocupação da Antaq é em relação à proposta de autorregulação, por meio de uma Comissão de Autorregulação e Resolução de Conflitos do Setor Portuário. “Isso impactará sobremaneira a segurança nos contratos de arrendamentos, área públicas de portos organizados. São contratos de 25, 35 anos. Nós vemos isso com muita cautela”, ressaltou Vasconcelos, defendendo, o fortalecimento das agências reguladoras.

***“Se o PL (projeto de lei) 733 (de revisão de Lei dos Portos) for aprovado e virar lei, ela será regulamentada por um decreto que revogará a Lei Federal 12.815/2013. Dessa forma, todos os atos normativos da Antaq perderão a validade. No lugar da revogação,***



***nós defendemos uma transição". Alber Vasconcelos, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) (Divulgação)***

### **Menos burocracia**

Lideranças que representam operadores de portos molhados e secos reforçaram na audiência os pedidos de regramentos específicos e simplificação de processos contratuais e de licenciamentos ambientais. O diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, requer a revisão dos processos de emissão de licenciamentos ambiental e patrimonial. "Nossos grandes problemas ocorrem após a assinatura do contrato de adesão, porque temos que trabalhar em cima dos processos de licenciamento ambiental e patrimonial. Se o de outorga leva oito meses, os de licenciamento levam oito anos".

A imposição de prazos é defendida pelo presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino. "Prazo é fundamental para reduzir burocracia nos processos e requisições dos operadores. Não há prazos impositivos na maioria dos nossos regramentos", afirmou, solicitando ainda que as autoridades portuárias tenham mais autonomia por meio da "descentralização de poderes".

### **Prazos**

O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, falou sobre regras específicas e claras que garantam a prorrogação de contratos até o prazo máximo de 70 anos. "Hoje, o PL estabelece que caberá ao poder concedente entender se há vantajosidade ou não para prorrogar o contrato, dessa forma não há segurança jurídica para investimentos".

Jesualdo também solicitou garantias quanto à prorrogação de contratos administrativos de 25 anos por igual período. "Apesar de previsto, não é certo que o operador terá mais 25 anos". Além disso, pede revisão da exigência do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA). "Gera insegurança jurídica, pois o Governo precisa autorizar o EVTEA para o operador possa fazer novos investimentos".

Mario Povia, diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), elencou no encontro sugestões como a definição de portos estratégicos; diferenciação de cadeia de verticalização entre porto e indústria; controle das embarcações de dragagem; proposta alternativa às autorizações para Terminais de Uso Privado (TUPs).

Relator da matéria, o deputado federal Arthur Maia (União-BA), resumiu o PL em dois pontos relevantes: descentralização, buscando dar autonomia aos portos, possibilitando decisões que levem à eficiência e a desburocratização. "Ambos me parecem que são complementares: a desburocratização e a descentralização têm que caminhar juntas", disse ele.

### **Andamento**

Os requerimentos de ontem encaminhados foram aprovados em bloco e seguirão para análise dos membros da comissão. A próxima reunião extraordinária ocorrerá na próxima quarta-feira (27) que vem, às 14h30. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, foi convidado para a audiência pública, mas a sua presença ainda não está confirmada. A comissão especial na Câmara foi instalada no dia 9 de julho e deve a proposta até o fim do ano. O PL está sujeito à apreciação conclusiva dos membros e se for aprovado pode seguir diretamente ao Senado. São previstas 11 audiências públicas.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 21/08/2025**

## **PORTO DE SANTOS REALIZA SIMULADO DE EMERGÊNCIA EM TERMINAL DE GÁS**

Exercício testou resposta a incêndio e remoção de vítima, reforçando segurança em operações de gás natural liquefeito

**Por ATribuna.com.br 20 de agosto de 2025**



***Durante o exercício, foi criado um cenário fictício de incêndio na Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FRSU) do terminal (Divulgação)***

O Porto de Santos, maior complexo portuário da América Latina, realizou nesta quarta-feira (20/08) um simulado de emergência em terminal de GNL no Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP), localizado no Largo do Caneu, próximo à Ilha dos Bagres. A ação, coordenada pelo Plano de Ajuda Mútua (PAM)

e pela Autoridade Portuária de Santos (APS), teve duração de uma hora e meia e teve como foco testar o atendimento a incêndios e a remoção de vítimas em operações de gás natural.

### ***Simulado prático de incêndio no TRSP***

Durante o exercício, foi criado um cenário fictício de incêndio na Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FRSU) do TRSP. A operação incluiu a desamarração e desatracação de emergência da unidade, além da simulação da evacuação de uma vítima pelo Gate 5. O treinamento envolveu brigada de emergência do Terminal, equipe operacional, rebocadores e unidades táticas de resgate terrestre e marítimo.

Para a operação, foram acionados o Corpo de Bombeiros, a Defesa Civil Municipal e equipes de emergência de outros terminais da região. A APS informou que não houve necessidade de interdição das vias públicas em Santos ou Cubatão, garantindo segurança para a população.

### **Segurança**

Catarina Amaral, Diretora de Operações da Edge, empresa responsável pelo TRSP, destacou que a segurança em terminal de GNL é um valor inegociável. “Nosso propósito é desenvolver o mercado de gás com segurança, competitividade e flexibilidade, e toda a nossa atuação segue a política de Saúde, Segurança e Meio Ambiente (SSMA)”, afirmou.



***Para a operação, foram acionados o Corpo de Bombeiros, a Defesa Civil Municipal e equipes de emergência de outros terminais (Divulgação)***

O presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, reforçou a importância de simulados de incêndio no Porto de Santos para aprimorar a mobilização de recursos e a coordenação entre operadores portuários, prestadores de serviço e usuários do Porto. “Esses exercícios proporcionam conhecimento, experiência e identificação de melhorias que podem ser aplicadas em situações reais”, explicou.

### **O TRSP e a operação de GNL em Santos**

O Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP) possui capacidade para regaseificar até 14 milhões de metros cúbicos de GNL por dia. A Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação recebe o gás de navios em operação Ship to Ship, armazenando-o a -162°C e convertendo-o ao estado gasoso para distribuição via dutovias. Todas as operações seguem padrões globais de segurança, garantindo eficiência e confiabilidade no fornecimento de gás natural.

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 21/08/2025



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### CEARÁ LANÇA DECRETO PARA PROTEGER EMPRESAS LOCAIS DE DECRETO DOS EUA

O governador do Ceará, Elmano de Freitas, destacou que o decreto é um esforço conjunto entre Executivo, Assembleia Legislativa e setor produtivo

**Por Bruno Brandão - De Fortaleza**

O governador do Ceará, Elmano de Freitas, assinou nesta quinta-feira (21) um decreto que estabelece medidas emergenciais para reduzir os impactos do tarifaço de 50% imposto pelo governo dos Estados Unidos sobre produtos brasileiros, medida que atingiu em cheio empresas exportadoras cearenses. Entre as ações previstas estão a aquisição de crédito de exportação, a redução de encargos financeiros do Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI), a concessão de subvenção econômica e a compra direta de alimentos pelo Governo do Estado.



**Decreto foi assinado nesta quinta-feira, 21, pelo governador do Ceará - Foto: Governo CE**

O ato contou também com a participação do presidente da Federação das Indústrias do Ceará (FIEC), Ricardo Cavalcante; do presidente da Federação da Agricultura e Pecuária do Ceará (FAEC), Amílcar Silveira; e do presidente da Assembleia Legislativa do Estado (Alece), Romeu Aldigueri.

Durante a cerimônia no Palácio da Abolição, Elmano destacou que o decreto é resultado de um esforço conjunto entre Executivo, Assembleia Legislativa e setor produtivo, com o objetivo de criar alternativas diante das dificuldades geradas pela nova taxaçaõ americana. “Estamos em um processo de construção com o setor empresarial. Assinamos o decreto que regulamenta o que a Assembleia aprovou e agora vamos soltar o edital que dará condições para que as empresas se cadastrem e realizem a aquisição de determinados produtos. Somente no setor de pescado, a nossa demanda pode chegar a até 400 toneladas por mês”, afirmou o governador.

O chefe do Executivo ressaltou ainda que a iniciativa cearense dialoga diretamente com o Governo Federal, que já havia acatado uma medida provisória sugerida pelo próprio Estado. “A medida provisória que sugerimos ao Governo Federal e que foi acatada pelo presidente Lula permite que façamos aquisições diretamente das empresas cearenses. Os municípios também poderão aderir, seja para a rede de saúde, de educação ou outras instituições”, completou.

De acordo com o governador, além de garantir mercado interno, o decreto também busca preservar a relação comercial com os Estados Unidos. “O fato de comprarmos o pescado de uma empresa não impede que façamos a subvenção. Para nós, é importante que as empresas cearenses mantenham seus negócios com o mercado americano. Vamos consumir uma parte e a outra destinar à subvenção, sempre com segurança jurídica para proteger os interesses das empresas. Vamos ter negociações com preços de cada produto, mas queremos dar o start para as primeiras compras”, disse.



**O pescado será um dos itens aproveitados pelo Governo do Ceará**

### Sefaz à frente

O secretário da Fazenda, Fabrício Gomes, detalhou os pontos centrais do decreto, que devem beneficiar diretamente empresas impactadas pelo aumento tarifário. Segundo ele, as ações envolvem desde apoio financeiro até mecanismos de compensação tributária. “Na aquisição de crédito de exportação, as empresas farão requerimento à Sefaz, que analisará o pedido. O valor do crédito a ser adquirido será para compensar o aumento do custo tarifário. A Secretaria de Desenvolvimento Econômico será responsável pelo pagamento”, explicou.

Fabrício destacou também que o incentivo do FDI será ajustado para reduzir encargos e equilibrar custos, evitando perdas de negócios. Sobre a subvenção econômica, reforçou que haverá repasses de recursos para que empresas mantenham competitividade nos contratos com importadores americanos. “A medida combate a perda financeira das empresas nas exportações. A empresa fará a solicitação à Sefaz, que analisará o pedido e definirá o valor, não podendo ultrapassar o impacto econômico do aumento da tarifa”, pontuou.

### Crítérios

O secretário acrescentou ainda que o Estado vai realizar compras diretas de alimentos, em especial do setor de pescado, como forma de assegurar escoamento da produção local. Os critérios de participação incluem a regularidade no cadastro de contribuintes do ICMS, a comprovação de exportações para os Estados Unidos no período entre agosto de 2024 e agosto de 2025 e a comercialização de produtos atingidos pelo tarifaço.

### As quatro medidas do decreto:

**Aquisição de crédito de exportação** → Empresas poderão solicitar créditos junto à Sefaz para compensar o aumento dos custos tarifários.

**Redução de encargos do FDI** → Ajuste dos encargos financeiros do Fundo de Desenvolvimento Industrial para reduzir despesas e evitar perda de contratos.

**Subvenção econômica** → Recurso financeiro direto para empresas manterem competitividade em contratos com importadores americanos.

**Compra direta de alimentos** → O Estado adquirirá produtos, especialmente pescado, para atender demandas internas e garantir escoamento da produção.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 21/08/2025

## ULTRAGAZ E SUPERGASBRAS TERÃO TERMINAL DE GLP DE R\$ 1,1 BI EM PECÉM

Companhias se unem para construir terminal de GLP no Porto de Pecém, no Ceará. Projeto prevê capacidade de 470 mil t/ano e operação aberta ao mercado, com conclusão estimada para 2028

Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)



**Novo terminal se insere em um cenário de reconfiguração da malha logística de GLP na região, especialmente diante da possível desmobilização do terminal da Transpetro no Porto do Mucuripe, também no Ceará.**  
Foto: Tatiana Fortes/Ascom CIPP

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou, sem restrições, em reunião nesta quarta-feira (20), a criação de uma joint venture greenfield entre a Companhia Ultragaz S.A. e a Supergasbras Energia Ltda., destinada à construção, desenvolvimento e operação de um terminal portuário de Gás Liquefeito de



Petróleo (GLP) no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no Ceará. O empreendimento terá capacidade de movimentar até 470 mil toneladas de GLP por ano, com investimento estimado de R\$ 1,1 bilhão, e poderá redesenhar a logística de abastecimento no Nordeste, com impactos diretos sobre custos operacionais e estratégias de mercado no setor.

A nova empresa será constituída como uma sociedade de propósito específico (SPE), com participação igualitária entre Ultragas e Supergasbras — cada uma com 50% do capital social. A infraestrutura contará com capacidade de armazenamento de até 61.900 toneladas ou 123.800 m<sup>3</sup> de GLP, com conclusão prevista para 2028.

A Ultragas é subsidiária integral da Ultrapar, parte do Grupo Ultra, que atua em 11 segmentos, incluindo combustíveis, logística, energia e varejo. No setor de GLP, opera por meio da própria Ultragas nas regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul, e da Bahiana Distribuidora de Gás Ltda. nas regiões Norte e Nordeste.

A Supergasbras pertence ao grupo holandês SHV, com atuação global em GLP, GNL, private equity e serviços industriais. A SGB está entre as maiores distribuidoras de GLP do Brasil e atua nacionalmente.

A operação recebeu voto favorável do conselheiro-relator Gustavo Augusto Freitas de Lima, acompanhado por unanimidade pelo Tribunal do Cade. A aprovação leva em conta salvaguardas apresentadas ao longo do processo, com foco na preservação da concorrência e do acesso isonômico à infraestrutura.

O novo terminal se insere em um cenário de reconfiguração da malha logística de GLP na região, especialmente diante da possível desmobilização do terminal da Transpetro no Porto do Mucuripe, também no Ceará. Segundo as requerentes, o Terminal Pecém contará com infraestrutura para recebimento de GLP importado e produto transportado por cabotagem, incluindo tanques refrigerados e pressurizados, além de gasodutos específicos para escoamento.

De acordo com as empresas, a operação terá caráter pró-competitivo, ao introduzir uma nova infraestrutura de importação de GLP no Nordeste. Atualmente, a maior parte do produto distribuído na região provém de importações realizadas por meio do terminal da Petrobras em Suape, Pernambuco. O novo terminal permitirá o uso de navios VLGC (Very Large Gas Carrier), com maior capacidade de transporte e menor custo logístico.

### **Acesso aberto e uso por terceiros**

Em nota oficial, o Grupo Edson Queiroz (GEQ), que atuou como terceiro interessado no processo, destacou que a decisão do Cade reconheceu os riscos apontados pela empresa e incorporou salvaguardas essenciais à operação.

“A atuação técnica e institucional do GEQ permitiu que preocupações inicialmente tratadas como acessórias ou sequer aventadas pelas Requerentes nos autos fossem reconhecidas pelo Tribunal do Cade como centrais para a aprovação da operação. O voto do relator, acompanhado por unanimidade, recepcionou premissas e salvaguardas da aprovação de infraestrutura considerada essencial”, afirmou o grupo.

Entre as condições reconhecidas no processo estão: garantia de acesso de terceiros ao terminal com base em regras públicas e não discriminatórias; tratamento isonômico aos concorrentes; e viabilidade técnica para recebimento e expedição de GLP resfriado e pressurizado, inclusive por meio de cabotagem. Também foi assegurada a possibilidade de interconexão de estruturas mediante custos do interessado e o impedimento de renovação automática da cláusula de exclusividade firmada entre as requerentes e o Porto do Pecém.

Essas premissas, incorporadas ao processo como fundamentos fáticos e jurídicos, estão vinculadas à validade da aprovação da operação, nos termos do artigo 91 da Lei nº 12.529/2011. O eventual descumprimento das condições poderá ensejar a revisão da decisão pelo próprio Cade.

### Terminal de GLP será operado sem reserva de capacidade

Segundo o Estudo de Análise de Riscos (EAR) elaborado pela Supergasbras em fevereiro de 2023, o terminal foi planejado com estrutura bidirecional para cabotagem, permitindo tanto o recebimento quanto a expedição de GLP por modal aquaviário. A projeção é que o terminal atue de forma complementar ao Terminal de Suape (PE), promovendo redução de custos logísticos com base na proximidade dos centros consumidores.

As requerentes informaram que não haverá reserva de capacidade no terminal para uso exclusivo da Ultragas ou Supergasbras. A infraestrutura poderá ser contratada por distribuidoras, tradings ou indústrias que utilizem GLP em seus processos produtivos. A operação estabelece uma relação vertical entre movimentação (upstream) e distribuição (downstream), sem gerar sobreposição entre as atividades das sócias.

### Monitoramento institucional no setor de GLP

O Grupo Edson Queiroz reafirmou que continuará acompanhando os desdobramentos da operação, inclusive no tocante à implementação das medidas reconhecidas pela autoridade antitruste. A empresa não descarta a adoção de medidas institucionais ou judiciais para garantir que a operação respeite os princípios da livre concorrência e do acesso não exclusivo à infraestrutura essencial.

“Nosso compromisso é com um ambiente de negócios saudável, o abastecimento seguro da região e os interesses da sociedade”, concluiu o grupo.

O Nordeste representa cerca de 30% do consumo nacional de GLP, segundo dados da ANP. O Ceará, com terminais em Pecém e Mucuripe, exerce papel estratégico na logística regional do setor. A definição das condições de acesso ao novo terminal poderá influenciar diretamente a competitividade entre distribuidoras e a sustentabilidade do fornecimento na região.

*Fonte: ME – Movimento Econômico*

*Data: 21/08/2025*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ AVANÇA NA LICITAÇÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE PARANAGUÁ (PR)

Foi aprovada a publicação do edital de concessão, que deve ser divulgado em breve



**Foto: Porto de Paranaguá (PR)**

Brasília, 21/08/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, ad referendum, nesta quarta-feira (20), a publicação do edital de concessão do canal de acesso aquaviário aos portos de Paranaguá e Antonina (PR).

Esse é o primeiro projeto de concessão a um canal de acesso brasileiro, o que “representa um marco para o setor portuário”, destacou o diretor Wilson Lima Filho, que é o relator do processo que trata da licitação. A divulgação do edital acontecerá em breve no site da autarquia.

A estimativa de investimento no projeto é de 1,2 bilhão ao longo de 25 anos. O contrato também prevê a possibilidade de prorrogação da concessão por até 70 anos. Entre as principais melhorias

previstas estão aumentar o calado, a partir do quinto ano da concessão, para 15,5 metros (atualmente o acesso aquaviário tem 13,3 metros).

Com o aumento do calado será possível receber embarcações maiores no Porto de Paranaguá, o que aumenta a produtividade portuária do Estado e do Brasil. Além disso, foram definidas a ampliação e o alargamento do canal, o alargamento da bacia de evolução e o aprofundamento da área de fundeio, entre outras melhorias.

O futuro concessionário executará também investimentos que incluem serviços de dragagem, derrocagem, sinalização náutica, batimetria, programas e monitoramentos ambientais.

No primeiro semestre de 2025, o Porto de Paranaguá foi a segunda instalação portuária pública que mais movimentou cargas. Foram 30,9 milhões de toneladas no período, um crescimento de 2,6% em comparação com os primeiros seis meses do ano passado.

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

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

**Data: 21/08/2025**

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

### MPOR CELEBRA AVANÇOS NA GESTÃO E DIVERSIDADE PORTUÁRIA NA 6ª EDIÇÃO DO PRÊMIO PORTOS + BRASIL

Ministro Silvio Costa Filho destacou compromisso com eficiência, inclusão e competitividade no setor



**MPor premia os portos públicos e privados mais eficientes do país - Foto: Eduardo Oliveira/MPor**

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Portos (SNP), realizou nesta quarta-feira (20), em Brasília, a cerimônia de entrega da 6ª edição do Prêmio Portos + Brasil. A iniciativa reconhece os avanços conquistados pelos portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs), reforçando a política pública de estímulo à modernização e à melhoria da gestão portuária.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou que o setor portuário brasileiro vive o melhor momento da sua história, com recordes de movimentação e avanços nas concessões. Ele destacou a importância de fortalecer os ramais logísticos (portos, aeroportos, rodovias e, sobretudo, hidrovias) e afirmou que a parceria entre o setor público e o setor privado é fundamental para o desenvolvimento do país.

Segundo o ministro, é essencial que o Ministério de Portos e Aeroportos seja preservado como política de Estado. “É fundamental que o ministério seja mantido e fortalecido, independente de quem esteja à frente, porque ele é decisivo para o desenvolvimento do Brasil”, afirmou.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, ressaltou que o Prêmio Portos + Brasil já se consolidou como uma política pública de estímulo à modernização do setor. Ele lembrou que o reconhecimento da relevância estratégica dos portos no país é relativamente recente e que a premiação reforça a transparência e a governança das ações do ministério. O secretário destacou ainda a importância da categoria de igualdade de gênero, introduzida em 2024, e anunciou novidades para as próximas edições.



Segundo Ávila, “em 2026 o prêmio passará a contar com duas novas categorias (Inovação e Ações Porto-Cidade) reforçando a agenda de modernização e integração do setor. Além disso, em outubro será realizado o primeiro leilão da história de concessão de canal de acesso público, um marco para a infraestrutura portuária brasileira”.

Presente na cerimônia, o governador do Paraná, Ratinho Junior, celebrou a conquista dos Portos do Paraná e ressaltou o pioneirismo do estado no setor. Ele destacou a parceria próxima do MPor com os governos estaduais e afirmou que o trabalho conduzido pelo ministro Silvio Costa Filho tem sido fundamental para os avanços recentes.

Segundo o governador, “a concessão do canal de dragagem do Porto de Paranaguá será a primeira da América Latina e dará um salto de qualidade para os portos do Paraná, ampliando sua capacidade e competitividade”. Ratinho Junior também destacou que o Prêmio Portos + Brasil valoriza cada porto brasileiro, independentemente do porte, ao reconhecer iniciativas de modernização e soluções que ajudam o país a crescer.

Já o CEO da Brasil Export, Fabrício Julião, o evento simboliza um marco para o setor. Segundo ele, o Prêmio Portos + Brasil é considerado “o Oscar do setor portuário”, por valorizar as melhores práticas de gestão e a transparência. Julião afirmou que iniciativas como essa contribuem para elevar o nível de governança e consolidar um ambiente mais moderno e competitivo para os portos brasileiros.

Criado em 2019, o Prêmio Portos + Brasil já se consolidou como referência no calendário portuário brasileiro, reforçando o compromisso do MPor com eficiência, inovação e inclusão.

### **Confira os vencedores da 6ª edição do Prêmio Portos + Brasil**

#### **Ranking IGAP**

1º Portos do Paraná;

#### **Avanço IGAP**

1º CDC – Companhia Docas do Ceará;

#### **Igualdade de Gênero**

1º TUP – TPM (Vale S.A.);

1º Porto – CDP (Pará);

1º Arrendamento – CPBS (Vale S.A.)

#### **Crescimento da Movimentação – Variação Absoluta**

1º TUP – TPM (Vale S.A.);

1º Porto – PortosRio (Itaguaí);

1º Arrendamento – Santos Brasil (Porto de Santos)

#### **Crescimento da Movimentação – Variação Percentual**

1º TUP – Terminal Novo Remanso (AM);

1º Porto – CDSS (São Sebastião/SP);

1º Arrendamento – Tecon Suape (PE)

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

*Data: 21/08/2025*

### **MINISTRO SILVIO COSTA FILHO FAZ VISITA TÉCNICA AO PORTO DE SANTOS NESTA QUINTA-FEIRA (21)**

Programação também inclui anúncio de investimentos portuários e entrega de moradias a famílias que vivem em palafitas



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, realiza, nesta quinta-feira (21), às 11h30, visita técnica ao Porto de Santos ao lado do ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Bruno Dantas. A agenda inclui inspeções estratégicas no terminal, como a área do futuro túnel Santos-Guarujá e o trecho onde já foi iniciado o processo de derrocagem para o aprofundamento do canal de navegação.

Durante a visita, Silvio Costa Filho anunciará os ajustes finais para o leilão do túnel submerso, a construção de novos berços destinados à movimentação de granéis líquidos na região do Alemoa, a ampliação da poligonal do porto e o avanço das obras de derrocagem, que permitirão alcançar até 16 metros de profundidade no canal de navegação.

À tarde, às 14h30, o ministro acompanhará a entrega de unidades habitacionais do Conjunto Parque da Montanha, no Guarujá, destinadas a famílias que viviam em palafitas na margem esquerda do Porto de Santos.

### Atendimento à imprensa

Ao final da agenda no Porto de Santos, o ministro concederá entrevista coletiva. Na ocasião, profissionais da imprensa serão convidados a acompanhar a navegação, com duração estimada em 30 minutos, em embarcação disponibilizada pela APS. Aos que seguirão ao Guarujá, o Porto disponibilizará vans para o deslocamento. Não necessita credenciamento.

### Serviço

O quê: Visita técnica ao Porto de Santos

Data: Quinta-feira, 21 de agosto

Horário: 11h30

Local: Capitania dos Portos de São Paulo (Cais da Marinha) – Av. Eng. Ismael Coelho De Souza, s/n – Macuco, Santos

O quê: Entrega de moradias no Guarujá

Data: Quinta-feira, 21 de agosto

Horário: 14h30

Local: Conjunto Parque da Montanha, Av. Raphael Vitiello, 3015, Quadra 381 - Vila Edna, Guarujá/SP

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

Data: 21/08/2025



## GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

### EM GOIÁS, RENAN FILHO ANUNCIA QUASE R\$ 600 MILHÕES PARA MELHORIAS NA BR-153 E VISITA OBRAS DA PONTE QUE LIGARÁ O ESTADO A MATO GROSSO

Eventos acontecem nesta sexta-feira (22), nas cidades goianas de Rialma e Luiz Alves

O ministro dos Transportes, Renan Filho, assina nesta sexta-feira (22), em Rialma (GO), a ordem de serviço para o início da duplicação da BR-153, nos trechos da rodovia que cortam Goiás e Tocantins.

As melhorias, no valor de R\$500.882, serão executadas pela Ecovias Araguaia, concessionária que administra este segmento da rodovia, conhecida como Belém-Brasília.

Em Goiás, as obras preveem a duplicação de 53,44 quilômetros, contemplando os trechos urbanos de Rialma, Uruaçu, Campinorte e Rianópolis. Já em Tocantins, serão beneficiados os municípios de Talismã, Alvorada e Figueirópolis.

Um dos principais eixos logísticos da região, o trecho da BR-153 que será duplicado atende grandes empresas dos setores metalúrgico, moveleiro e de grãos, além de atravessar áreas em expansão na produção de aves, suínos, leite e bovinos.

Ainda na sexta-feira, o ministro dos Transportes visita as obras da Ponte Luiz Alves, na BR-080/GO, que está em fase final de construção. A estrutura sobre o Rio Araguaia, que ligará os estados de Goiás e Mato Grosso, recebeu R\$203 milhões em investimento do Governo Federal.

### Cobertura de imprensa

Não é necessário credenciamento prévio para os jornalistas interessados na cobertura dos eventos.

### Serviço

Assinatura de Ordem de Serviço das obras de duplicação da BR-153/GO/TO

Data: Sexta-feira, 22 de agosto

Horário: às 10h30

Local: Km 314 da BR-153/GO - Rialma (GO)

### Visita técnica às obras da Ponte Luiz Alves

Data: Sexta-feira, 22 de agosto

Horário: às 15h20

Local: BR-080/GO - Luiz Alves (GO)

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

Data: 21/08/2025

## BR-070/MT RECEBE OBRAS DE REVITALIZAÇÃO E FORTALECE ACESSO AO PANTANAL

Com investimento de R\$ 14,4 milhões, intervenções em 50 km da rodovia promovem mais segurança e fluidez, beneficiando o transporte de grãos, gado e o ecoturismo na região



**Obras de revitalização na BR-070/MT promovem maior segurança e fluidez para usuários e turistas. – Foto: Divulgação/DNIT**

Em mais uma união entre logística e biodiversidade, o Ministério dos Transportes concluiu, nesta quarta-feira (20), um novo conjunto de obras de revitalização e manutenção na BR-070/MT, que dá acesso ao Pantanal mato-grossense. Com investimento superior a R\$ 14,4 milhões, as intervenções, realizadas pelo Departamento Nacional de

Infraestrutura de Transportes (DNIT), contemplam um trecho de 50 quilômetros da rodovia, garantindo mais segurança, conforto e fluidez ao tráfego.

Os serviços realizados incluíram correção de defeitos na pista, aplicação de microrrevestimento asfáltico e execução de remendos profundos, ações que visam assegurar a qualidade do pavimento, prolongar a vida útil do asfalto e proporcionar viagens mais seguras aos usuários da rodovia.

### Eficiência logística

Considerada rota essencial para a economia de Mato Grosso, a BR-070/MT é fundamental para o escoamento da produção agropecuária do município de Cáceres, no Oeste do estado, além do transporte de commodities como soja e milho provenientes de diversas cidades da região. Com as intervenções finalizadas, a região, que lidera o ranking nacional de produção de grãos e detém o maior rebanho bovino do país, ganha um novo impulso para o desenvolvimento local.

### Fortalecimento do ecoturismo

Um dos trechos beneficiados conecta a rodovia ao município de Poconé, localizado a cerca de 100 quilômetros de Cuiabá e reconhecido como a porta de entrada para o bioma Pantanal. A cidade é o ponto de partida para a Transpantaneira, uma eco-rodovia de 145 quilômetros com 122 pontes de madeira, que proporciona aos visitantes a oportunidade de observar a fauna local em seu habitat natural, incluindo jacarés, tuiuiús, capivaras, araras e onças-pintadas.

No período de seca, entre maio e setembro, o ecoturismo na região ganha maior destaque, atraindo turistas nacionais e internacionais com atividades como safáris fotográficos, passeios de barco, caminhões adaptados, trilhas e cavalgadas. Além disso, a BR-070/MT facilita o acesso ao Festival Internacional de Pesca Esportiva de Cáceres (FIPE), o maior evento de pesca esportiva do país e uma das principais competições de pesca embarcada em água doce do mundo.

Com informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

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

Data: 21/08/2025

### "PAPEL DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES É PROVER INFRAESTRUTURA PARA QUE A ECONOMIA BRASILEIRA POSSA CRESCER MAIS RÁPIDO", DIZ RENAN FILHO

Ministro apresentou balanço e prioridades da pasta durante audiência pública na Câmara dos Deputados nesta quarta-feira (20); projeto sobre CNH mais acessível foi destaque



**Renan Filho apresentou as prioridades do Ministério dos Transportes durante audiência na Câmara dos Deputados - Fotos: Marcio Ferreira**

Mola propulsora fundamental para o desenvolvimento socioeconômico do Brasil, a infraestrutura de transportes vive seu maior ciclo de investimentos. Somente o modal rodoviário recebeu, nos últimos dois anos e oito meses, R\$176 bilhões da iniciativa privada, em 16 leilões realizados.

A previsão é que, nesse ritmo de crescimento, o investimento privado no setor atinja a marca anual de R\$45 bilhões em 2030.

“Isso, isoladamente, deve gerar um crescimento anual de 0,3% do PIB brasileiro. A previsão de investimentos privados para sete anos é de R\$218 bilhões, de 2023 até 2029, enquanto o valor executado nos últimos 27 anos foi de R\$129 bilhões, de 1995 até 2022”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho, durante audiência pública na Câmara dos Deputados nesta quarta-feira (20).

Renan Filho participou da Comissão de Viação e Transportes da Casa Legislativa, onde apresentou as prioridades da pasta para 2025.

“Participar desta comissão enriquece o trabalho do Ministério dos Transportes, é uma oportunidade de prestação de contas das nossas ações”, completou Renan Filho.

Entre as preocupações com os milhões de cidadãos que percorrem as estradas do país, o ministro dos Transportes detalhou o projeto que busca democratizar e tornar mais acessível o processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

“O Brasil tem uma das carteiras de habilitação mais caras do mundo. Isso resulta em cerca de 20 milhões de brasileiros dirigindo de maneira ilegal no país. O que estamos propondo é baratear esse custo, à luz da experiência internacional”, explicou o ministro.



A iniciativa busca desburocratizar o processo e desobrigar um número mínimo de aulas práticas, entre outros pontos. As provas — teórica e prática — seguem como são hoje, aplicadas pelos Detrans. O objetivo é aumentar a segurança viária — com pessoas preparadas, dirigindo dentro da lei —, e diminuir os excluídos do volante.

“Imagine o trabalhador, a dona de casa, a diarista, como ela vai arrumar tempo para fazer 40 horas de aula e, além disso, 20 horas de direção?”, questionou Renan Filho.

### **Compromisso e fiscalização**

Outro ponto levantado na audiência foi a dedicação da pasta em relação à fiscalização dos contratos firmados com a iniciativa privada. Renan Filho citou a decisão sobre a concessão da EcoSul, no Rio Grande do Sul, e esclareceu que não haverá renovação do contrato que termina em março de 2026.

O modelo inicialmente firmado pelo Estado, e posteriormente assumido pela União, está desatualizado, o que evidencia os problemas da empresa em administrar as BRs 116/RS e BR-392, que enfrentam obras paralisadas.

“O contrato será finalizado no prazo e nós faremos uma nova concessão, que permita melhores preços e mais investimentos para o estado. Não vamos prorrogar, porque o povo gaúcho sofreu muito e não vai sofrer mais”, detalhou o ministro dos Transportes.

### **Escoamento do agronegócio**

Destaque global como líder na produção e comércio de diversos produtos do agronegócio, o Brasil é, atualmente, o maior produtor e exportador de soja, responsável por 40% da cadeia mundial. O país ocupa ainda as primeiras posições em café, suco de laranja, açúcar, carne bovina e frango. O ministro dos Transportes ressaltou os esforços para aprimorar a capacidade das rodovias e ferrovias que são utilizadas para o transporte dos insumos.

“Nosso desafio é acompanhar o crescimento da safra brasileira. Somente este ano, a safra tem uma previsão de 345 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 16% em relação à anterior”, observou Renan Filho. “Uma das tendências é que o Arco Norte continue ampliando sua participação, que passou de 26% na exportação nacional em 2017 para 38% em 2024.”

### **Qualidade das rodovias**

Nos dois anos e oito meses à frente da pasta dos Transportes, o ministro Renan Filho atuou para reverter o sucateamento e a negligência nas rodovias brasileiras causados pela gestão anterior.

“Do final de 2022 para o final de 2023, a malha considerada boa subiu de 52% para 75%. Já as estradas consideradas ruins e péssimas caíram de 23% para 7%. Os parlamentares aqui presentes podem perceber isso ao trafegar pelas rodovias dos seus estados”, disse.

### **Investimento recorde**

No ano passado, o Brasil alcançou um recorde de R\$259 bilhões em investimentos em infraestrutura de transportes, superando o marco anterior de 2014, que, ajustado pela inflação, totalizava R\$239 bilhões. Desse total, R\$197 bilhões correspondem a investimentos privados, enquanto R\$62 bilhões são investimentos públicos.

“Desses R\$62 bilhões de recursos públicos nacionais, o Ministério dos Transportes é responsável por R\$15 bilhões. Dos R\$197 bilhões de investimentos privados, o ministério também pilota a maior parte, com uma pequena divisão com os setores de energia e óleo e gás, devido à capacidade de investimento da Petrobras”, contou Renan Filho.

Entre as metas a serem atingidas, o ministro destacou o objetivo de alcançar o investimento privado em R\$45 bilhões por ano até 2030.

### **Reconstrução gaúcha**



Após a catástrofe climática que atingiu o Rio Grande do Sul em 2024, o Ministério dos Transportes se empenhou em devolver, com agilidade, os principais caminhos aos gaúchos.

Ao todo, foram destinados quase R\$3 bilhões para a reconstrução de rodovias e pontes, além do trabalho de 1,2 mil profissionais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

“O PIB brasileiro cresceu 3,4% em 2024 e, com o fortalecimento dos investimentos, as ações de recuperação e os recursos destinados à região, o PIB do Rio Grande do Sul, pela primeira vez na década, cresceu mais do que a média nacional, ficando em 4,9%. Nos últimos 3 anos, foi a primeira vez que o crescimento do estado superou a média nacional”, afirmou Renan Filho.

### Fim da espera

Investimentos robustos permitem a finalização de grandes obras, como o Contorno do Mestre Álvaro na BR-101, no Espírito Santo. A população da Grande Vitória aguardava a entrega havia décadas.

“Na região de Serra, todo o tráfego da BR-101 era por dentro e, em períodos de pico no trânsito, o motorista leva duas horas para dirigir diariamente. Agora desafogou bastante”, celebrou o ministro dos Transportes.

Já no modal ferroviário, o destaque é a retomada dos serviços na Transnordestina, que ficaram quatro anos parados. “Essa é a maior obra de infraestrutura do Nordeste, são R\$12 bilhões de investimento para que o projeto esteja andando a pleno vapor. Há 4 mil homens trabalhando para construir a maior ferrovia que vai ligar o Piauí ao Ceará e a Pernambuco, conectando três portos importantes”, disse.

### O que vem por aí

Uma das prioridades da pasta para o próximo semestre é a conclusão de importantes obras que o governo passado deixou inacabadas. Uma delas é a ponte de Xambioá, sobre o Rio Xingu, no Pará.

“Todas as providências foram tomadas e essa ponte será entregue agora, no segundo semestre deste ano. A ligação entre o agro do Maranhão com o agro do Piauí também está em pauta, com a construção das pontes nas cidades de Tasso Fragoso e Ribeiro Gonçalves”, finalizou Renan Filho.

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

*Data: 21/08/2025*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – O BRASIL EXPORT MINAS E ENERGIA**

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

A decisão do Grupo Brasil Export de lançar o Brasil Export Minas e Energia, um novo fórum de debates voltado para os segmentos de petróleo, gás, energia e mineração, mostra a importância e, em especial, a urgência de se discutir os desafios e o potencial desses setores, estratégicos para a economia brasileira. O evento, que terá uma edição nacional e, ainda, painéis nos fóruns regionais do Brasil Export, nasce com a proposta de reunir os principais players e autoridades desses mercados para analisar os caminhos para o seu desenvolvimento.

O anúncio, feito nessa quarta-feira, dia 20, pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, demonstra a ambição de dar a esses mercados a mesma visibilidade que o grupo já confere aos segmentos de transportes, portos e logística.

A importância de se debater os setores de petróleo, gás, energia e mineração reside na necessidade de levar os desafios desses mercados para o centro da agenda nacional. São segmentos econômicos que representam 17% do Produto Interno Bruto nacional e geram mais de 1,5 milhão de



empregos, como destacado pelo deputado federal general Eduardo Pazuello (PL-RJ), que é presidente da Frente Parlamentar em Apoio ao Petróleo, Gás e Energia e acompanhou o anúncio de Julião. Mas essas atividades enfrentam questões complexas, que vão desde a segurança energética até a transição para fontes renováveis, e precisam de um espaço qualificado para o debate.

Nesse contexto, o Brasil Export Minas e Energia nasce como uma plataforma crucial para que os problemas sejam identificados e as soluções, construídas de forma colaborativa. A integração dos debates regionais e a realização de um evento nacional permitem uma abordagem abrangente, que considera as particularidades de cada região e articula as propostas em uma visão de país. Essa sinergia entre a ação local e a nacional é fundamental para ajudar na solução e, como resultado, no desenvolvimento desses mercados.

O novo fórum surge em um momento oportuno, em que o Brasil se posiciona como um protagonista na transição energética e busca atrair investimentos para a exploração de novas fronteiras, como a Margem Equatorial. A mineração, por sua vez, enfrenta o desafio de ser mais sustentável e de agregar valor à produção. A visibilidade que o Brasil Export pode dar a esses temas é um passo crucial para que as decisões sejam tomadas com base em informações qualificadas e com o envolvimento de todos os stakeholders.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 21/08/2025*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS - FALTA DE ESPAÇO EM TERMINAIS DE CONTÊINERES TRAVA EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS, ALERTA CNI**

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

### ***SUPERINTENDENTE WAGNER CARDOSO AFIRMOU NA CÂMARA QUE CONGESTIONAMENTO NOS PORTOS JÁ MANTÉM CARGAS REPRESADAS POR ATÉ 40 DIAS***

A falta de espaço para a operação de contêineres nos portos brasileiros é um grande obstáculo para as exportações do Brasil, afirmou Wagner Cardoso, superintendente de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI), nessa terça-feira, dia 19, durante audiência pública na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

### **CONGESTIONADOS**

O superintendente da CNI destacou que a movimentação de contêineres no Brasil cresceu 20% em 2024 em relação ao ano anterior, resultando no esgotamento dos terminais. “Nossos portos estão congestionados. Passou a ser comum um contêiner ficar de 30 a 40 dias no terminal, o que é muito ruim porque a carga fica represada. Isso não existe no mundo. Só existe em tempo de guerra ou de pandemia. É muito ruim porque a carga fica represada e gera custos para o embarcador”, alertou.

### **LIMITE ULTRAPASSADO**

Cardoso mencionou dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) que recomendam que terminais operem com no máximo 65% de sua capacidade para garantir eficiência. Segundo ele, entre os principais portos brasileiros, apenas o de Rio Grande (RS) não está com a capacidade esgotada. De acordo com o superintendente, 77% dos embarques foram cancelados ou sofreram atrasos no ano passado.

### **NOVOS TERMINAIS**

Nesse cenário, o representante da CNI reforçou a necessidade de mais espaço para movimentação de cargas e a urgência de tirar do papel as licitações de novos terminais. E observou que o Ministério de Portos e Aeroportos anunciou leilões para 2025, mas apenas dois são focados em contêineres: o Tecon Santos 10, para o Porto de Santos (SP), e o Terminal de Contêineres de Fortaleza (MUC04).

### **TECON SANTOS 10**

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, reforçou, nessa quarta-feira, dia 20, que o leilão do Tecon Santos 10, o megaterminal de contêineres e carga geral planejado para o Porto de Santos (SP), ocorrerá em dezembro e será o maio do setor. Ele está na espera do parecer do

Tribunal de Contas da União (TCU) sobre o empreendimento e as regras para o seu arrendamento. O relator do caso no TCU, ministro Antônio Anastasia, deve emitir seu parecer no início do próximo mês. A expectativa, então, é que o processo seja votado pela Corte ainda em setembro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/08/2025

## NACIONAL - NOVAS LIDERANÇAS NA ANTT E NA ANTAQ RECEBEM AVAL DO SENADO

Plenário confirmou dirigentes para as agências de transportes terrestres e aquaviários, em votação que incluiu também ANSN e ANM

Por **GABRIELA LOUSADA** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio já ocupa interinamente a diretoria-geral da ANTT desde fevereiro, quando terminou o mandato de Rafael Vitale Rodrigues**

O Senado aprovou na noite de quarta-feira (20), durante sessão deliberativa ordinária, os nomes de oito indicados para cargos em agências reguladoras. As votações com os candidatos, realizadas na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), aconteceram pela manhã e no início da tarde sob presidência do senador Marcos Rogério (PL-RO).

Na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), foram aprovados Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio para diretor-geral e Alex Antonio de Azevedo Cruz como membro da diretoria. Diretor da ANTT desde 2021, Sampaio recebeu 55 votos favoráveis, um voto contrário e duas abstenções. Ele já ocupa interinamente a diretoria-geral da ANTT desde fevereiro, quando terminou o mandato de Rafael Vitale Rodrigues.

Indicado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva para a diretoria da ANTT, Cruz é assessor especial da Presidência da Infra S.A., empresa pública que presta serviços para a infraestrutura de transportes, e foi aprovado com 50 votos favoráveis, sete contrários e uma abstenção.

Na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), receberam aprovação Frederico Carvalho Dias, como diretor-geral, e Renata Sousa Cordeiro, para ouvidoria. Dias, indicado para a vaga decorrente do término do mandato de Eduardo Nery Machado Filho, teve 47 votos favoráveis, cinco contrários e uma abstenção.

Renata foi aprovada com 52 votos favoráveis, dois contrários e uma abstenção. Ela é advogada e já prestou assessoria jurídica em diversos órgãos públicos, como Câmara dos Deputados e Ministério dos Transportes. Os indicados da ANTT e da Antaq foram aprovados por unanimidade na CI.

Na Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN), Lorena Pozzo, vai assumir como diretora de instalações radioativas e controle após receber 40 votos favoráveis, três contrários e uma abstenção. Pesquisadora do Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (Ipen), Lorena atua como coordenadora do Núcleo de Avaliação de Tecnologias em Saúde do instituto.

Alessandro Facure Neves de Salles foi aprovado com 43 votos a favor e quatro contrários ao cargo de diretor-presidente da ANSN. Ele atua desde 2002 na Comissão Nacional de Energia Nuclear (Cnen), onde já foi chefe de divisão e coordenador-geral. Atualmente ocupa o cargo de Diretor de Radioproteção e Segurança Nuclear da comissão.

Ainda para a ANSN, Ailton Fernando Dias teve 51 votos favoráveis, dois contrários e duas abstenções para assumir como diretor de instalações nucleares e salvaguardas. Dias é chefe da Divisão de Controle de Rejeitos Radioativos e Nucleares da Comissão Nacional de Energia Nuclear

(CNEN) desde 2019. Essa é a primeira vez, desde sua criação, em 2021, que a ANSN terá uma diretoria formada.



**Frederico Carvalho Dias, indicado para a diretoria-geral da Antaq decorrente do término do mandato de Eduardo Nery, teve 47 votos favoráveis, cinco contrários e uma abstenção**

José Fernando de Mendonça Gomes Júnior foi aprovado como diretor da Agência Nacional de Mineração (ANM) com 48 votos favoráveis, 10 contrários e uma abstenção. Gomes Júnior foi indicado pela Presidência da República, na vaga decorrente do término do mandato de Guilherme Santana Lopes Gomes. Desde 2023, Gomes Júnios é presidente da Companhia de Saneamento do Pará e membro de seu Conselho de

Administração, além de vice-presidente da Associação Brasileira das Empresas Estaduais de Saneamento.

As indicações seguem agora para posse, após o trâmite formal no Senado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/08/2025

## NACIONAL - PORTOS DO PARANÁ CONQUISTA SEXTO TULO CONSECUTIVO NO PRÊMIO PORTOS + BRASIL

Complexos de Paranaguá e Antonina foram reconhecidos pelo Ministério de Portos e Aeroportos em avaliação que mede eficiência, transparência e gestão

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



**A delegação paranaense, formada por representantes do Governo do Estado e da Portos do Paraná, recebeu o prêmio principal das mãos do ministro de Portos, Silvio Costa Filho**

Pela sexta vez consecutiva, a Portos do Paraná – que administra os portos de Paranaguá e Antonina – conquistou o tulo de melhor gestão portuária no Prêmio Portos + Brasil, entregue na quarta-feira (20), em Brasília. O prêmio é concedido pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Portos.

Os portos de Paranaguá e Antonina receberam o prêmio Ranking IGAP, o principal da noite. O Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP) analisa 30 métricas, entre elas eficiência operacional, manutenção dos acessos aquaviários, regularidade fiscal e transparência de dados. Em segundo lugar ficou o Porto de Suape (PE) e em terceiro o Porto de São Francisco do Sul (SC).

O reconhecimento foi entregue ao governador Carlos Massa Ranho Junior (PSD), aos secretários estaduais de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex, e de Cidades, Guto Silva, além do diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

“No Brasil temos portos importantes em várias regiões, por isso esse prêmio nos orgulha muito. O Porto de Paranaguá é o principal terminal portuário para escoamento de proteína animal, um dos mais importantes e eficientes do Brasil, e temos batido recordes de movimentação, inclusive ultrapassando já no ano passado a meta estipulada para 2030”, comemorou o governador Ranho Junior. “Para esse ano vamos chegar em 70 milhões de toneladas. O porto está ficando cada vez mais moderno, eficiente, e se consolida como um dos principais da América do Sul”.

Em 2024, a Portos do Paraná movimentou 66,7 milhões de toneladas, batendo o recorde histórico de movimentação anual. Neste ano, incluindo exportações e importações, os portos paranaenses já alcançaram 34 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2025, volume 1,4% superior ao registrado no mesmo período do ano passado e novo recorde histórico para o período.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, destacou o esforço coletivo da autoridade portuária: “A Portos do Paraná trabalha com muito afinco. Chegar ao sexto tulo não é fácil. Estamos trabalhando para gerar velocidade logística e crescimento para o Estado. Todos os nossos colaboradores se dedicam diariamente em prol do Paraná e os desafios estão aumentando. Nosso papel é manter uma evolução constante”.

### Outras categorias

Além da Portos do Paraná, diversos portos públicos e terminais privados foram reconhecidos na 6ª edição do Prêmio Portos + Brasil. O evento, realizado em Brasília, destacou avanços em gestão, movimentação e inclusão social no setor portuário.

Este é o segundo ano de inclusão da categoria Igualdade de Gênero, que valoriza os portos com maior participação feminina em seus quadros e cargos de liderança. O objetivo da premiação é estimular práticas modernas de gestão e consolidar um banco de dados sobre o setor portuário nacional.

**Confira a lista completa dos premiados em cada categoria:**

|   |   |   |
|---|---|---|
| <b>Ranking IGAP</b><br>Portos do Paraná   | <b>TUP</b><br>Terminal de Praia Mole – Vale S.A.  | <b>Arrendamento</b><br>Tecon Suape  |
| <b>Avanço IGAP</b><br>1ª) Companhia Docas do Ceará<br>2ª) Companhia Docas da Paraíba<br>3ª) Empresa Maranhense de Administração Portuária | <b>Arrendamento</b><br>Companhia Portuária Baía de Sepetiba – Vale S.A.                                 | <b>Movimentação Total - Variação Absoluta</b><br>PortosRio - Porto de Itaguaí |
| <b>Igualdade de Gênero</b><br>Porto Organizado<br>Companhia Docas do Pará   | <b>Movimentação Total - Variação Percentual</b><br>Porto Organizado<br>Companhia Docas de São Sebastião | <b>TUP</b><br>Terminal Marítimo de Ponta da Madeira – Vale S.A.               |
|   | <b>TUP</b><br>Terminal Portuário Novo Remanso   | <b>Arrendamento</b><br>Tecon Santos   |



Companhia Docas da Paraíba e Empresa Maranhense de Administração Portuária, segunda e terceira colocadas na categoria Avanço IGAP



Companhia Docas do Pará, vencedora na categoria Igualdade de Gênero - Porto Organizado



Tecon Suape, vencedor na categoria  
 Movimentação Total - Arrendamento



PortosRio - Porto de Itaguaí, vencedor na categoria  
 Movimentação Total - Variação Absoluta - Porto Organizado



Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, vencedor  
 na categoria Movimentação Total - Variação Absoluta - TUP



Tecon Santos, vencedor na categoria Movimentação  
 Total - Variação Absoluta - Arrendamento



Terminal de Praia Mole, vencedor  
 na categoria Igualdade de Gênero - TUP



Companhia Portuária Baía de Sepetiba, vencedora  
 na categoria Igualdade de Gênero - Arrendamento



Companhia Docas de São Sebastião, vencedora na categoria  
 Movimentação Total - Variação Percentual - Porto Organizado



Terminal Portuário Novo Remanso, vencedor na categoria  
 Movimentação Total - Variação Percentual - TUP

### SEM CATEGORIA - COSTA FILHO DEFENDE PRESERVAÇÃO DA PASTA DE PORTOS E AEROPORTOS

Durante o Prêmio Portos + Brasil, o ministro destacou o papel das concessões e ressaltou a importância da parceria público-privada

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



**“É muito importante que possamos ter nesses próximos anos a preservação do Ministério de Portos e Aeroportos”, disse o ministro Silvio Costa Filho em seu discurso na cerimônia**

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou a importância da integração entre os setores público e privado e defendeu a preservação da pasta que comanda durante a cerimônia do Prêmio Portos + Brasil, realizada na quarta-feira (20), em Brasília.

“A parceria do setor público com o privado é fundamental para o desenvolvimento do Brasil”, afirmou. Em sua fala, Costa Filho destacou que o país vive um cenário favorável às concessões. “Nós estamos vivendo o melhor momento das concessões no Brasil. Nós temos mais de R\$ 250 bilhões em concessões no Brasil. E este ano de 2025 será o melhor ano de concessões no Brasil. Isso significa que o setor privado está ávido por investimentos. Ele acredita no Brasil”.

Ao fazer um balanço dos quase dois anos de gestão, que serão completados no dia 13 de setembro, o ministro disse confiar que o setor portuário continuará avançando, especialmente com a implementação de reformas estruturais. “À medida que tivermos a reforma tributária aprovada, a reforma trabalhista, que é muito importante para o Brasil, o novo marco legal do saneamento básico, a reforma previdenciária feita e que façamos nesse segundo semestre a reforma administrativa, fundamental para o nosso país, eu tenho muita confiança que o setor portuário vai crescer ainda mais”.

Costa Filho também reforçou a necessidade de continuidade da pasta que comanda. “É muito importante que possamos ter nesses próximos anos a preservação do Ministério de Portos e Aeroportos”, disse.

Na cerimônia, foi anunciada a data do primeiro leilão de concessão de um canal de navegação da América Latina, em Paranaguá (PR), marcado para o dia 22 de outubro. O ministro destacou o alcance do projeto: “A partir daí está criada uma jurisprudência, penso eu, na Antaq e também no próprio ministério. Porque teremos o Porto de Itajaí (SC), o Porto de Santos (SP), os portos da Bahia, entre outros portos, que já querem pegar essa modelagem de Paranaguá”.

#### Em Santos

Nesta quinta-feira (21), Costa Filho estará em Santos acompanhado do ministro do Empreendedorismo, Márcio França, e do presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Bruno Dantas. Junto ao presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, eles cumprirão agenda no porto, com visita às obras de derrocagem para aprofundamento do canal, navegação pelo trajeto do túnel Santos-Guarujá e outras inspeções.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/08/2025

### PRÊMIO PORTOS + BRASIL - CEO DO BRASIL EXPORT ENALTECE AVANÇOS DA GESTÃO PÚBLICA

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



### ***Fabrício Julião destacou o empenho do MPor, das autoridades portuárias e dos terminais privados na modernização do setor***

O Prêmio Portos + Brasil, entregue na quarta-feira (20), em Brasília (DF), foi celebrado como um marco para o setor portuário pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, responsável pela organização do evento. Primeiro a discursar na cerimônia, Julião fez questão de destacar o empenho do Ministério de Portos e Aeroportos, das autoridades portuárias e dos terminais privados na modernização do setor.

Para ele, a premiação é motivo de grande alegria e reflete os avanços recentes da gestão pública voltada ao setor. “Isso representa o quanto o Ministério investiu em governança, modernidade, inovação e tecnologia para que os portos pudessem criar essa competição saudável”.

Julião também enfatizou que o evento simboliza conquistas importantes para a melhoria contínua da infraestrutura portuária brasileira. “Quero mais uma vez reforçar o quanto nós avançamos em governança e qualidade e também o quanto avançamos de forma geral para que os portos possam melhorar”.

O Grupo Brasil Export esteve à frente da organização desta edição do Prêmio Portos + Brasil.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 21/08/2025**

### **NACIONAL - PRESIDENTE DA CNT DEFENDE PORTOS EFICIENTES E MÃO DE OBRA QUALIFICADA**

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



### ***Vander Costa ressaltou o papel estratégico do setor para atender ao crescimento das exportações***

O presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa, destacou a relevância da infraestrutura portuária para o escoamento da produção brasileira durante a cerimônia de entrega do Prêmio Portos + Brasil, realizada na quarta-feira (20), em Brasília (DF). Uma das autoridades a discursar no evento, ele ressaltou o papel estratégico do setor para atender

ao crescimento das exportações.

“O Brasil é um país que tem crescido muito na produção de commodities que precisam ser exportadas para o mundo”, afirmou.

Ao falar sobre a atuação da entidade que representa, Vander frisou a necessidade de portos eficientes e modernos para garantir competitividade internacional. “A CNT, que cuida de todos os modais, vê com atenção a importância de se ter portos atrativos e eficientes”, disse.

O dirigente também chamou atenção para a qualificação profissional como fator essencial para a evolução do setor. “Precisamos qualificar a mão de obra para permitir que este prêmio, nos próximos

anos, tenha um prestígio ainda maior. E o sistema Sest-Senat está aqui para isso. Para qualificar mão de obra, para poder melhorar tanto os trabalhadores nos portos quanto os embarcados”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/08/2025

## REGIÃO SUL - PARANAGUÁ TERÁ LEILÃO INÉDITO DE CANAL DE NAVEGAÇÃO EM OUTUBRO

Data foi anunciada pelo secretário nacional de Portos, que também citou avanços em Itajaí e novas categorias do Prêmio Portos + Brasil

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



**Segundo o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, a premiação passará a incluir no próximo ano duas novas categorias: uma voltada à inovação e outra à relação porto-cidade**

O primeiro leilão de concessão de um canal de acesso de porto público no Brasil já tem data marcada. A disputa, que envolve o canal de Paranaguá (PR), está prevista para o dia 22 de outubro. O anúncio foi feito pelo secretário nacional de Portos, Alex Ávila, durante a

cerimônia de entrega do Prêmio Portos + Brasil, realizada na quarta-feira (20), em Brasília.

Segundo o secretário, a definição da data foi possível graças ao trabalho conjunto do Ministério de Portos e Aeroportos, da Infra S.A., da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e à aprovação do Tribunal de Contas da União (TCU).

Ávila informou ainda que o governo deve protocolar no TCU, ainda esta semana, o processo referente à modelagem do projeto de concessão do canal do Porto de Itajaí (SC). “Esperamos no menor prazo possível, algo como 90 a 120 dias, estarmos novamente divulgando a data de um importante leilão”, afirmou.

O secretário também destacou a relevância do Portos + Brasil, prêmio anual que reconhece o desempenho das autoridades portuárias do país. “O Portos + Brasil já se consolidou como uma política pública de estímulo à modernização do sistema portuário nacional”, disse.

Durante a cerimônia, Ávila elogiou a atuação do Grupo Brasil Export, responsável pela organização da edição deste ano, e anunciou novidades para 2026. Segundo ele, a premiação passará a incluir duas novas categorias: uma voltada à inovação e outra à relação porto-cidade.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/08/2025

## REGIÃO SUL - GOVERNADOR PROJETA SALTO DE QUALIDADE PARA PORTO PARANAENSE

Ratinho Júnior destacou a importância da concessão do canal de acesso ao porto, iniciativa inédita na América Latina

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

O governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Júnior (PSD), ressaltou os avanços previstos para o Porto de Paranaguá durante a cerimônia de entrega do Prêmio Portos + Brasil, realizada na quarta-feira (20), em Brasília (DF).

Ratinho Júnior destacou a importância da concessão do canal de acesso ao porto, iniciativa inédita na América Latina. O modelo de concessão, segundo o governador, trará mais segurança e competitividade ao terminal paranaense.



**Segundo o governador paranaense, o leilão de concessão do canal do Porto de Paranaguá é uma demonstração da atenção que o Ministério de Portos e Aeroportos dá aos estados**

“Vai dar um salto de qualidade para o nosso Porto de Paranaguá. Nós vamos ter uma concessão de 30 anos, dando tranquilidade para os operadores. Além disso, vamos ter um avanço no aprofundamento do nosso canal, que hoje gira em torno de 13,5m, passando para 16 metros ao longo dos anos, ampliando cada vez mais

a capacidade de carga e descarga e também a capacidade também de embarque de carga nos navios”.

Em seu discurso, Ratinho Júnior também fez questão de reconhecer o trabalho do Ministério de Portos e Aeroportos. “Gostaria de, publicamente, fazer um reconhecimento ao trabalho do ministro Silvio Costa Filho, juntamente com a sua equipe. Ele vem conduzindo o Ministério de maneira muito próxima dos estados, em especial aqueles que têm portos. Muito acessível e com uma capacidade técnica de agilidade resolutiva que há muito tempo não se via nessa área”.

Segundo o governador paranaense, o leilão de concessão do canal do Porto de Paranaguá é uma demonstração dessa atenção que o Ministério de Portos e Aeroportos dá aos estados.

### CELEBRAÇÃO



Ao final da cerimônia de entrega do Prêmio Portos + Brasil, realizada na quarta-feira, em Brasília (DF), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e as demais autoridades presentes se uniram aos representantes das Autoridades Portuárias e de terminais privados laureados para a tradicional foto com todos juntos. O Portos + Brasil, que teve a edição deste ano organizada pelo Grupo Brasil Export, visa reconhecer os avanços conquistados pelos portos organizados e Terminais de Uso Privado (TUPs) brasileiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 21/08/2025

### BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT TERÁ NOVO EVENTO VOLTADO PARA MINERAÇÃO, PETRÓLEO, GÁS E ENERGIA

Anúncio foi feito durante reunião do Conselho Nacional, em Brasília, e marca a principal aposta do grupo para 2026

**De Brasília - PATRÍCIA FAHLBUSCH**

O Brasil Export Minas e Energia será o novo fórum de debates do Grupo Brasil Export, começando a ser realizado no próximo ano. O anúncio foi feito pelo CEO do grupo, Fabrício Julião, durante a reunião do Conselho Nacional do Fórum Brasil Export, realizada nessa quarta-feira (20), em Brasília (DF). O evento, que terá lançamento oficial em outubro, nasce com a proposta de debater os desafios para o desenvolvimento dos mercados de mineração, petróleo, gás e energia, além de reunir os principais players desses setores e as autoridades.



**Entre os representantes do Congresso presentes na reunião liderada por Fabrício Julião, estavam os deputados federais general Eduardo Pazuello, Arthur Maia e Vinicius Carvalho**

“O Brasil Export Minas e Energia será nossa grande bandeira para o ano que vem”, afirmou Fabrício Julião, que na próxima semana viajará para o Rio de Janeiro para, entre outros compromissos, participar de reunião com representantes da Petrobras.

Segundo o CEO, a proposta é que os fóruns regionais do Brasil Export – Norte Export, Nordeste Export, Centro-Oeste Export, Sudeste Export e Sul Export – tenham painéis voltados à mineração, petróleo, gás e energia – serão debates locais do Brasil Export Minas e Energia. E que será realizado um fórum nacional, que acontecerá no primeiro semestre. Já no segundo semestre, haverá a tradicional edição nacional do Brasil Export, que trata dos segmentos de transportes, portos e logística.

**SEGUNDO O CEO, A PROPOSTA É QUE OS FÓRUMS REGIONAIS DO BRASIL EXPORT - NORTE EXPORT, NORDESTE EXPORT, CENTRO-OESTE EXPORT, SUDESTE EXPORT E SUL EXPORT - TENHAM PAINÉIS VOLTADOS À MINERAÇÃO, PETRÓLEO, GÁS E ENERGIA - SERÃO DEBATES LOCAIS DO BRASIL EXPORT MINAS E ENERGIA. E QUE SERÁ REALIZADO UM FÓRUM NACIONAL, QUE ACONTECERÁ NO PRIMEIRO SEMESTRE. JÁ NO SEGUNDO SEMESTRE, HAVERÁ A TRADICIONAL EDIÇÃO NACIONAL DO BRASIL EXPORT, QUE TRATA DOS SEGMENTOS DE TRANSPORTES, PORTOS E LOGÍSTICA**

Presente no anúncio do novo fórum, o deputado federal general Eduardo Pazuello (PL-RJ), que é presidente da Frente Parlamentar em Apoio ao Petróleo, Gás e Energia, parabenizou o Grupo Brasil Export pela criação do Brasil Export Minas e Energia. E destacou o papel do evento de discutir os desafios enfrentados nesses segmentos, dando maior visibilidade a essas questões e, como resultado, ajudando em seu desenvolvimento.

Pazuello também reafirmou que a atuação da frente parlamentar reflete as intenções e esforços dos congressistas para a garantia da segurança energética no Brasil e para a melhoria da qualidade de vida de toda a população. Os números do setor de óleo e gás no país mostram o potencial e a relevância desse segmento. Em relação aos empregos, por exemplo, são mais de 1,5 milhão de postos de trabalho gerados. O setor representa 17% do Produto Interno Bruto nacional, além de ser responsável por 45% da energia primária.

Também participaram da reunião do Conselho Nacional do Brasil Export o diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Daniel Maia Vieira; o secretário nacional de Portos, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Alex Ávila; e o novo secretário-executivo do MPor, Tomé Franca. Ao ser apresentado nesse novo cargo por Fabrício Julião aos presentes, Franca declarou que substituir a ex-secretária Mariana Pescatori é um grande desafio.

“Me apaixonei muito pela aviação, mas todo mundo que é do setor de portos e hidrovias diz que é mais apaixonante. Já, já estarei apaixonado também. Mariana (Pescatori) foi uma grande secretária-executiva, e vamos continuar seguindo os seus passos, porque ela deixou um grande legado”, declarou Tomé Franca, que assumiu o cargo no último dia 12.

Entre os representantes do Congresso Nacional presentes na reunião, estavam os deputados federais Arthur Maia (União Brasil-BA) e Vinicius Carvalho (Republicanos-SP).

### Missão França

O deputado Vinicius Carvalho vai acompanhar a comitiva do Brasil Export na viagem técnica à França, prevista para o próximo mês. Carvalho irá em missão oficial, como presidente do Grupo

Parlamentar de Amizade Brasil-França. O político destacou a atuação do Brasil Export na relação que, segundo ele, se faz necessária para a busca da eficiência do setor de infraestrutura no País.

“O Brasil Export tem papel determinante não só na interlocução entre os players nacionais, como também os internacionais. A França, como outros países da Europa, é referência no que diz respeito à questão da infraestrutura, e a infraestrutura é um sistema que transcende todo e qualquer tipo de modal”, afirmou Vinicius Carvalho.

O deputado federal Arthur Maia, relator do PL 733/25, que trata do novo marco legal dos portos na comissão especial criada na Câmara dos Deputados, elencou os pontos mais sensíveis que afetam o setor portuário, acrescentando que a atuação do Brasil Export, como maior movimento de infraestrutura do País, é indispensável para a troca de informações e a elaboração de um texto mais alinhado e condizente com as necessidades do segmento.

“O grande problema que atinge o setor hoje é a burocracia. Para se fazer qualquer tipo de implantação de projeto ou de modificação de uma planta que exista em um terminal portuário, são feitas muitas exigências, há muitas dificuldades, os processos tramitam por diferentes órgãos, então a burocracia traz grandes dificuldades para o Brasil.

Outros pleitos que devemos dar atenção especial são a navegação de cabotagem, a relação entre empregados e empregadores e as questões ambientais. O Brasil Export é um grande parceiro, e estamos juntos para tornar a legislação moderna, eficiente e desburocratizada, porque isso vai fazer o nosso país crescer”, concluiu Arthur Maia.

### Novos membros

No encerramento da reunião do Conselho Nacional, foram empossados cinco novos membros do colegiado. São eles: Marcello Di Gregório, diretor da Super Terminais; Aristides Russi Jr., CEO da JBS Terminais; Evandro Pause, diretor-executivo do Ogmo Santos; José Luis Vidal, membro do Conselho de Administração da Bemisa; e Ricardo Buteri, CCO da Santos Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/08/2025

## NACIONAL - PARLAMENTARES E SETOR PRIVADO DEFENDEM MAIS AUTONOMIA PARA PORTOS ORGANIZADOS

Discutido por Comissão Especial, Projeto de Lei 733/2025 prevê desburocratização e fortalecimento das autoridades portuárias locais

Por Cássio Lyra [cassio.lyra@redebnews.com.br](mailto:cassio.lyra@redebnews.com.br)



***A Comissão realizou uma audiência pública para debater pontos de desburocratização que estão previstos e defendidos dentro do novo marco legal regulatório do setor portuário***

A Comissão Especial que debate sobre o Projeto de Lei (PL) 733/2025, que propõe a revisão da Lei dos Portos (12.815/ 2013) realizou, na quarta-feira (20), uma audiência pública para debater pontos de desburocratização que estão previstos e defendidos dentro do novo marco legal regulatório do setor. Entidades que representam a classe empresarial

portuária defenderam a descentralização dos portos organizados, visando aumento da competitividade das operações e dar maior autonomia às Autoridades Portuárias.

**“O OBJETIVO BÁSICO DA LEI É A TRANSFERÊNCIA DOS PONTOS DOS TUPS AOS PORTOS ORGANIZADOS, PARA QUE O SETOR EMPRESARIAL TENHA LIBERDADE, REDUÇÃO DE BUROCRACIA EM AMBOS OS SISTEMAS”**



**SÉRGIO AQUINO**  
presidente da Fenop

A sessão pública, realizada em Brasília (DF), foi pedida pelos deputados Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), Leo Prates (PDT-BA), Daniela Reinehr (PLSC), Carlos Zarattini (PT-SP), Gabriel Nunes (PSD-BA), Beto Richa (PSDB-PR) e Adriana Ventura (Novo-SP).

**“(A IDEIA É) BUSCAR DAR AOS PORTOS AUTONOMIA PARA PODEREM DECIDIR SOBRE COMO SERÃO AS METODOLOGIAS, DECISÕES, FORMAS DE ADMINISTRAR”**

**DEPUTADO ARTHUR MAIA**  
relator da

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, fez uma apresentação detalhando os processos de operações no comparativo entre portos públicos (organizados) e os Terminais de Uso Privado e que o PL tem como proposta de ajustar e aprimorar em termos da legislação os processos.

Segundo ele, os portos públicos apresentam problemas e grandes dificuldades, além de excessos de burocracia, para poder exercer suas atividades. Embora os TUPs também enfrentam questões burocráticas, a iniciativa privada possui uma maior liberdade para gestão de negócios, investimentos, gestão portuária, entre outros.

“O objetivo básico da lei é a transferência dos pontos dos TUPs aos portos organizados, para que o setor empresarial tenha liberdade, redução de burocracia em ambos os sistemas. Que a burocracia não seja um fator para forçar, atrair ou impedir que o setor empresarial vá para um lado ou para outro. Queremos competitividade desses dois regimes, com total isonomia, porque isso vai gerar competitividade ao sistema e gerar empregos”, analisou.

Aquino criticou que a burocracia dentro do setor não tem sido usada, na prática, como está previsto dentro da parte teórica, e que isso é uma das grandes defesas do setor empresarial dentro do PL.

Por fim, o presidente da Fenop defendeu uma maior atuação das Autoridades Portuárias visando temas como planejamentos, arrendamentos, dragagem e fiscalizações. Dentro da atual legislação, os assuntos são discutidos pelo Ministério de Portos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

“Isso não é uma crítica à Antaq ou ao Ministério. Nossa crítica é para a lei, que fez algo em que no mundo não se pratica. Assim, criando enfraquecimento da Autoridade Portuária local”, finalizou.

**Relator**

O relator da Comissão Especial, deputado Arthur Maia (União BA), destacou a descentralização e a desburocratização como pontos-chaves do Projeto de Lei. “(A ideia é) Buscar dar aos portos autonomia para poderem decidir sobre como serão as metodologias, decisões, formas de administrar, que facilitem o andamento de trabalhos e possam desenvolver mais eficiência em suas funções. Outro ponto é a desburocratização. Certamente, são duas coisas que me parecem que são complementares, têm de caminhar juntas”, comentou.

Segundo Maia, a comissão vai preparar nos próximos dias datas para agendas externas, em que os parlamentares que fazem parte do grupo possam realizar visitas técnicas a portos e terminais portuários, com objetivo de aproximar e ter maior conhecimento das operações e das necessidades visando a modernização do setor.

Participaram da audiência Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra); Jesualdo Silva, diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Caio Morel, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec); Ricardo Molitzas, vice-presidente do Instituto Brasil Logística (IBL); Murilo

Barbosa, presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP); Alber Vasconcelos, diretor da Antaq; e Mario Povia, diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/08/2025

## OPINIÃO – DIREITO – O RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS EM MEIO AO DEBATE DE SUA EXPANSÃO COM O TECON SANTOS 10



### VIVIAN RIBEIRO MADSEN FIGUEIREDO

Advogada, Mestre em Direito Político e Econômico,  
Pós-graduanda em Direito Regulatório e Concorrencial

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

Dados preliminarmente divulgados pela Autoridade Portuária de Santos indicam que, no mês de julho, o Porto de Santos alcançou sua maior movimentação histórica, ultrapassando a marca de 17 milhões de toneladas de cargas movimentadas em um único mês em todos os terminais que formam o complexo portuário.

O aumento da movimentação no mês de julho foi consistente em diversos segmentos: crescimento de 10% em graneis sólidos, correspondendo a 900 mil toneladas; o de contêineres aumentou 4%, equivalente a 200 mil toneladas no mesmo mês; e o de cargas soltas cresceu 9%, referente a 85 mil toneladas. Parte desse acréscimo na demanda é atribuída às recentes divulgações de tarifação impostas pelo Governo Norte Americano sobre as importações brasileiras, de modo que os resultados alcançados confirmam a resiliência e a eficiência operacional do Porto de Santos.

Com efeito, os mencionados dados reforçam a relevância do leilão do terminal Tecon Santos 10, visto que o Porto de Santos está chegando no seu limite de movimentação de cargas, corroborando com a importância da ampliação de sua capacidade operacional. A infraestrutura atualmente instalada foi capaz de absorver esse incremento devido a vultosos investimentos realizados pelos operadores portuários para ampliar a sua eficiência nos últimos anos. Não obstante a influência do cenário internacional nos números de julho, a curva de crescimento das movimentações no Porto de Santos se mantém ascendente há anos, e novos recordes são atingidos com frequência, motivando alerta dos operadores portuários quanto ao risco de esgotamento.



Fonte: Autoridade Portuária de Santos

O gráfico a seguir demonstra o crescimento das movimentações neste último mês em comparação com a movimentação média dos últimos cinco anos e com os recordes anteriormente atingidos,



reforçando a informação anteriormente apresentada que o crescimento da movimentação é constante e carece de urgentes providências.

O fato de os terminais atuarem próximos ao limite de sua capacidade é uma condição que exige atenção imediata, sobretudo porque a implantação de novas instalações portuárias demanda anos de planejamento e execução antes de entrarem em operação. Por esse motivo, atualmente, todos os olhares do setor estão voltados para o andamento do projeto de arrendamento do mega terminal de contêineres denominado Tecon Santos 10, cujo leilão está previsto para esse ano pelo Governo Federal.

Referido projeto, atualmente sob análise do Tribunal de Contas da União (TCU), prevê o aumento da capacidade do porto de Santos em 50% e encontra-se em sua segunda modelagem. Por esse motivo, a promessa de realização do leilão ainda esse ano está gerando grande expectativa entre os agentes do setor.

Entretanto, o senso de urgência e a celeridade com que os órgãos públicos estão conduzindo o andamento do Tecon Santos 10 contrastam com o grande debate concorrencial e regulatório, que está intrinsecamente relacionado às restrições de participação no leilão de atuais incumbentes no Porto de Santos, que foram adicionadas sem audiência pública pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e atualmente está sob análise do Tribunal de Contas da União.

Ora, a decisão da agência reguladora em instituir um leilão em duas etapas, sem atender às boas práticas regulatórias referentes à oitiva prévia do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), com o intuito de avaliar os aspectos concorrenciais que envolvem o arrendamento, já resultou em litígios judiciais e elevou a expectativa de revisão da decisão pelo órgão de contas ampliando a competição.

Suscitar controvérsias que resultem em judicialização não condiz com o propósito de celeridade, especialmente quando o compromisso do Governo Federal é de realizar o leilão ainda este ano e é reiteradamente explicitado pelos próprios órgãos responsáveis. Ademais, não é aderente ao interesse público, que já identificou a urgente e necessária ampliação da capacidade do maior porto da América Latina.

Deste modo, diversos agentes do mercado aguardam o posicionamento final do TCU com expectativa pela retirada das restrições concorrenciais que, se mantidas, poderão ensejar eventuais novos litígios, que podem resultar na suspensão do leilão por meses – ou até anos - retardando investimentos indispensáveis para atender ao crescimento da demanda. Diante do recorde histórico de julho, fica evidente que a capacidade atual do porto já opera sob forte pressão e que novos terminais são essenciais para evitar gargalos logísticos.

Conclui-se, assim, que uma decisão que garanta a aplicação do princípio constitucional da livre concorrência no arrendamento do maior terminal de contêineres do país é a medida que se aguarda para que o projeto do Tecon Santos 10 alcance, com a celeridade esperada, o melhor valor de outorga e inicie seus trâmites burocráticos para iniciar os necessários investimentos de ampliação do Porto de Santos, assegurando que a operação do terminal viabilize o seu crescimento operacional, fundamental para garantir o crescimento econômico do País.

**NÃO OBSTANTE A INFLUÊNCIA DO CENÁRIO INTERNACIONAL NOS NÚMEROS DE JULHO, A CURVA DE CRESCIMENTO DAS MOVIMENTAÇÕES NO PORTO DE SANTOS SE MANTÉM ASCENDENTE HÁ ANOS, E NOVOS RECORDES SÃO ATINGIDOS COM FREQUÊNCIA, MOTIVANDO ALERTA DOS OPERADORES PORTUÁRIOS QUANTO AO RISCO DE ESGOTAMENTO DIREITO**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/08/2025



## JORNAL O GLOBO – RJ

### MINISTÉRIO DA GESTÃO NEGA ACERTO SOBRE REFORMA ADMINISTRATIVA COM RELATOR DA PROPOSTA NO CÂMARA

*Por Thaís Barcellos — Brasília*

O Ministério da Gestão negou que tenha negociado algum ponto da proposta da reforma administrativa, relatada pelo deputado Pedro Paulo (PSD-RJ). Em entrevista ao GLOBO, Pedro Paulo afirmou que havia alterado um dos pontos da sua proposta.

O deputado queria instituir o teto salarial do funcionalismo para os executivos de estatais não dependentes e não listadas na Bolsa, como Caixa e BNDES. Segundo ele, contudo, após conversa com o governo, a proposta deve excepcionalizar o presidente e os vice-presidentes das empresas.

Pedro Paulo, que é coordenador do Grupo de Trabalho da reforma, deve apresentar o relatório nas próximas semanas.

--- Para ser secretário, ou até para ser presidente de empresa no nível municipal, tem que seguir o teto do serviço público. E por que determinadas estatais do governo federal não dependentes e que não estão listadas em Bolsa, não? Isso é até mecanismo interessante para estimular que o próprio funcionário público dessas estatais ocupe essas posições. E diminui a politização. Valeria para Caixa, BNDES, Dataprev, Serpro (por exemplo). --- disse Pedro Paulo.

--- Estão excluídos o presidente e o vice-presidente, não era o meu desejo inicial, mas, em conversa com o governo federal, foi um dos pontos que a gente negociou. É de diretor para baixo.

Em nota, porém, o Ministério da Gestão afirmou, em nota, que "não negociou nenhum ponto da Reforma Administrativa com o grupo de Trabalho coordenado pelo deputado Pedro Paulo".

"Em reuniões técnicas, a equipe do MGI apenas comentou propostas iniciais do GT e apresentou pontos que já estavam na agenda do ministério, como a avaliação de desempenho", disse, reconhecendo a importância das discussões em curso sobre o assunto no Legislativo.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 21/08/2025*

### BNDES TERÁ 'SURPRESAS IMPORTANTES' NO CRÉDITO EMERGENCIAL CONTRA TARIFAÇÃO DE TRUMP, DIZ MERCADANTE

Presidente do banco de fomento evitou antecipar condições de juros e prazos, mas prometeu agilidade após definição, pelo governo federal, de detalhes das medidas de socorro a exportadores

*Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro*

Sem dar detalhes nem adiantar condições de juros, presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, prometeu agilidade e "surpresas importantes" nas linhas de crédito que o governo federal lançará, como parte do pacote de medidas para mitigar os efeitos negativos da sobretaxa imposta pelos Estados Unidos sobre as exportações do Brasil.

Uma linha de crédito de cerca de R\$ 3 bilhões, usando recursos do Fundo de Garantia à Exportação (FGE), é a peça central do pacote de medidas anunciado na semana passada.



**Navio atracado no Porto de Santos, principal porta de saída das exportações do país — Foto: Maria Isabel Oliveira**

O BNDES já é, atualmente, o operador financeiro do FGE. Segundo Mercadante, o banco de fomento vai “coordenar” a aplicação das medidas, mas o desenho final do pacote, incluindo as condições de juros e prazo da linha de crédito e as condições exigidas das empresas para recorrerem a ela, será definido pela equipe econômica, em Brasília.

– Vamos ter surpresas importantes, que serão inovações muito importantes nessa linha – afirmou Mercadante, em entrevista na apresentação dos resultados do BNDES no segundo trimestre. – Assim que o presidente Lula bater o martelo sobre como será, o BNDES está pronto para acelerar e fazer da forma mais rápida e eficiente.

### **Assim como na reconstrução do Rio Grande do Sul**

Mercadante comparou o pacote de contingência para enfrentar o tarifado de Trump com as medidas de apoio às empresas do Rio Grande do Sul na reconstrução dos estragos provocados pelas enchentes que assolaram o estado na virada de abril para maio de 2024. E prometeu agilidade:

– No Rio Grande do Sul, no crédito direto do BNDES, aumentamos em seis vezes a velocidade de aprovação (de empréstimos).

O presidente do BNDES sugeriu que as empresas que serão potencialmente beneficiadas pelas medidas de apoio se preparem. Mercadante indicou que a linha de crédito terá também empréstimos indiretos, repassados pelos bancos comerciais e, por isso, será importante que as firmas procurem as instituições financeiras com as quais trabalham:

– Seria prudente que as empresas, assim que for liberada a linha, trabalhem com os bancos em que elas já são clientes, porque isso acelera o desembolso.



**O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, sugeriu que as empresas aptas a receber a linha de crédito emergencial procurem os bancos dos quais já são clientes — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo**

Mercadante sinalizou ainda que a definição dos critérios para decidir quais empresas terão direito a acessar o apoio federal ficarão a cargo “do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e da Receita Federal”.

– Eles têm os dados de quem exportava e do quanto perdeu. A partir daí, podemos entrar com muita agilidade para resolver – disse Mercadante.

### **FGE: Patrimônio acima de R\$ 50 bi**

O FGE tem patrimônio de R\$ 53,8 bilhões, e registrou lucro de R\$ 1,7 bilhão no primeiro semestre, conforme relatório de gestão elaborado pelo BNDES. Criado em 1997, como parte do sistema nacional de financiamento ao comércio exterior desenhado no governo Fernando Henrique Cardoso (PSDB), o FGE serve para cobrir o Seguro de Crédito à Exportação (SCE), que garante os financiamentos às exportações de bens e serviços.

No pacote de medidas contra o tarifaço, o FGE passará por uma reforma estrutural. A ideia é usar o fundo como fonte de recurso para operações de crédito com juros mais baixos a empresas dos setores mais afetados pela perda das exportações para os EUA.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/08/2025

## LEI MAGNITSKY PODE TER EFEITO DE UMA 'BOMBA ATÔMICA' SOBRE SISTEMA FINANCEIRO

Alerta é feito pelo economista Carlos Kawall, ex-secretário do Tesouro, que avalia que crédito pode secar para as instituições que não cumprirem a lei

Por João Sorima Neto — São Paulo



**O economista Carlos Kawall, ex-secretário do Tesouro — Foto: Ana Paula Paiva/Valor**

Mais do que multas, as consequências para os bancos brasileiros que não aplicarem as sanções da lei Magnitsky podem ter o "efeito de uma bomba atômica". As instituições brasileiras podem perder acesso a recursos no exterior, utilizados para financiar empresas nacionais a exportar, diz o economista Carlos Kawall, ex-secretário do Tesouro, atualmente sócio-proprietário da Oriz Partners, gestora financeira independente. Ele diz que o governo brasileiro não tem nada a ganhar

com um embate entre as Justiças brasileira e americana sobre a aplicação da lei. Kawall falou ao GLOBO:

### **Por que as ações de bancos despencaram na B3 levando a uma perda de valor de mercado de R\$ 41 bilhões das instituições financeiras de capital aberto?**

Quando você tem um movimento de mercado como esse, não tem nenhuma diferença do ponto de vista da ótica do investidor estrangeiro ou local. Os dois são afetados igualmente. Claro, pode ter mais investidores estrangeiros em bancos privados, menos investidores estrangeiros em um banco público. Aí é uma questão das posições que são feitas. Mas não acho que teve nenhum recorte desse tipo. Acho que é um efeito dos temores com relação à aplicação da lei Magnitsky.

### **Qual é o temor? Que bancos brasileiros que não aplicarem as sanções previstas pela lei sejam multados?**

Acho que o ponto principal, é que existe um desconhecimento muito grande de quais são as consequências dessa lei. A gente vê comentários, por exemplo, se isso se restringe à pessoa atingida pela lei, no caso o ministro Alexandre de Moraes, ter ou não ter conta no banco. Para uma grande instituição financeira, ter ou não ter a conta de uma única pessoa sancionada pela lei não faz a menor diferença. E se esse fosse o impacto, a sanção nem teria razão de ser. Não teria efeitos práticos.

### **Então qual é o ponto central do nervosismo do mercado?**

A lei americana, ou de qualquer outro país, não pode mandar bloquear a conta aqui, por exemplo. Mas qual é o poder dela? A lei proíbe as instituições financeiras sob a jurisdição da lei americana de ter relacionamento com bancos que tenham a conta da pessoa sancionada. É esse o efeito poderoso que a lei tem.

### **O que isso representa?**

Por que os bancos brasileiros e de outros países têm negócios nos Estados Unidos e na Europa e em outros lugares? Eles não vão lá atender pessoas físicas. Eles buscam, sobretudo, os recursos em dólar. Vão captar para financiar operações de comércio exterior. Vamos dizer assim, esse é o principal objetivo. Eles podem até fazer outros tipos de operações, mas o comércio exterior é o

básico: buscar financiamento em dólares já que nesses países os bancos brasileiros não têm rede de captação de depósitos. Eles captam junto aos outros bancos que têm esses depósitos em excesso, no mercado interbancário. Pode ser por um mês, seis meses, um ano, dois anos, às vezes até cinco anos. Então, há uma dependência dos grandes bancos americanos e a partir daí você faz os financiamentos de comércio exterior porque é o banco daqui que conhece as empresas brasileiras.

### **Então, o efeito da lei seca essa fonte de recursos?**

Se você tem um banco brasileiro que está lá e tem uma pessoa sancionada, isso vai forçar os bancos de lá a dizer não posso te financiar. Esse é o grande efeito. Até pode envolver multas, mas não é o ponto principal, e sim a inviabilização que isso pode gerar das atividades dos bancos brasileiros no exterior. E isso pode envolver até dois bancos brasileiros. Se o banco brasileiro A tem uma pessoa sancionada e se relacionar com o banco brasileiro B, esse também estaria "contaminado pela sanção" e passaria, portanto, também a ficar sujeito à aplicação da Lei Magnitsky. Por isso é importante entender o alcance indireto que a lei tem.

### **Na prática, a lei tem um alcance muito grande. É isso?**

Ela é um instrumento muito poderoso porque atinge o financiamento dos bancos, o acesso à liquidez, que é o coração do sistema bancário. Você não tem como se manter se te fecham a torneira do acesso à liquidez. Então, o efeito dessa medida é quase como uma bomba atômica sobre o sistema bancário. Você tem um efeito que é desproporcional. No Brasil, você tem uma pessoa importante sancionada, que é um ministro do STF, uma situação extremamente delicada, mas com um efeito colateral do descumprimento que é desproporcional.

### **Um eventual embate entre a Justiça brasileira e americana pelo cumprimento da lei piora a situação?**

Esse é um assunto que envolve sigilo bancário. Então o que está acontecendo do ponto de vista das decisões que os bancos estão tomando é um assunto sob sigilo. Eu diria que o potencial adverso que pode advir da lei Magnitsky e de um eventual embate jurisdicional entre o judiciário brasileiro e americano tem um potencial muito grave. Há muitos clientes preocupados. Há um embate que envolve as tarifas, que tem impacto econômico relevante, vai provocar desemprego, mas é uma guerra convencional, só para usar uma imagem. E não ocorre só entre EUA e o Brasil. Já o episódio da lei Magnitsky, se ele escalar, tem um efeito sistêmico no setor financeiro e aí as consequências podem ser as de uma guerra nuclear. Se a gente projetar ao longo do tempo, ele pode ser muito mais nocivo do ponto de vista da economia, e eu não estou querendo minimizar ao lado das tarifas. Estamos falando de dois problemas. Acho que isso não está sendo bem compreendido.

### **Um exemplo disso são as declarações do ministro Flávio Dino?**

Me preocupou muito, e aí por isso, toda a reação do mercado. Eu acho que é esse o ponto que inquieta, até onde isso pode chegar. E pode chegar em uma coisa extremamente grave. Isso afeta as ações dos bancos, mas o que está por trás disso não é só a lucratividade. São as implicações que isso pode ter, do ponto de vista da atividade dos bancos brasileiros, no exterior, no financiamento do comércio exterior, no apoio que eles dão às empresas brasileiras. Certamente lá dentro do Banco Central, eles entendem muito bem as consequências que isso vai ter. Essa briga não interessa ao governo porque ele não vai ganhar nada com isso. Só tem a perder.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 21/08/2025*

## **RUI COSTA DIZ QUE TARIFAÇÃO DE TRUMP 'INVIABILIZA' NOVAS EXPORTAÇÕES PARA MERCADO AMERICANO**

Tarifa de 50% sobre itens brasileiros entrou em vigor há duas semanas

**Por Karolini Bandeira — Brasília**

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, afirmou nesta quinta-feira que a sobretaxa imposta pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, a produtos estrangeiros "inviabiliza" novas

exportações para o mercado americano. A tarifa de 50% sobre itens brasileiros entrou em vigor há duas semanas.

— O presidente dos Estados Unidos resolveu brigar com o mundo inteiro, botando taxas, por exemplo, para o Brasil, para a Índia, para a China, para a Europa, para o Canadá, para o México, de até 50%, em alguns casos até 100%. Isso inviabiliza, às vezes, a entrada de produtos de outros países lá nos Estados Unidos — afirmou Rui em entrevista à Rádio Baiana FM.



**Presidente Lula e Ministro Rui Costa — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo**

Como mostrou o GLOBO, o início da cobrança tem provocado um cenário de incerteza e desaceleração na economia global. O Banco Mundial reduziu, em junho, a previsão do crescimento global em 2025 por causa das tarifas americanas em 0,4 ponto percentual, de 2,7% para 2,3%. É a menor previsão do ritmo de expansão em 17 anos, excluindo as recessões de 2009, por conta da crise americana, e da pandemia, em 2020.

Segundo o Banco, mercados emergentes devem registrar média de avanço de 3,8%, ante 4,1% da previsão anterior à imposição do tarifaço.

No Brasil, o IBC-Br, índice que funciona como uma prévia do PIB brasileiro, mostrou queda de 0,1% em junho na comparação com o mês anterior.

Embora o decreto de Trump tenha excluído 694 produtos brasileiros da sobretaxa, o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos (Dieese) estima que a medida pode levar à perda de até 726 mil empregos no país, no cenário mais extremo.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 21/08/2025*

### **'TETO SALARIAL VAI VALER PARA ESTATAIS NÃO DEPENDENTES', DIZ RELATOR DA REFORMA ADMINISTRATIVA**

Deputado federal Pedro Paulo afirma que instituições como BNDES e Caixa terão de seguir limite salarial do funcionalismo. Ele adianta que projeto trará regras para cartórios de forma a limitar aumento das taxas

**Por Luísa Marzullo e Thaís Barcellos — Brasília**



**Pedro Paulo defende limite do teletrabalho a uma vez por semana e diz que proposta prevê premiar servidor que se destaca — Foto: Brenno Carvalho/Agência Globo**

O relator da Reforma Administrativa, deputado Pedro Paulo (PSD-RJ), quer incluir estatais não dependentes do Tesouro e não listadas em Bolsa, como o BNDES e a Caixa Econômica Federal, no teto remuneratório, hoje em R\$ 46,3 mil. Isso só não valeria para presidente e vice. Pelas regras atuais, servidores da administração direta e empresas dependentes estão sujeitos às

regras.

Para evitar penduricalhos, o relator vai estabelecer um percentual acima do teto de remuneração do funcionalismo (R\$ 46,3 mil) sobre o qual esses valores podem ser recebidos — o número ainda não

foi definido. Além disso, uma decisão administrativa não poderá impor pagamento retroativo de verbas extras.

E o volume total do orçamento do órgão destinado a verbas de indenização passará a ter um teto de crescimento, tendo como referência o ano de 2020, corrigido pela inflação.

A proposta do deputado ainda prevê efeitos para os atuais servidores, como o fim das férias de 60 dias para o Judiciário. Ele quer ampliar a análise de desempenho criada pelo Ministério da Gestão para todos os entes federativos e criar um bônus para órgãos que alcancem metas. O deputado deve apresentar o texto nas próximas semanas.

### **Como o senhor pretende cortar privilégios?**

A gente foi nos pontos que é difícil de defender, como as férias de 60 dias. É difícil defender que uma parte dos servidores tenha mais direito a descanso, quando doze mil têm 30 dias de férias. A iniciativa privada também. E uma grande parte dos trabalhadores informais nem sabe o que é ter férias.

### **Como vão limitar as verbas indenizatórias?**

Não queremos escrever quais verbas serão cortadas, vamos escrever quais são as características que tornam uma verba indenizatória. O primeiro ponto é dizer que é temporária, não pode ser repetitiva. Para que ela possa reembolsar uma atividade, uma moradia, um serviço adicional, não pode ser todo mês o mesmo valor. Se não, ela passa a incorporar o salário.

***“O orçamento total dos órgãos que pagam verbas indenizatórias não poderá correr sem regras. E vai crescer com base na inflação, com base no ano de 2020”***

Tudo isso já fecha a torneira para muitas rubricas que foram criadas nos últimos anos e até últimos meses. O orçamento total dos órgãos que pagam verbas indenizatórias não poderá correr sem regras. E vai crescer com base na inflação, com base no ano de 2020.

### **Quais outras travas existirão?**

Para retroatividade, não posso impedir uma decisão judicial, mas teria que ser transitada em julgado, reconhecida pelo CNJ (Conselho Nacional de Justiça) e individualizada. Não será para todo mundo de uma vez.

### **Mas vai ter um limite de quanto pode pagar?**

Sim, queremos criar um adicional do teto exclusivo para as verbas indenizatórias. Eu fiz uma PEC (Proposta de Emenda à Constituição) lá atrás que era 30% (do salário do servidor), mas poderia ser 50%. Isso é algo que não estava na proposta inicial, mas conversando com a política, tem sido recorrente a sugestão. Acredito ser bem interessante.

### **O teto do funcionalismo valerá para estatais independentes também?**

Isso vai valer para o salário. Para ser secretário, ou até para ser presidente de empresa no nível municipal, tem que seguir o teto do serviço público. E por que determinadas estatais do governo federal não dependentes, que não estão listadas em Bolsa, não?

***“Todo órgão público vai ter uma meta e vai ter que ter um indicador, desde uma escola a um posto de saúde”***

Isso é até mecanismo interessante para estimular que o próprio funcionário público dessas estatais ocupe essas posições. E diminui a politização. Valeria para Caixa, BNDES, Dataprev, Serpro (por exemplo).

### **Mas isso vale para vaga em conselho também?**

Para estatais não dependentes, sim. Estão excluídos o presidente e o vice-presidente, não era o meu desejo inicial, mas, em conversa com o governo federal, foi um dos pontos que a gente negociou. É de diretor para baixo.



### **E quanto ao “home office”, a ideia é limitar o teletrabalho?**

Isso é um ponto inegociável. Isso se tornou abuso. A gente criou alguns limites, como no máximo um dia por semana. Se for caso de exceção, justifica. Até para gerar o constrangimento para quem está colocando todo mundo no teletrabalho, dar esse nível de transparência. Também haverá uma limitação de até 20% da força de trabalho do órgão.

Fraude do ICMS: carta para 'entidade espiritual' escrita a mão por fiscal ajudou a decretar prisão preventiva

### **Todas essas mudanças já valerão para quem está na ativa atualmente?**

Sim.

### **Na parte de privilégios, que outras mudanças o senhor vai propor?**

A gente vai proibir algumas inventividades de aumentos remuneratórios. Por exemplo, recentemente alguns órgãos definiram que a Constituição dizia que era no mínimo 30% do salário de adicional de férias. Vamos limitar a 30%. Precisamos enxugar os privilégios.

Tem muitos pagamentos que existem no serviço público de adicional de riscos por função, mas que acabam estendidos para cargos administrativos. Vamos proibir a constituição de novos fundos de pagamento, implementação de salário e pagamento de verbas e execução. Terá regras também para cartórios.

### **Quais?**

O que a gente vê é um abuso em reajustes de emolumentos (valores pagos a cartórios e tabelionatos pela realização de serviços extrajudiciais, como registros, autenticações e lavratura de documentos). Tem estados em que o reajuste é pela Selic (atualmente em 15%). O governo federal vai editar uma regra nacional para o reajuste dos emolumentos.

### **Qual é a base do projeto?**

A reforma tem quatro eixos principais: governança e estratégia, transformação digital, profissionalização e gestão de pessoas (RH), corte de privilégios e revisão de verbas. No primeiro, o chefe do governo terá 180 dias para entregar o plano estratégico do governo, com as metas e indicadores que vai atingir nos quatro anos.

***“O orçamento total dos órgãos que pagam verbas indenizatórias não poderá correr sem regras. E vai crescer com base na inflação, com base no ano de 2020”***

Ele é o pilar principal, a base de todo o conjunto de propostas que nós vamos buscar para gerar bons incentivos no serviço público pelo mecanismo da meritocracia.

### **Será com base nesses indicadores a concessão do bônus de resultado?**

Isso. O bônus de resultado é institucional, ele é do órgão, da secretaria, da escola, do hospital, do posto de saúde. Esse bônus vai permitir que o governo que tenha saúde fiscal, com base na LRF (Lei de Responsabilidade Fiscal), possa disponibilizar uma décima quarta folha de pagamento.

### **Como funcionará a avaliação de desempenho?**

Não vamos trazer o chicote para o servidor público, não vamos mexer uma vírgula da estabilidade. Todo nosso modelo vai ser baseado na premiação do servidor que se destaca. Tem muitas pessoas que são contra a meritocracia no serviço público, mas para entrar no serviço público fez um concurso, que é mérito, avaliação. Não pode ser visto como heresia ou algo que não funciona.

### **O senhor falou do 14º salário como bônus. Haverá metas coletivas?**

Todo órgão público vai ter uma meta e vai ter que ter um indicador, desde uma escola a um posto de saúde. É possível que qualquer repartição tenha uma meta.

### **O senhor acredita que tem votos para aprovar o texto?**

Tem um nível de adesão que me dá bastante otimismo. Em apoio de bancada, tem pouca resistência. Tenho feito reuniões de bancada, com frentes, entidades, e estamos avançando muito. A estratégia é quando os textos subirem, todos terem familiaridade com eles.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 21/08/2025

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### PETROBRAS AVALIA AMPLIAR FATIA NA BRASKEM, MAS SEM ESTATIZAR A COMPANHIA

Estatual quer ter mais poder de decisão em meio à tentativa de venda da parte da Novonor  
Por Talita Nascimento (Broadcast) e Cynthia Decloedt (Broadcast)



**A Petrobras detém 47% das ações ordinárias (ON) e 36,1% do capital total da Braskem** Foto: *Joa Souza/stock.adobe.com*

A Petrobras avalia aumentar a participação na Braskem e, com isso, garantir mais poder de decisão na companhia. A petroleira, segundo apurou a Coluna, não pretende fazer um movimento de estatização na petroquímica, mas quer estar perto de decisões importantes da empresa. Há incomodo na estatal em relação às movimentações recentes de venda da participação acionária de controle da Novonor (ex-

Odebrechet) e de venda de ativos da petroquímica.

A indicação mais recente do descontentamento veio da entrada da Petrobras como interessada no processo aberto no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) pelo empresário Nelson Tanure, que buscou o sinal verde da autarquia para uma possível compra de fatia na petroquímica.

Em sua manifestação, a Petrobras lembrou de seu direito de aquisição da participação da Novonor, previsto no acordo de acionistas. A Petrobras detém 47% das ações ordinárias (ON) e 36,1% do capital total, enquanto a Novonor controla a petroquímica, com 50,1% dos papéis ordinários e 38,3% do capital total.

#### Movimento no Cade gerou desconforto

A Petrobras foi comunicada da proposta não vinculante do empresário Nelson Tanure pelas ações da Novonor na Braskem pela imprensa. A princípio, a presidente Magda Chambriard foi receptiva à possibilidade. Mas o movimento de Tanure no Cade teria trazido desconforto. “Como alguém faz essas movimentações sem falar com o sócio? Só falam com a Novonor?”, disse à Coluna uma fonte próxima à estatal.

A Petrobras pediu então para ser incluída como terceira interessada no procedimento que avalia a possível compra das ações da NSP Inv, subsidiária da Novonor que detém o controle da Braskem, pelo empresário. O pleito foi atendido nesta semana.

As partes sentaram para conversar recentemente, segundo Magda afirmou a jornalista, e o tom foi justamente o de que os sócios precisam ser respeitados no processo.

#### Possível venda de ativos nos EUA causou atrito

Outro ponto de desgaste recente se deu no início deste mês, com a notícia de que a Unipar manteve conversas com a Braskem para eventualmente fazer uma proposta pelos ativos da companhia nos

Estados Unidos. Magda definiu a notícia como uma “surpresa ruim”. Uma segunda fonte que participa das discussões acrescentou que o movimento da Unipar “teve a pior reação possível da Petrobras, em todos os escalões”.

“Nós temos lá uma questão societária a ser resolvida, mas somos um sócio e não somos pequenos. Temos direito a veto desse negócio. Estranhei muito não dar ciência à Petrobras. O que fizemos foi oficialar a Braskem para sinalizar que os sócios estão aqui e não vamos deixar passar”, disse Magda na ocasião.

Tanure já sente os ventos contrários, não só na Petrobras, mas também nas dificuldades que envolvem chegar a um preço pela Braskem, dada a ausência de um acordo definitivo com o Estado de Alagoas relativo à indenização pelo acidente geológico em sua operação de sal-gema em Maceió.

A chegada de Tanure pegou também os bancos credores da Novonor e o mercado de surpresa. A conclusão tirada foi a de que Tanure poderia ser a solução para a Novonor vencer a barreira que surgiu na proposta de outros interessados em ficar com muito pouco - ou quase nada - das ações da Braskem após a venda.

Procurada, a Petrobras não retornou até a publicação desta nota. A Braskem e a Novonor não comentaram.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 21/08/2025*

## SETOR DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS ESTIMA FECHAR 16 MIL POSTOS DE TRABALHO COM TARIFAÇÃO

Estado mais industrializado do País, São Paulo pode perder 11 mil vagas, segundo Abimaq; EUA têm maior peso proporcional nas exportações de Pernambuco, Alagoas e Pará

*Por Cristiane Barbieri e Mariana Carneiro*

Um dos setores mais atingidos pelo tarifaço dos EUA, a indústria de máquinas e equipamentos estima perder cerca de 16 mil postos de trabalho, caso a taxação de 50% sobre os produtos brasileiros seja mantida. Apenas em São Paulo, o Estado mais industrializado do País, podem ser cortadas 11 mil vagas, segundo levantamento da Associação Brasileira de Máquinas e Equipamentos (Abimaq). Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Rio de Janeiro vêm na sequência, com perdas menores, mas importantes para o setor localmente (veja tabela abaixo).

“A indústria de máquinas foi particularmente atingida porque a maior parte das exportações é feita entre companhias do mesmo grupo, que complementam sua produção em diferentes partes do mundo”, diz Maria Cristina Zanella, diretora executiva de competitividade, economia e estatística da Abimaq. Em áreas como máquinas e equipamentos para construção civil, por exemplo, as vendas chamadas intercompany chegam a 80%.



Além disso, diz ela, máquinas e equipamentos são feitos sob encomenda, com uma série de especificações técnicas e expertises que atendem a cada um dos mercados. Assim, é praticamente impossível substituir os compradores no exterior de maneira imediata.

***Indústria de São Paulo pode perder 11 vagas com tarifaço / FOTO: CLAYTON DE SOUZA/AE***  
***Foto: Clayton De Souza/AE***

Na ponta do lápis, com a exclusão da lista de produtos isentos, máquinas e equipamentos

responderão por cerca de 20% de todos os itens que receberam a taxa extra dos EUA. Para Cristina, haverá um período de adaptação, sobretudo nas regiões Sul e Sudeste.

O impacto em empregos, porém, deverá demorar a acontecer. De acordo com Cristina, historicamente, com crises que resultam em queda imediata em produção e vendas, as empresas buscam reter mão-de-obra, que é altamente qualificada e escassa no setor. “Demissões são a última alternativa, até que não tenham mais possibilidade de corte de gastos em outras frentes”, afirma.

Evidentemente, as empresas menores e com fluxo de caixa mais apertado já partiram para essa alternativa como forma de redução de custos. Como mostrou o Estadão, a Engemasa, de São Carlos (SP), cortou 10% de suas vagas. Com 80% da receita anual de R\$ 250 milhões proveniente de exportações, sendo metade vinda dos EUA, a fabricante de equipamentos para indústria pesada parou de receber encomendas daquele país assim que Donald Trump ameaçou diferentes países com tarifas mais elevadas.

### Impacto do tarifaço por Estado na indústria de máquinas e equipamentos

Sul e Sudeste serão regiões mais afetadas caso tarifa de 50% sobre produtos brasileiros se mantenha

Página 1 de 2 >

| UF                  | Quadro de pessoal | Exportação em US\$ milhão FOB |         |           | Perda de mão de obra estimada |
|---------------------|-------------------|-------------------------------|---------|-----------|-------------------------------|
|                     |                   | Total (1)                     | EUA (2) | EUA/Total |                               |
| Rondônia            | 134               | 1,791                         | 0       | 0         | -                             |
| Acre                | 12                | 0,358                         | 0       | 0         | -                             |
| Amazonas            | 5                 | 17,963                        | 8,405   | 47        | 38                            |
| Roraima             | 12                | 9,893                         | 0,705   | 7         | 3                             |
| Pará                | 2                 | 0,689                         | 0,429   | 62        | 2                             |
| Amapá               | 1                 | 0,148                         | 0       | 0         | -                             |
| Tocantins           | 63                | 0,202                         | 0       | 0         | -                             |
| Maranhão            | 330               | 0,442                         | 0,048   | 11        | 0                             |
| Piauí               | 191               | 0,223                         | 0       | 0         | -                             |
| Ceará               | 2                 | 17,197                        | 1,987   | 12        | 9                             |
| Rio Grande do Norte | 457               | 0,461                         | 0,183   | 40        | 1                             |
| Paraíba             | 397               | 0,247                         | 0,014   | 6         | 0                             |
| Pernambuco          | 3                 | 26,214                        | 18,973  | 72        | 86                            |
| Alagoas             | 464               | 0,337                         | 0,226   | 67        | 1                             |
| Sergipe             | 75                | 0,042                         | 0,031   | 74        | 0                             |
| Bahia               | 2                 | 52,139                        | 5,271   | 10        | 24                            |
| Minas Gerais        | 24                | 885,974                       | 247,522 | 28        | 1                             |

Fonte: Fonte: ComacStat e TSM/Abimaq - [Obter dados](#)

### Peso nos Estados

Apesar de São Paulo ser o Estado mais afetado em termos nominais pelo impacto do tarifaço, há outros em que a participação das exportações para os EUA têm maior peso. É o caso de Sergipe, que obtém quase 74% de suas vendas ao exterior provenientes daquele país, seguido por Pernambuco (72,4%), Alagoas (67,2%) e Pará (62,2%).

Levantamento feito pelo Estadão mostrou que dos dez municípios mais afetados pelo tarifaço, quatro ficam em São Paulo. Entre as cidades mais impactadas estão Piracicaba (máquinas agrícolas,

Segundo João Baroni, diretor-geral da Engemasa, a incerteza no custo final provocou esse movimento inicial, ainda no primeiro semestre. Com o anúncio do tarifaço de 50% sobre os produtos brasileiros, a empresa ficou completamente fora do mercado americano. Como tem encomendas que permitem à fábrica ter mais capacidade ocupada somente até o mês de outubro, fez as contas e resolveu enxugar pessoal.

Os pacotes de socorro não chegaram a tempo de evitar os cortes. “Aplicamos para todas as formas de financiamento para capital de giro que pudemos, sem retorno”, diz Baroni. O programa de ajuda do governo estadual ainda não estava disponível a quem o procura na SP Desenvolve. O Plano Brasil Soberano, do governo federal, foi anunciado há pouco mais de uma semana e deve levar tempo até chegar na ponta. Sua implementação pode levar semanas, prazo que muitos fabricantes não têm.

caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes, segundo descrição do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio), São Paulo (caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes), Guarulhos (máquinas agrícolas, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes) e Pederneiras (veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios).

Já nos Estados do Norte e Nordeste mais afetados, as empresas do setor que exportam para os EUA são da indústria automotiva (veículos e partes em Pernambuco), de plástico (Alagoas) e transporte (equipamentos navais e offshore no Pará).

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 21/08/2025**

### **EFEITO DO TARIFAÇÃO DE TRUMP NESTE ANO SERÁ DE 0,1% DO PIB, DIZ MANSUETO**

Segundo economista do BTG, apesar das tarifas e dos juros altos, Brasil vai crescer 1,9% este ano e 1,5%, em 2026

**Por Cynthia Declodt (Broadcast)**

O economista-chefe do BTG Pactual, Mansueto Almeida, afirmou que o aumento das tarifas de importação dos Estados Unidos para o Brasil deve ter um impacto agregado pequeno, de 0,1% no PIB brasileiro em 2025. Em 2026, essa perda pode chegar a 0,2%, segundo ele. “O que machuca a economia é o juro muito alto”, acrescentou.

Mansueto destacou que houve recuo para vários setores na taxa de 50% imposta inicialmente, mas lembrou que alguns segmentos ainda vão sofrer, como exportadores de frutas e frigoríficos — salvo os que têm unidades de produção fora do Brasil e podem redirecionar as exportações.



**Foto: Clayton de Souza/Estadão**

Apesar das tarifas e da taxa de juros elevada, ele afirmou que o Brasil vai crescer neste ano e em 2026. A expectativa é de que o PIB avance 1,9% em 2025 e 1,5% em 2026, lembrando se tratar de uma consequência da elevada taxa de juros.

Ele observou que, com um juro real de 10%, como o brasileiro, haveria recessão em qualquer país do mundo. “Mas aqui será diferente, o Brasil vai crescer e será crescimento muito desigual”.

“As empresas que estão alavancadas vão sofrer e a recuperação judicial vai aumentar, enquanto as pequenas e médias empresas vão sofrer mais”, porque têm dificuldade de captação no mercado e o custo de financiamento é mais elevado, disse.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 21/08/2025**

### **OPINIÃO - A OUSADIA DE IMAGINAR O BRASIL COMO SOLUÇÃO GLOBAL**

País já tem soluções para as maiores metas globais de clima, alimentos e energia – mas o mundo precisa saber disso

**Por Renata Piazzon**

Quando os mestres medievais se lançaram à construção das grandes catedrais da Europa, não sabiam quanto tempo levariam, quanto elas custariam ou se estariam vivos para ver o resultado. Ainda assim, começaram. Porque compreendiam que construam algo maior que eles mesmos –

obras de fé, cultura e pertencimento, erguidas por muitos e para muitos, que atravessaram séculos e moldaram identidades.

Séculos depois, outro projeto coletivo entraria para a história: o programa Apollo, com o ousado objetivo de levar um homem à Lua e trazê-lo de volta em segurança. Ao anunciar essa missão, o presidente John F. Kennedy não prometia apenas um feito tecnológico. A partir de um chamado à cooperação entre governo, ciência, indústria e sociedade civil, ele propunha uma reorganização das prioridades nacionais. Era uma ambição clara, inspiradora e dotada de propósito.

Essas experiências, tão distintas e distantes no tempo, têm algo essencial em comum: o poder das missões. Missões que mobilizam múltiplos setores, que desafiam a inércia institucional e catalisam inovações. Elas não surgem para “corrigir falhas de mercado”, mas para criar novos mercados, orientados por desafios reais da sociedade.

Hoje, o enfrentamento da crise climática, da desigualdade estrutural e da erosão da confiança coletiva demandam justamente esse tipo de ousadia. Não basta esperar que as soluções emergam espontaneamente da soma dos interesses individuais. É preciso definir rumos, fazer escolhas, tomar riscos. Estabelecer missões claras, capazes de provocar reações em cadeia, saltos tecnológicos e transformações institucionais.



**Parque eólico no Rio Grande do Norte: Brasil é líder em energia solar e eólica de baixo custo Foto: JF Diorio/Estadão**

É nesse ponto que o Brasil ganha relevância. Embora tenha desafios sociais e econômicos consideráveis, o país tem atributos para liderar um novo capítulo da história econômica global. Anfitrião da COP30 em Belém, o Brasil tem reafirmado seu papel como potência da biodiversidade, da restauração florestal, da energia limpa e da segurança alimentar. Além disso, nos últimos dois anos o País apresentou sinais reais de retomada. O desmatamento na

Amazônia caiu mais de 50%. A pobreza extrema e o desemprego atingiram suas menores taxas históricas. A renda média subiu. A desigualdade recuou (o Brasil continua inegavelmente desigual, mas houve uma melhora recente da distribuição de renda), e o País saiu do Mapa da Fome da ONU. São avanços expressivos, mas que continuam sendo subestimados, dentro e fora do Brasil.

Como mostra o estudo O Brasil que o Brasil quer ser, mesmo diante de fatos positivos, permanece entre nós uma relutância em reconhecer nossas virtudes. É a velha síndrome do vira-lata, essa crença inconsciente de que somos sempre “menos” – menos capazes, menos confiáveis, menos prontos. Romper com esse padrão narrativo é parte da missão.

Um caminho poderoso para isso é recuperar e celebrar histórias que provem o contrário. É nesse sentido que iniciativas como o Amazônia Revelada, liderado pelo arqueólogo Eduardo Góes Neves, ganham dimensão estratégica e simbólica. Elas mostram que o Brasil que conhecemos é apenas uma camada de um território muito mais complexo e sofisticado. Por trás da floresta, há vestígios de civilizações milenares que manejavam ecossistemas com precisão, criavam redes de troca e produziam conhecimento. Não somos um país à margem da história: somos um centro de inteligência ancestral. Recontar essa história – pelo Brasil e para o Brasil – é fundamental para reconstruir nossa autoestima coletiva e projetar um futuro que não repita as exclusões do passado.

Essa consciência histórica não é apenas motivo de orgulho: é um lembrete de que temos, hoje, muitos elementos para exercer protagonismo global. Somos a maior democracia tropical do mundo. Temos a matriz energética mais limpa entre as grandes economias. Saberes tradicionais vivos, ciência de ponta, juventude criativa, tecnologias sociais sofisticadas. Somos guardiões da maior biodiversidade do planeta. E o mundo precisa do que temos: para alimentar, para energizar, para regenerar.



Essa não é uma missão abstrata, mas uma resposta a necessidades concretas e urgentes. As demandas globais estão bem definidas: aumentar em 50% a produção de alimentos até 2050 sem ampliar a fronteira agrícola; triplicar a capacidade instalada de energias renováveis nesta década; e restaurar, anualmente, milhões de hectares de ecossistemas para conter a perda de biodiversidade e o avanço do aquecimento global.

E é justamente nesse ponto que o Brasil pode transformar discurso em prática. Já estamos respondendo a cada um desses desafios: sistemas integrados de produção que triplicam a produtividade por hectare na agricultura tropical; liderança mundial em energia eólica e solar de baixo custo, somada ao etanol e ao biogás; e tecnologias de restauração florestal que combinam ciência, saberes tradicionais e geração de renda para comunidades locais. Em vez de oferecer promessas vagas, podemos apresentar ao mundo casos replicáveis, escaláveis e economicamente viáveis, capazes de conciliar prosperidade econômica e integridade ambiental.

O desafio, no entanto, é que avanços isolados não bastam. Para que esse potencial se sustente e se amplifique, precisamos transformá-lo em projeto de país. Isso significa assumir uma nova mentalidade, que compreenda o papel do Estado não como freio da inovação, mas como seu motor; que veja a cooperação entre setores como vantagem competitiva; que estabeleça objetivos de longo prazo orientados pelo bem comum. Que permita o erro, o experimento, a reinvenção. E que valorize a imaginação como um ativo estratégico.

Como no programa Apollo, as soluções que o planeta precisa não surgirão de abordagens fragmentadas. Precisamos de uma nova narrativa pública, de um pacto intergeracional, de uma ambição institucionalizada. Precisamos construir nossas catedrais do século XXI – em rede, com escuta, com propósito. Projetos que unam governos, comunidades, empresas, universidades e artistas em torno de um futuro desejável e compartilhado.

A COP30 é a nossa chance de inaugurar esse novo tempo. Precisamos fazer dela um marco referencial – não apenas pela sua dimensão diplomática, mas porque pode consolidar o Brasil como ponto de virada na transição global para a sustentabilidade. Esse é o momento de mostrar ao mundo que somos mais do que detentores de florestas e biodiversidade: somos capazes de liderar uma agenda de soluções, de prosperidade compartilhada e de futuro comum.

O mundo está em busca de novos faróis. E o Brasil pode e deve ser um deles. Para isso, precisamos deixar de pedir licença para existir e aprender a falar bem do Brasil pelo Brasil.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 21/08/2025*

## **EUA E UE FORMALIZAM ACORDO COMERCIAL, COM TARIFA DE 15% E POSSÍVEL ALÍVIO SOBRE CARROS**

O documento levanta questões importantes sobre como a UE poderá cumprir sua promessa de investir US\$ 600 bilhões nos EUA ou comprar cerca de US\$ 750 bilhões em recursos energéticos americanos

Por Bloomberg

Os Estados Unidos e a União Europeia deram mais um passo para formalizar seu acordo comercial, detalhando planos que poderiam reduzir as tarifas sobre automóveis europeus em poucas semanas, ao mesmo tempo em que abrem as portas para novos descontos potenciais para aço e alumínio.

A declaração conjunta emitida nesta quinta-feira, 21, representa um avanço em relação ao acordo preliminar anunciado há um mês, incluindo referências específicas para a UE garantir os descontos tarifários setoriais prometidos para automóveis, produtos farmacêuticos e semicondutores, bem como novos compromissos para abordar as regulamentações de serviços digitais do bloco.

O presidente Donald Trump elogiou repetidamente a ampla estrutura comercial entre os EUA e a UE, exaltando-a como “um grande acordo” em uma reunião na Casa Branca na segunda-feira, 18, com líderes estrangeiros, incluindo a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen.



***A chefe da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, e Donald Trump, no anúncio inicial do acordo, em julho, na Escócia Foto: Jacquelyn Martin/AP***

O desenvolvimento ressalta a natureza das negociações comerciais sob Trump, com algumas declarações iniciais e amplas sobre acordos dando lugar a semanas - ou mais - de trabalho para chegar a acordos detalhados. Muitos deles também estão ligados a mudanças políticas abrangentes que podem levar tempo para se concretizar.

Por exemplo, Trump já impôs uma taxa fixa de 15% sobre a maioria dos produtos europeus - metade dos 30% que ele havia ameaçado anteriormente. Mas a promessa dos EUA de estender essa taxa mais baixa aos automóveis e peças automotivas agora depende de a UE apresentar formalmente uma proposta legislativa para eliminar uma série de suas próprias tarifas sobre produtos industriais dos EUA e fornecer “acesso preferencial ao mercado” para alguns produtos agrícolas e frutos do mar dos EUA.

### **Alívio para os automóveis**

A declaração descreve uma ação coordenada em ambos os lados do Atlântico, com os EUA codificando a redução das tarifas sobre automóveis assim que a UE “apresentar formalmente a proposta legislativa necessária para promulgar” suas próprias reduções tarifárias prometidas. As tarifas reduzidas de 15% sobre as importações de automóveis europeus - inferiores aos 27,5% que Trump havia imposto anteriormente - entrariam em vigor no início do mesmo mês em que a legislação fosse aprovada.

Elas poderiam entrar em vigor dentro de semanas, disse um alto funcionário do governo Trump que informou os repórteres sobre a iniciativa. A mudança foi ansiosamente esperada por alguns Estados-membros da UE, particularmente a Alemanha, que exportou US\$ 34,9 bilhões em carros novos e peças automotivas para os EUA em 2024.

O gatilho legislativo foi projetado para ajudar a garantir que a UE cumpra suas promessas de redução de tarifas - e garantir que o bloco de 27 nações tenha pressão suficiente para obter o mandato político necessário para fazer as mudanças, disse o funcionário do governo.

Os EUA estão se comprometendo a aplicar tarifas mais baixas de nação mais favorecida a uma série de outros produtos europeus - incluindo aeronaves e peças de aeronaves, medicamentos genéricos e seus ingredientes e alguns recursos naturais, como a cortiça. Os EUA também estão renovando seu compromisso de limitar as tarifas setoriais sobre produtos farmacêuticos europeus, semicondutores e madeira a 15%.

### **Cotas de metais**

Isso também abre a possibilidade de tarifas com desconto para alguns produtos de aço, alumínio e derivados sob um sistema de cotas. Essa é uma mudança em relação aos planos anunciados pela Casa Branca em julho, quando o governo Trump insistiu que as tarifas sobre metais permaneceriam em 50%, ajudando a reduzir os déficits comerciais com a UE e gerando receita para os cofres dos EUA.



Em relação ao aço e ao alumínio, a UE e os EUA agora afirmam que “pretendem considerar a possibilidade de cooperar para proteger seus respectivos mercados internos do excesso de capacidade, garantindo ao mesmo tempo cadeias de abastecimento seguras entre si”, de acordo com a declaração conjunta.

O documento levanta questões importantes sobre como a UE poderá cumprir sua promessa de investir US\$ 600 bilhões nos EUA ou comprar cerca de US\$ 750 bilhões em recursos energéticos americanos - incluindo gás natural liquefeito, petróleo e produtos de energia nuclear - até 2028.

Os investimentos do setor privado por parte de empresas europeias seriam esperados em setores estratégicos nos EUA, incluindo produtos farmacêuticos, semicondutores e manufatura avançada, disse o alto funcionário do governo.

Enquanto isso, a UE planeja aumentar substancialmente a aquisição de equipamentos militares e de defesa dos EUA, de acordo com a declaração, e pretende comprar pelo menos US\$ 40 bilhões em chips de inteligência artificial dos EUA.

De acordo com a declaração conjunta, a UE pretende conceder acesso preferencial ao mercado para frutos do mar e produtos agrícolas não sensíveis importados dos EUA, incluindo nozes, certos produtos lácteos, frutas e vegetais frescos e processados, alimentos processados, sementes para plantio, óleo de soja e carne suína e de bisão.

### Comércio digital

Nas últimas semanas, as deliberações sobre os regulamentos da UE relativos aos serviços digitais e o potencial alívio para alguns produtos - incluindo vinhos e bebidas alcoólicas - prolongaram as negociações. A UE não conseguiu garantir taxas mais baixas para o álcool na declaração conjunta.

Mas os EUA e a UE estão se comprometendo a abordar algumas das “barreiras injustificadas ao comércio digital”, como as declarações chamam, com o bloco confirmando que “não adotará nem manterá taxas de uso da rede”.

A UE se comprometeu a trabalhar para oferecer mais “flexibilidade” em sua taxa sobre importações intensivas em carbono, que entrará em vigor no próximo ano, segundo o comunicado, e buscará garantir que seus requisitos de due diligence (investigação prévia) e relatórios de sustentabilidade corporativa não imponham “restrições indevidas ao comércio transatlântico”.

As possíveis mudanças podem incluir requisitos de conformidade mais flexíveis para pequenas e médias empresas, de acordo com o comunicado.

***Este conteúdo foi traduzido com o auxílio de ferramentas de Inteligência Artificial e revisado por nossa equipe editorial. Saiba mais em nossa Política de IA.***

***Fonte: O Estado de São Paulo - SP***

***Data: 21/08/2025***

## SETOR AÉREO BATE RECORDE NO NÚMERO DE PASSAGEIROS EM VOOS NO BRASIL E NO EXTERIOR EM JULHO

Número de passageiros em voos domésticos e internacionais chegou a mais de 11 milhões, a maior movimentação desde o início da série histórica

***Por Daniella Almeida (Agência Brasil)***

O setor aéreo registrou, no mês de julho, o maior número de passageiros transportados em um mês: um total de 11,6 milhões, incluindo os dois mercados (doméstico e internacional). A movimentação de viajantes é a maior desde o início da série histórica, em janeiro de 2000.

As estatísticas do transporte aéreo no Brasil são do relatório mensal de demanda e oferta da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Os dados são registrados pelas empresas brasileiras e estrangeiras de transporte de passageiros, carga e mala postal.



**Julho deste ano foi o mês mais movimentado para o setor aéreo desde o início da série histórico, em 2000. Foto: RAMIRO FURQUIM/ESTADÃO**

### Transporte doméstico

Os voos domésticos são aqueles que ocorrem dentro das fronteiras de um mesmo país. Em julho deste ano, as empresas transportaram 9 milhões de passageiros dentro do Brasil, o que representa um crescimento de 5,9% em comparação ao registrado no mesmo mês do ano passado.

A demanda doméstica por assentos, medida pela multiplicação de passageiros pagantes por quilômetros percorridos, registrou aumento de 8,2% em comparação a julho de 2024. Enquanto a oferta doméstica, obtida pela multiplicação de assentos disponíveis por quilômetros voados, cresceu 6,2%.

### Transporte internacional

Da mesma forma, o setor internacional também registrou recorde de movimentação, com 2,6 milhões de passageiros, o que representa crescimento de 13,6% comparado a julho de 2024.

Considerando a demanda e oferta de voos internacionais, ambas cresceram 12,2% no mês.

Outro levantamento divulgado nesta semana confirma o fortalecimento do Brasil como destino turístico de destaque. Dados divulgados pela Organização Mundial do Turismo (OMT) na última segunda-feira, 18, apontam que o Brasil alcançou, em 2024, a quinta posição entre os destinos das Américas que mais recebem visitantes estrangeiros, superando a Argentina, que até então liderava na América do Sul.

No ranking das Américas, o Brasil aparece logo atrás de Estados Unidos, México, Canadá e República Dominicana. No ano passado, o território brasileiro recebeu 6,8 milhões de turistas vindos de fora.

### Movimentação de cargas

Sobre a movimentação doméstica de cargas, com decolagem e pouso dentro do País, o setor alcançou 39,1 mil toneladas, o que representa um recuo de 3,8% em relação a julho de 2024.

Enquanto a movimentação internacional de cargas foi de 76 mil toneladas (crescimento de 0,8% em relação a julho do ano anterior).

No total, foram processadas 115,1 mil toneladas (variação de -0,8% comparado a julho de 2024).

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 21/08/2025**

### OPINIÃO DO ESTADÃO - FRENTE AMPLA DO OPORTUNISMO

Presidente do PT espera reeditar a 'frente ampla pela democracia' que elegeu Lula em 22, agora a pretexto de defender a soberania nacional. Mas essa patranha petista não cola mais



Exclusivo para assinantes  
**Por Notas & Informações**

Na véspera do lançamento da federação União Brasil-PP, o presidente do PT, Edinho Silva, reuniu num jantar alguns dos principais caciques partidários do País, juntando quadros que, em tese, compõem a chamada “frente ampla” que o lulopetismo tenta reeditar. Oficialmente o jantar foi organizado para comemorar a sua posse como novo presidente do PT; na prática, foi uma forma de o comissariado petista começar a montar o que vem defendendo – uma frente ampla como a que se viu em 2022, destinada agora a se unir em favor da democracia e da soberania brasileira ante a ação de Donald Trump e do bolsonarismo contra o Brasil. Acredita quem quer, porque o convescote só deixou ainda mais claro o que já parecia evidente havia algum tempo: hoje é quase impossível ao lulopetismo repetir a façanha da última disputa presidencial.

Exemplos não faltam. Depois de abraçar Edinho no jantar, no dia seguinte o presidente do PP, Ciro Nogueira, usou o palanque de oficialização da federação para repetir as críticas severas que tem feito a Lula, ao governo e ao PT. Na mesma data, o Republicanos se dividiu: enquanto se uniam a Lula em almoço o presidente da sigla, Marcos Pereira, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e o presidente da Câmara, Hugo Motta, o governador Tarcísio de Freitas discursava no ato de instalação da federação. No União Brasil, a divisão não é menos aparente. Seu presidente, Antonio Rueda, é um duro adversário do lulopetismo e de seu ideário, e enfático defensor de uma candidatura oposicionista. O PSD de Gilberto Kassab, igualmente, já deixou claro que ou seguirá com candidatura própria ou apoiará outra frente ampla, a da direita. Enquanto isso, morubixabas petistas enviam flores a outros símbolos da frente ampla de 2022, as ministras Simone Tebet e Marina Silva, potenciais candidatas ao Senado ou à Câmara dos Deputados.

Ou seja, o prato principal das promessas de Edinho Silva, feitas em nome do demiurgo petista, corre o risco de azedar ainda na degustação. Não é improvável que se resume a isto: jantares de confraternização, apoios localizados, ou no máximo a construção de palanques nos Estados, sem espaço para que os partidos de centro se integrem à coligação governista. É um caminho natural para uma coalizão que jamais existiu. Como se sabe, Lula ganhou a eleição de 2022 embalado pela pregação de união nacional em defesa da democracia contra o bolsonarismo. Mas a tal frente ampla só durou até a posse, pois logo foi dragada pela natureza lulopetista de concentração de poder e de visão econômica perdulária e estatista. E foi assim que Lula colecionou índices medíocres de popularidade até reanimar sua base graças à truculência de Donald Trump e Jair Bolsonaro, que lhe deram a chance de reeditar o discurso decisivo de três anos atrás.

A patranha não cola mais. Diálogos e afagos à parte, centristas e moderados em geral sabem que o lulopetismo não cumpriu a promessa de um governo de frente ampla democrática. Entregou ministérios fracos e esvaziados para os sócios de direita e de centro-direita. Foi incapaz de formular e implementar ideias que fossem além da habitual cartilha petista. Não demonstrou vontade e habilidade para, de fato, formar uma coalizão no Congresso. Não distribuiu poder e recursos de forma proporcional entre as diversas forças políticas da coalizão. Tornou mais difícil o que já seria complicado, dada a mudança na correlação de forças na sociedade e no Legislativo, que aumentou o controle sobre o Orçamento.

A frente ampla, para dar certo, pressupunha a liderança de uma versão brasileira de Nelson Mandela, líder que, mesmo após 27 anos de prisão, dialogou com seus algozes em nome da união e da pacificação da África do Sul. Uma coalizão, para funcionar de fato, requer eficiência na sua gestão política, e não a concentração de poder num partido inversamente proporcional à sua capacidade de agregar apoios. Nada disso se viu nem se verá. Seria esperar demais de um partido e de uma liderança que nunca esconderam suas pretensões hegemônicas e seus programas retrógrados. Essa é a quadratura do círculo de Edinho Silva, que precisará de muito mais do que jantares para reeditar a proeza de 2022. Ou deixará claro o que até aqui parece óbvio: a tese da frente ampla é mero artifício usado como arma eleitoral. Oportunismo puro.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 21/08/2025**

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### EUA RETOMAM IMPORTAÇÕES DE PETRÓLEO DA VENEZUELA APÓS NOVA LICENÇA

Licença foi concedida à Chevron em julho, três meses depois do governo dos EUA determinar o encerramento das operações da empresa na Venezuela

**Por Reuters — Houston**



**Extração de petróleo na Venezuela — Foto: Bloomberg**

As primeiras importações de petróleo bruto da Venezuela chegaram nesta quinta-feira (21) aos Estados Unidos, transportados por dois petroleiros fretados pela empresa americana Chevron, após a concessão de uma nova licença por Washington.

No mês passado, o Departamento do Tesouro americano havia emitido uma licença exclusiva à Chevron, permitindo que a companhia operasse na

Venezuela e exportasse seu petróleo, após uma pausa de três meses.

As embarcações Mediterranean Voyager e Canopus Voyager carregaram os tipos de petróleo venezuelano Boscan e Hamaca no início deste mês, após negociações com a Petróleos de Venezuela (PDVSA), estatal venezuelana que é parceira da Chevron em diversas joint ventures, segundo dados da LSEG e documentos da estatal venezuelana.

Os petroleiros têm como destino os portos de Port Arthur, no Texas, e Nova Orleans, na Louisiana. Outros dois carregamentos da Chevron que partiram da Venezuela neste mês também estão a caminho dos Estados Unidos. O CEO da Chevron, Mike Wirth, disse no início deste mês que o fluxo de petróleo venezuelano para os EUA seria retomado em agosto, em volumes limitados.

A Chevron não tinha acesso ao petróleo venezuelano desde abril, quando a PDVSA cancelou alguns carregamentos programados para a empresa devido a problemas de pagamento relacionados às sanções. No primeiro trimestre, a Chevron exportou cerca de 252 mil barris por dia de petróleo venezuelano para os EUA. A empresa normalmente processa parte do petróleo em suas próprias refinarias e vende o restante para refinadoras independentes.

O governo da Venezuela rejeita as sanções dos EUA e afirmou que elas equivalem a uma guerra econômica contra o país.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 21/08/2025**

### “NÃO PROMETI SOLUÇÃO MÁGICA PARA BELÉM”, DIZ SECRETÁRIO DA COP30

Responsável pela logística da COP30 diz que governo respondeu todas as dúvidas dos delegados

**Por Daniela Chiaretti — De São Paulo**

A crise provocada pelos preços abusivos e pela falta de acomodações para a COP30, que eclodiu no começo de agosto com uma carta enviada por chefes de 27 delegações de países desenvolvidos e em desenvolvimento ao secretário extraordinário da COP30, Valter Correia, e ao secretariado da



ONU Clima, a UNFCCC, estará em xeque amanhã, durante nova reunião do Bureau da ONU. Ali se espera que o governo brasileiro esclareça dúvidas dos negociadores. “Estamos fazendo tudo da melhor maneira possível”, diz Correia. “A sede da COP é Belém e não existe qualquer movimentação para mudança.”

**Valter Correia: “A COP vai chegar a 50 mil pessoas. Temos 53 mil leitos. Isso significa que tem leito para todo mundo” — Foto: Divulgação**

Responsável pela logística da conferência, Correia apoia a ideia que os países menos desenvolvidos e nações insulares recebam apoio maior da ONU. “Acho justo que cobrem da ONU uma diária melhor”, diz. O secretariado da UNFCCC paga diárias aos delegados e o valor varia conforme a cidade. “Mas nos pediram uma diária máxima de hotel de US\$ 70. Avisamos que isso não vai acontecer. Vai se pagar o que se paga na cidade, de acordo com oferta e procura.”

Correia diz que o governo respondeu todas as 46 perguntas que foram endereçadas, detalha o tipo de acomodações disponíveis e conta que negocia diariamente melhores preços com a rede hoteleira e imobiliária de Belém. Aqui, trechos da entrevista que concedeu ao Valor:

### **Valor: Por que a reunião do bureau foi adiada? O que o senhor espera para a de amanhã?**

Valter Correia da Silva: Foi adiada a pedido do bureau. Nós nunca pedimos para adiar. Aliás, quem propôs a reunião fui eu, porque os membros tinham algumas dúvidas que não deveriam ter. Disseram que tinham vários questionamentos e que a gente nunca dava as informações. Falei que não era verdade. Fiz um briefing detalhado na reunião de Bonn, em junho, sobre todas as frentes de operações em que estávamos trabalhando. As discussões estavam muito contaminadas pela questão das hospedagens em Belém.

Em todas as reuniões, sempre respondi com transparência. Defendi que tivéssemos reuniões mais frequentes para que eu pudesse esclarecer dúvidas. Foi aí que surgiu a ideia de se fazer o encontro do dia 14 [depois adiado para o dia 22]. Pedi, inclusive, que mandassem todas as perguntas e eu responderia com antecedência.

Nunca disse que levaria todas as soluções de hospedagem, mas sim informações detalhadas que alegavam não ter. Disse que levaria à reunião esclarecimentos a dúvidas de todos os aspectos logísticos, o que inclui segurança, aeroporto, mobilidade urbana, saúde. É isso o que nos propusemos a fazer, e não levar solução mágica para a questão de hospedagem em Belém. Todas as 46 perguntas feitas para nós, respondemos, no detalhe.

### **Valor: O bureau colocou várias dúvidas. Uma das questões mencionada pelo chefe do grupo africano de negociadores, era que foi estabelecido um teto mínimo para as hospedagens, de US\$ 100. E que se alguém tivesse apenas US\$ 50 disponíveis para diárias, essa opção tinha que existir.**

Correia: Nunca houve teto mínimo ou teto máximo. O que há é o seguinte: existe uma diária paga pela UNFCCC [a Convenção do Clima da ONU] para alguns delegados. São 144 países, o que dá 380 delegados. A UNFCCC paga o valor da diária do local da cidade onde vai ser feita a COP. No caso do Belém o valor é de US\$ 149, mas para outras cidades do Brasil paga-se bem mais. Havia uma demanda que esse recurso pudesse cobrir a despesa com hotel e mais os gastos do dia. Falamos para eles que isso não vai acontecer. Pediram uma diária máxima de hotel de US\$ 70. Avisamos que não vai rolar. Vai se pagar o que se paga na cidade, de acordo com oferta e procura.

### **Valor: Era uma demanda irreal?**

Correia: Fiquei em Baku, no Azerbaijão, em 2024, a uma hora e meia de distância da COP, no meio de uma comunidade, e paguei US\$ 190. Em nenhum lugar do mundo vai-se pagar a diária que eles querem. Agora, acho justo que cobrem da ONU uma diária melhor. Porque se fizessemos como eles



querem 'Ah, tira a COP de Belém, vamos para São Paulo ou para o Rio', bem, a diária que a UNFCCC paga no Rio é de US\$ 230. Então, que se pague esses US\$ 230 para Belém. Isso vai ajudar muito.

### **Valor: É possível? Quem tem que pedir isso à ONU?**

Correia: Eles, e acho justo. A gente apoia a reivindicação. Se a COP fosse em Buenos Aires, a ONU pagaria mais caro; se fosse em Bonn, pagaria US\$ 400. Como Belém nunca fez grandes eventos, não está no mapa da ONU pagar mais.

***Nunca vou interferir no tamanho das delegações de ninguém, isso fica a critério de cada país***

— Valter Correia

### **Valor: Então está errada a informação que existia um piso mínimo, que os hotéis cobriam?**

Correia: Não existe isso. O que nós fizemos foi todo um trabalho com os hotéis, com as imobiliárias e com as propriedades privadas em Belém tentando achar quartos de US\$ 100 a US\$ 200. Conseguimos um determinado número e o ofertamos para os países de menor desenvolvimento e para os países insulares. Há 72 países dentro dessa configuração. Oferecemos a cada um deles 15 quartos de US\$ 100 a US\$ 200 que conseguimos na rede hoteleira e com os imóveis privados junto às imobiliárias.

### **Valor: E para os outros?**

Correia: Para os demais países do mundo, oferecemos dez quartos de US\$ 220 a US\$ 600. Em quartos individuais de hotéis, em quartos privados e em navios. Oferecemos essas cotas. Então, para os países menores em desenvolvimento são 1.500 quartos e 12.000 para os demais países em desenvolvimento e os países desenvolvidos. O restante está na plataforma que lançamos. Ali estamos oferecendo quartos que conseguimos encontrar e negociar, de até US\$ 600. Agora vamos aumentar e oferecer mais quartos até US\$ 800. São acomodações mais sofisticadas. Estamos fazendo esforço para negociar com o pessoal de Belém.

### **Valor: Outra confusão é quando se fala em leitos. Belém tem 50 mil leitos disponíveis. O que isso quer dizer? São beliches nas escolas? Nos alojamentos do Exército? Camas de casal contam como dois leitos?**

Correia: Obrigado por essa pergunta. É importante esclarecer isso. O pessoal diz que a COP vai chegar a 50 mil pessoas. Legal, eu tenho 53 mil leitos. Isso significa que tem leito para todo mundo. Por exemplo, os povos indígenas estão vindo com 5 mil pessoas. Vão ficar em quartos individuais? Não, até porque não é a cultura deles. Querem um espaço onde possam se organizar, como fazem na Esplanada dos Ministérios. Montam as tendas e ali se reúnem 2 mil, 3 mil indígenas, do jeito que gostam de conviver. Aí tem o pessoal da sociedade civil, a juventude, que gosta também de acampar. Vão ficar em quartos individuais? Muito provavelmente não. Já vieram me pedir para se organizar nas escolas oferecidas pelo governo do Estado e estamos verificando essa possibilidade. Estamos encontrando leitos para todos os públicos, inclusive para quem precisa de quartos individuais.

Agora, quando se fala de delegados, estamos oferecendo quartos individuais. Nunca propusemos que ficassem em quartos coletivos. Eu quero deixar isso muito claro. Essa bobagem que eu propus que ficassem em quartos coletivos, jamais falei isso. Sempre disse para delegados que querem ficar em quartos individuais que estamos procurando estes quartos.

Jamais disse, também, que as delegações deveriam ser diminuídas. Nunca vou interferir no tamanho das delegações de ninguém, isso fica a critério de cada país. A gente discute o número de pessoas da delegação do Brasil. Isso eu discuto com todos os ministérios, quantos delegados vão mandar.

### **Valor: Sobre as cabines nos dois navios: são individuais ou não? Quem vai ficar nesses navios?**

Correia: São dois navios contratados, o MSC Seaview e o Costa Diadema. Ficarão atracados no porto de Outeiro, que está em obras para que os navios possam aportar com tranquilidade. Aliás,



esse será um dos lugares mais seguros de todo o país, vamos dizer assim. Teremos o maior navio de guerra da América Latina fazendo a segurança e outro da segurança pública do Estado.

Estes dois navios proporcionam vários tipos diferentes de cabines. Compramos 450 cabines para oferecer à ONU. Teremos cabines para o próprio governo federal. E cabines ofertadas a preços subsidiados para esse conjunto de países que mencionei.

Todas essas cabines estão sendo ofertadas individualmente, mas podem ser compartilhadas, caso assim queiram. Temos cabines com dois leitos, três leitos, quatro leitos e até cinco leitos. Eu nunca disse que deveriam dividir. Mas a gente sabe que normalmente as pessoas acabam dividindo cabines para poder fazer caber nos seus bolsos. Outras cabines serão vendidas para organizações sociais, empresários, sociedade civil e para quem mais quiser.

**Valor: Outra dúvida do bureau é que a COP30, idealmente, termina no dia 21, uma sexta-feira. Mas COPs nunca terminam no dia previsto. A informação que delegados têm é que os navios ficarão apenas até o último dia da COP. É isso?**

Correia: Não. A COP vai até o dia 21, e os navios, até o dia 22. Não tem como segurá-los porque já estão comprometidos com outros eventos. Estamos oferecendo para essas delegações que eventualmente estejam nos navios nesse período - os negociadores que às vezes precisam ficar um ou dois dias a mais - que, se a COP superar o prazo previsto, vamos nos responsabilizar em arrumar hotéis ou outros locais para que fiquem hospedados. Vamos avisar com 48 horas de antecedência que podemos deslocar as pessoas do navio para outro hotel ou imóvel que for necessário para que possam continuar as negociações sem estresse. Vamos encontrar solução para todos os delegados que precisem.

**Valor: Tem a crítica dos preços e que a COP não seria inclusiva.**

Correia: Estamos fazendo tudo da melhor forma possível. Veja, muitos destes países para quem oferecemos 15 quartos de US\$ 100 a US\$ 200 até agora não confirmaram. Alguns já reservaram, mas muitos, não. Já dissemos que a COP30 não vai sair de Belém, então estão perdendo tempo e vão perder também essas oportunidades. Porque se até determinado momento não confirmarem, vou colocar a venda para os demais. Estamos dando uma oportunidade para todos os países estarem bem representados aqui em Belém. Se quiserem mais, vamos continuar procurando mais quartos acessíveis. Como estamos fazendo. A cada dia a gente vai buscando quartos de US\$ 100, US\$ 200, US\$ 300, US\$ 400, US\$ 500, como sempre foi em qualquer outra COP. Não tivemos outra COP com preços inferiores a estes. E assim vamos fazer depois com a mídia, as ONGs, o empresariado. Paulatinamente. Todos os dias estamos negociando.

**Valor: O senhor sente que o setor dos hotéis está entendendo que com esses preços abusivos não vai dar?**

Correia: Acho que sim. Tenho sentido que o pessoal está se sensibilizado. Até porque podem sofrer consequências no futuro. Existe um processo já em vigor, que o Ministério da Justiça, através da Secretaria Nacional do Consumidor, desencadeou em junho, uma intimação para prestação de informações, e isso vai ter consequências se a gente não entrar em um acordo. Eles têm feito um esforço, é preciso reconhecer. Têm buscado achar apartamentos de US\$ 100 a US\$ 300. É suficiente? Obviamente que não. Precisam contribuir muito mais do que já contribuíram, mas estão fazendo um esforço. A gente não pode intervir. Temos que respeitar a lógica do mercado, que é a lógica de um país democrático. Temos que negociar até o limite. A gente negocia com quem nos taxa em 50%, porque não iríamos negociar com os hotéis?

Estamos empenhados, o governo inteiro, em acharmos mais opções para podermos melhorar a situação e fazer com que essa COP discuta o que tem que discutir: políticas climáticas, cooperação internacional e alternativas para o planeta, que é o que precisamos.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 21/08/2025**

### INVESTIMENTO PRIVADO EM RODOVIAS TEM EFEITO MAIS RÁPIDO DO QUE PÚBLICO, APONTA ESTUDO DA CNT

Na pesquisa, a entidade constatou que o impacto das obras sobre o PIB do setor se dá ao longo do tempo

*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



**Para pesquisadores, investimentos públicos e privados são complementares — Foto: Divulgação/Comunicação ANTT**

O investimento privado em rodovias tem um efeito mais rápido do que o público sobre a atividade econômica do setor de transportes, segundo estudo da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Na pesquisa, a entidade constatou que o impacto das obras sobre o Produto Interno Bruto (PIB) do setor não é imediato, ou seja, não se dá no mesmo trimestre em que os investimentos são realizados, mas sim ao longo do tempo. “Para se construir ou fazer a recuperação de um pavimento não é tão rápido, em três meses não se faz muita coisa”, afirmou Fernanda Schwantes, gerente-executiva de economia da CNT.

No curto prazo, o estudo aponta que o efeito é baixo nos dois casos. Pela projeção da entidade, diante do aumento de 1% nos investimentos privados em rodovias, haveria um efeito de 0,09% de aumento no PIB do transporte no mesmo trimestre. No caso das obras públicas, esse impacto imediato é ainda menor, de 0,02% de alta no PIB do setor.

Já na análise dos efeitos nos trimestres seguintes, o cálculo indica que os investimentos privados demoram menos tempo para gerar impacto no PIB do transporte, em comparação com os públicos. Além disso, o efeito é maior, embora com uma diferença pequena.

Dessa forma, a projeção indica que o mesmo aumento de 1% dos investimentos privados gera um crescimento de 0,17% no PIB do setor, em um prazo de três trimestres. Já no caso dos investimentos públicos, o efeito é de 0,15%, após período de seis trimestres.

O motivo dessa discrepância é a dinâmica de contratação das obras públicas e das privadas, feitas por meio de concessões, afirmou a diretora-executiva interina da CNT, Fernanda Rezende.

“Os contratos privados são de 25, 30 anos, e as concessionárias têm obrigações contratuais, grande parte delas têm que fazer a maior parte das obras nos cinco anos iniciais do contrato, isso leva a melhorias mais rápidas do que as obras sob gestão pública, que são mais morosas, muitas vezes há uma dinâmica de parada e retomada”, disse.

Além disso, as restrições fiscais demandam que, muitas vezes, as obras sejam diluídas ao longo do tempo. Adicionalmente, o atual cenário de crise gera cortes, afirmou Schwantes. “A capacidade de investimento do Estado é cada vez mais reduzida, e a primeira área de corte são as despesas discricionárias.”

Diante desse quadro, as concessões têm se mostrado necessárias para o desenvolvimento do setor de transportes, disse.

Apesar disso, elas destacam a necessidade de manutenção das duas modalidades de investimento. “O público e o privado se complementam, não são excludentes.”

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 21/08/2025**

## EM BELÉM, 97% DAS OBRAS NO PARQUE DA CIDADE ESTÃO PRONTAS PARA A COP30, INFORMA GOVERNO DO PARÁ

Organização promete entregar o espaço completo até 1º de novembro; representantes dos governos estadual e federal não quiseram comentar sobre crise de falta de hospedagem e dos altos preços cobrados para estadia

**Por Rafael Walendorff, Valor — Belém**



**Parque da Cidade, em Belém, no Pará — Foto: Raphael Luz/Agência Pará**

A menos de três meses do início da Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP30) em Belém, o governo do Pará informou que 97% das obras no Parque da Cidade, área de 500 mil metros quadrados que sediará o evento, já estão prontas. A organização promete entregar o espaço completo até 1º de novembro.

Parte das estruturas fixas está praticamente concluída, como o prédio da gastronomia que será usado para apoio na alimentação nos dias do evento e o corredor que liga as zonas verde e azul. Outras construções estão parcialmente entregues. A modernização do Hangar Centro de Convenções, que vai integrar o espaço da COP30, está com 88% dos trabalhos concluídos.

Um terço dos pavilhões temporários, que ocuparão 160 mil metros quadrados, foi montado até agora. O “recheio”, com mobiliário alugado e equipamentos, só deverá ser feito em setembro e outubro, mais próximo do evento, que será realizado entre 10 e 21 de novembro.

“Não tem evento que fica pronto dois, três meses antes. É programado para ficar pronto em cima da hora mesmo”, afirmou Olmo Xavier, diretor de infraestrutura da Secretaria Extraordinária da COP30, vinculada à Casa Civil do governo federal. “Estamos preparados para entregar”, completou.

Algumas áreas da macroestrutura vão começar a funcionar ainda em outubro, para credenciamento dos participantes da conferência. O local estará em pleno funcionamento para as pré-sessões, entre 3 e 8 de novembro, e para a cúpula de líderes, nos dias 6 e 7 do mesmo mês, nas vésperas da abertura da COP30.

Segundo Adler Silveira, secretário de Infraestrutura do Pará, o cronograma de obras no Parque da Cidade está dentro do normal e o local estará pronto para receber eventos preparatórios nas semanas anteriores à conferência. Na próxima semana, deve ser iniciada a sinalização rodoviária dos “caminhos para a COP”, com a instalação placas e a criação de faixas exclusivas ou prioritárias em cerca de 400 quilômetros para veículos que irão para o evento.

Questionados sobre a crise de falta de hospedagem e dos altos preços cobrados para estadia na cidade na época do evento, que levou países a pedirem a troca da sede da COP, os representantes dos governos estadual e federal não quiseram comentar. Durante visita às obras nesta semana, o diretor de Infraestrutura da Secretaria Extraordinária da COP30 da Casa Civil, Olmo Xavier, disse apenas que Belém “tem condições de abrigar e receber todos” que vão participar do evento. “Tem mais gente querendo vir para a COP do que pessoas que não estão conseguindo”, afirmou a jornalistas nessa terça-feira (19/8).

A expectativa é que Belém receba 50 mil participantes ao longo das duas semanas de COP30. O governo do Pará disse, em nota, que está construindo 405 quartos para receber delegados e líderes de delegações estrangeiras. Cerca de 67% do cronograma já foi cumprido.

“Também estão contemplados a reforma de escolas (seis já foram entregues) que vão receber mobiliário para funcionar como hostel durante a COP, aluguel de temporada e parceria com plataformas de hospedagem para aumentar a oferta de leitos na capital. A rede hoteleira recebeu incentivo para modernização e também será ampliada com a construção de novos hotéis e o governo federal contratou dois navios que servirão como hotéis”, afirmou, na nota.

A reportagem visitou as instalações na terça-feira (19). A visita ocorreu na “green zone”, onde serão realizados eventos paralelos à COP30. A equipe não teve acesso à “blue zone”, área restrita que abrigará as negociações oficiais entre as delegações.

“Teremos a zona verde mais verde de todos os tempos, com estruturas temporárias que vão agregar à área pronta do parque, para terem a oportunidade de sentir o calor amazônica, a chuva. As pessoas querem ver isso também”, disse Olmo Xavier. Um bosque com 90 mil metros quadrados próximo ao parque poderá ser visitado pelos participantes da conferência.

O parque onde a COP30 será realizada ocupa o espaço de um antigo aeroporto que foi desativado. Uma área de lazer construída recentemente foi entregue em junho para uso da população e para colônia de férias pública para 10 mil crianças e idosos até agosto. Segundo Adler Silveira, 500 mil pessoas passaram pelo espaço, que foi fechado no início desta semana e entregue para o governo federal e a Organização das Nações Unidas (ONU), responsáveis pela montagem das estruturas provisórias dos pavilhões de negociação e plenárias.

“São estruturas entregues e não vão ficar como elefante branco posteriormente, pois tem necessidade da população para uso”, disse Silveira. Ele disse ainda que o pacote da COP30 inclui mais do que as 37 obras, com aporte de R\$ 4,5 bilhões dos governos estadual e federal. Mais de 20 mil pessoas têm recebido formação e capacitação para se preparar para receber as delegações do mundo inteiro em novembro. São cursos de inglês para taxistas, camareiras e chefs de cozinha, por exemplo.

\*O jornalista viajou a convite do Sistema OCB (Organização das Cooperativas Brasileiras)

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 21/08/2025



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### PF ENCONTRA NO CELULAR DE BOLSONARO PEDIDO DE ASILO A MILEI

O documento tem 33 páginas e estava salvo no aparelho de Bolsonaro desde 2024

Por *André Richter - Repórter da Agência Brasil*

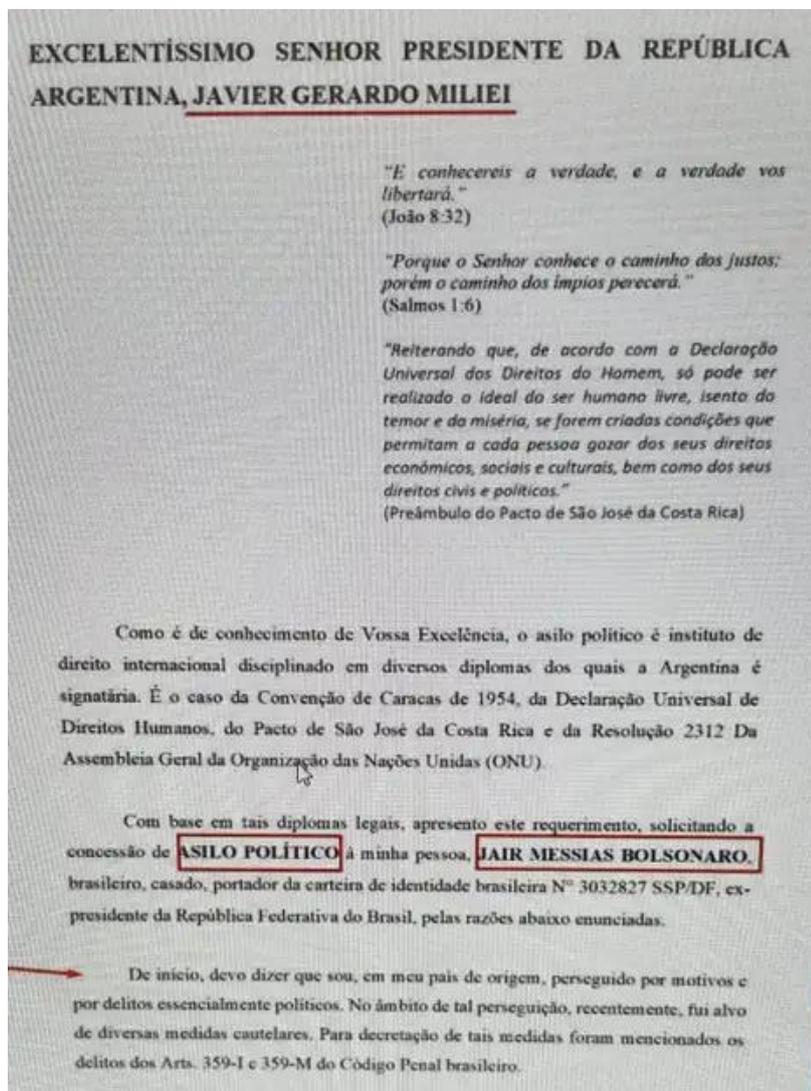


A Polícia Federal (PF) encontrou no celular de Jair Bolsonaro um documento no qual o ex-presidente cogitou a possibilidade de pedir asilo político ao presidente da Argentina, Javier Milei.

O documento foi encontrado no aparelho do ex-presidente, que, no mês passado, foi alvo de uma operação da PF determinada pelo ministro Alexandre de Moraes no inquérito que apura as sanções dos Estados Unidos contra o Brasil.

De acordo com as investigações, o documento

tem 33 páginas e estava salvo no aparelho desde 2024, quando Bolsonaro foi acusado de outra operação, destinada à apuração das acusações sobre a trama golpista.



“De início, devo dizer que sou, em meu país de origem, perseguido por motivos e por delitos essencialmente políticos. No âmbito de tal perseguição, recentemente, fui alvo de diversas medidas cautelares”, diz um trecho do pedido de asilo.

Nesta quarta-feira (20), mais cedo, Bolsonaro e o deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP) foram indiciados pelos crimes de crimes de coação no curso do processo e tentativa de abolição do Estado Democrático de Direito.

A decisão foi tomada após a PF concluir as investigações sobre a atuação de Eduardo junto ao governo do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, para promover medidas de retaliação contra o governo brasileiro e ministros do Supremo. Em março deste ano, Eduardo pediu licença do mandato parlamentar e foi morar nos Estados Unidos, sob a alegação de perseguição política.

No atual processo, o ex-presidente é investigado por mandar recursos, via Pix, para bancar a estadia de

seu filho no exterior.

Bolsonaro também é réu na ação penal da trama golpista no Supremo.

### Viagem para Argentina

Segundo a PF, Bolsonaro viajou para participar da posse de Milei depois de realizar a última edição do documento de asilo que estava em seu celular. A edição ocorreu no dia 5 de dezembro de 2023. A viagem ocorreu entre 7 a 11 de dezembro.

De acordo com as investigações, o documento poderia ser usado para viabilizar a fuga de Bolsonaro.

“Os elementos informativos encontrados indicam, portanto, que o ex-presidente Jair Bolsonaro tinha em sua posse documento que viabilizaria sua evasão do Brasil em direção à República Argentina, notadamente após a deflagração de investigação pela Polícia Federal com a identificação de materialidade e autoridade delitiva quanto aos crimes de abolição violenta do Estado Democrático de Direito por organização criminosa”, disse a PF.

Fonte: Agência Brasil - DF  
Data: 21/08/2025

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### DEBATE SOBRE LICENCIAMENTO AMBIENTAL OPÕE REGULADORES E EMPREENDEDORES

Por Nelson Moreira Especial Navalshore 21/08/2025 - 16:45



O painel 'Impasses e Soluções Ambientais em Empreendimentos de Infraestrutura', realizada na última quarta-feira (20), durante a Navalshore 2025, confirmou a divergência entre órgãos reguladores e de fiscalização e empreendedores sobre a aplicação da Lei Ambiental e a aprovação de projetos em áreas consideradas sensíveis a impactos em relação ao meio ambiente.

De um lado, o representante do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Itabyba Alvarenga Neto, e do Ministério Público, o procurador da República Sérgio Gardenghi Suiama, defenderam a necessidade de rigor na avaliação de todos os danos possíveis ao ambiente antes da aprovação e durante a execução de obras.

De outro, Marcos Augusto de Almeida, diretor da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), e Fábio Vasconcellos, diretor da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) e vice-presidente do Sindicato Nacional da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), pediram mais flexibilidade, atenção aos impactos que a demora em liberações podem causar à Economia e à geração de empregos e mais celeridade nas análises. Os dois segmentos chegaram, no entanto, a consenso de que o processo precisa ser mais rápido.

Primeira a falar no encontro, a advogada Julia Touriño, especialista em Direito Ambiental, explicou que muito do que foi incluído no projeto de lei ambiental recentemente aprovado pelo Congresso e que foi sancionado com vetos pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva já constava de outros regulamentos e, por isso, ela disse não ver motivos para novas discussões a respeito. Mas ressaltou como importante a criação da licença ambiental especial, que entra em vigor logo após sua concessão e não, como em outros casos, apenas 180 dias após a aprovação.

Segundo Julia, essa mudança pode ser importante para acelerar o início de empreendimentos. Ela considerou positiva também a extensão para 10 anos do prazo de validade das licenças ambientais antes de que seja necessária nova avaliação. Para ela, isso vai economizar tempo e esforço dos órgãos reguladores e dar mais garantia aos empreendedores.

Mas a advogada levantou dúvidas sobre os critérios de definição dos conceitos de impactos diretos e indiretos sobre o meio ambiente, lembrando que os primeiros são submetidos à análise antes de que seja concedida a licença, mas que não há previsão de controle sobre os segundos. Ela citou como exemplo a possibilidade de projetos terem impacto nas mudanças climáticas.

Julia Touriño comentou ainda que a previsão incluída na nova lei de concessão da licença corretiva, para projetos já em andamento, pode significar um avanço e evitar demandas que impactam principalmente o trabalho do Ministério Público, muitas vezes acionados para avaliar casos. Com a nova licença, explicou ela, o processo poderá ser resolvido pelo órgão licenciador, evitando atrasos.

E os atrasos que comprometem o andamento de projetos foi uma das principais queixas do representante da Abac. Almeida ressaltou que há casos em que há urgência a aprovação e citou



como exemplo a dragagem, fundamental para garantir a navegação, o acesso a portos e o abastecimento ao longo de hidrovias. “Temos que manter novas vias navegáveis”, disse ele, ressaltando ainda que é preciso que portos tenham pelo menos 18 metros de calado para receber navios de grande porte.

É um dos problemas apontados por ele em relação à questão ambiental no caso de dragagens é a definição de onde serão descartados os rejeitos provenientes dos trabalhos. Almeida ressaltou que indefinições sobre isso podem causar atrasos e dificuldades para as empresas de navegação, causando impactos secundários ao meio ambiente, em caso de necessidade de usar outros meios para transportar mercadorias. “Navio é o mais ecológico”, lembrou o representante da Abac.

Ele ressaltou também, em relação à questão ambiental, a necessidade urgente de modernização dos portos, incluindo o fornecimento a embarcações de energia elétrica de fonte limpa, para atender o que determina a International Maritime Organization (IMO) para redução da emissão dos gases do efeito estufa. “Precisamos de energia solar e eólica para ter energia elétrica de fonte limpa”, disse.

Almeida citou ainda que é preciso modernizar os terminais para evitar que navios fiquem ao largo esperando dias para atracar. Segundo ele, essa demora, além de impactar o trabalho das empresas de navegação no atendimento aos seus clientes, acaba gerando mais gases do efeito estufa e pode resultar em multas aplicadas pela IMO, o que afetaria o preço dos fretes e, na ponta, das mercadorias transportadas.

Itabyba de Alvarenga Neto, do Ibama, também defendeu a aprovação célere de licenças ambientais para execução de projetos, mas ressaltou que ela tem que ser “responsável”. E disse que o Instituto trabalha para que a concessão seja rápida, mas esbarra em dificuldade, inclusive em sua estrutura de trabalho, com deficiência de pessoal e necessidade de aprimoramento da mão de obra. “As demandas foram multiplicadas, mas sofremos com redução e quadros”, explicou.

Ele citou como exemplo os pedidos ligados à produção de petróleo, com a necessidade de avaliação dos impactos das operações de poços e plataformas. Mas garantiu que o Ibama tem conseguido cumprir prazos, citando que de 2023 a junho de 2025 foram concedidas 1.302 licenças e autorizações.

O procurador Sérgio Gardenghi Suiama defendeu a atuação do Ministério Público quando contesta projetos que, em sua avaliação, podem causar impactos ao meio ambiente. Ele disse que é função do MP a defesa do meio ambiente de dos direitos difusos, que, explicou, são aqueles que são de toda a sociedade e não apenas de uma pessoa ou grupo.

Suiama disse que entre os problemas encontrados estão estudos de impacto ambiental insuficientes, fragilidade das análises e a existência de impactos cumulativos que atingem comunidades próximas de onde são empreendidos projetos econômicos. E citou como exemplo a proposta de remoção de parte do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins, para permitir a navegação. Segundo ele, o MP entrou com ação contra o projeto inicial porque não foram avaliados os prejuízos que poderiam ser causados às comunidades da região e outras atividades econômicas, como a pesca. “Desenvolvimento é necessário, mas deve ser socialmente justo”, disse.

O caso do Pedral do Lourenço foi abordado também pelo representante do Sinaval. Fábio Vasconcellos apresentou um quadro, a partir do mapa da região, mostrando que, para viabilizar a navegação pelo Rio Tocantins durante todo o ano, seria necessário retirar apenas parte das pedras. Segundo ele, por causa delas, o rio só é navegável por embarcações maiores de transporte de mercadorias em sete meses seguidos, quando o rio está em nível mais alto, e ressaltou que isso inibe investimentos na região porque os empreendedores não vão investir para operar em apenas parte do ano.

Vasconcellos contestou o representante do Ministério Público dizendo que a remoção de parte das pedras para permitir o uso da hidrovia durante todo o ano traria muitos benefícios para a população da região, não só facilitando o abastecimento de bens, mas gerando empregos de qualidade. Ele

ressaltou que, para o uso da hidrovía, será necessário a construção de barcaças, empurradores e rebocadores, ativando a construção naval, o que levaria a criação de vagas de trabalho com salários mais altos dos que se verificam hoje na média da Região Norte, que, segundo expôs, tem os maiores índices de pobreza do país.

O representante do Sinaval criticou também a demora na liberação da Agronorte, também na Região Norte. Segundo ele, o empreendimento, ao lado de uma rodovia usada hoje para o transporte de mercadorias, teria forte impacto favorável sobre o meio ambiente, pois permitiria o uso da hidrovía e a substituição por barcaças de milhares de carretas, muito mais poluidoras, que hoje são usadas no escoamento e fornecimento de produtos.

Em tom crítico, Vasconcellos disse que a demora no licenciamento do projeto causa não só atraso na redução da emissão de gases do efeito estufa, mas impede o desenvolvimento de toda a região que será abrangida por ela, com geração de riqueza para todas as comunidades. Ele afirmou que, por causa de entraves a iniciativas como essa, o Brasil está perdendo poder de competitividade e de melhoria de vida para toda a população. “É preciso avaliar também o custo social que esses atrasos causam”, disse, defendendo mais flexibilidade e mais atenção aos benefícios que os projetos podem gerar para a economia do país e para a população.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 21/08/2025*

## MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM SANTOS TEM ALTA DE 8,5% EM JULHO

*Da Redação Portos e logística 20/08/2025 - 19:29*



A movimentação de contêineres no Porto de Santos (SP) cresceu em julho e bateu recorde de todos os meses pelo segundo mês seguido, conforme levantamento da Autoridade Portuária de Santos (APS). Foram movimentados 534,7 mil TEU - o aumento é de 8,5% em relação ao mesmo período no ano passado. No acumulado no ano, foram 3,3 milhões TEUs, crescimento de 7,9% em relação aos primeiros sete meses de 2024.

Para o presidente da APS, Anderson Pomini, o resultado reflete em parte um aumento de exportações em razão das novas tarifas aplicadas pelos Estados Unidos, mas também a eficiência do Porto de Santos. “São 21 meses consecutivos de crescimento, números que deixam clara a resiliência do Porto e a importância de iniciativas que estamos desenvolvendo para o aumento de capacidade”, afirmou. Entre as ações estão a expansão da poligonal, o aprofundamento do canal de navegação para 16 metros e o leilão do terminal Tecon 10, além da construção do túnel Santos- Guarujá, que vai possibilitar maior integração entre as duas margens do Porto.

O número de atracções subiu de 477 em julho de 2024 para 499 em julho de 2025. Em relação ao total de cargas movimentadas no mês, houve um aumento de 6,1%, com o registro do recorde histórico de 17,4 milhões de toneladas – o melhor mês da história. Em julho de 2024, por exemplo, foram 16,4 milhões de toneladas.

O complexo soja (grãos e farelo) foi novamente o destaque, com 4,6 milhões de toneladas de soja embarcadas, um crescimento de 39,3% em relação ao mesmo período do ano passado. A celulose foi outro produto com números significativos, com 836 mil toneladas (+26,5%). No setor de combustíveis, o destaque foi o óleo combustível, com 290 mil toneladas, um aumento de 12,4%.

Em relação aos desembarques, o Porto de Santos teve crescimento de 1,4% em julho, pulando de 4,4 milhões de toneladas no mesmo mês do ano passado para 4,5 milhões de toneladas no último mês.

O total de cargas movimentadas no Porto de Santos em 2025, considerando embarques e desembarques, teve uma ligeira variação positiva de 0,1%, com o total de 105,7 milhões de toneladas. A participação acumulada de Santos na corrente comercial brasileira apresentou aumento em julho, chegando a 30%. No mesmo período em 2024, eram 28,6%.

A China segue sendo o principal parceiro comercial, representando 30,3% das transações feitas no Porto de Santos. O Estado de São Paulo é a principal origem das operações, com participação de 51,4%.

### Porto de Itajaí

O Porto de Itajaí (SC), também administrado pela Autoridade Portuária de Santos, registrou aumento de movimentação de cargas em julho. Mais de 1,3 milhão de toneladas de mercadorias passaram por aquele complexo portuário, um aumento de 29,3% em relação ao registrado no mesmo mês em 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/08/2025

## KARPOWERSHIP E SEATRIUM LANÇAM 'LNGTS AMERICAS' E FIRMAM INTENÇÃO PARA PROJETOS FLUTUANTES DE ENERGIA

Da Redação Offshore 20/08/2025 - 19:32



A Karpowership e a Seatrium reforçaram sua parceria estratégica com novos projetos de conversão de Powerships e unidades LNG Terminal Ship (LNGTS) de próxima geração, além de celebrarem o batismo do Karadeniz LNGTS Americas, quinto integrante da frota de LNGTS da Karpowership. A embarcação se junta à crescente frota da companhia, maior proprietária e operadora mundial da tecnologia de usinas flutuantes conhecidas como Powerships.

As unidades LNGTS podem ser combinadas aos Powerships (LNG-to-Power), viabilizando a geração de eletricidade em regiões sem infraestrutura terrestre adequada ou acesso a gás natural.

“Com o apoio da Seatrium, cuja inovação, expertise e comprometimento foram fundamentais em nossa trajetória, temos orgulho de incorporar o Karadeniz LNGTS Americas à nossa frota em expansão”, afirmou Orhan Remzi Karadeniz, CEO da Karpowership. “Nosso modelo integrado de Powerships e LNGTS oferece aos países uma solução única e econômica para alcançar segurança energética com combustíveis mais limpos. Em apenas seis anos, nos consolidamos como um ator relevante no setor de GNL.”

Atualmente, a Karpowership possui 50 Powerships, com capacidade instalada de 10.000 MW, e 11 unidades LNGTS (incluindo embarcações em construção ou em planejamento). Com presença em 20 países, a companhia fornece energia mais limpa, confiável e acessível em quatro continentes, incluindo projetos LNG-to-Power no Brasil e no Senegal — este último pioneiro no continente africano.

A empresa pretende dobrar sua capacidade global de geração Gas-to-Power nos próximos 10 anos. Como parte dessa estratégia, foi assinada uma Carta de Intenções com a Seatrium para conversão de três LNGTS de alta capacidade e desenvolvimento da próxima geração de Powerships. Os novos projetos preveem design modular, adaptável a diferentes demandas e compatível com tecnologias avançadas como sistemas de CCUS (Captura, Utilização e Armazenamento de Carbono) e turbinas adicionais.

“Esta colaboração reforça o papel da Seatrium em transformar a indústria de energia por meio da inovação e de parcerias estratégicas”, declarou Chris Ong, CEO da Seatrium. “Ao unir nossa expertise em engenharia offshore com as soluções pioneiras da Karpowership, estamos acelerando a entrega de energia confiável, rápida e flexível para atender às crescentes demandas globais.”

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 21/08/2025*

### **TCP MOVIMENTA 1 MILHÃO DE TEUS 14 DIAS MAIS CEDO DO QUE EM 2024**

*Por Danilo Oliveira Portos e logística 20/08/2025 - 19:35*



A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, anunciou que a movimentação no porto paranaense atingiu um milhão de TEUs, na última quarta-feira (13). Segundo a companhia, em comparação com 2024, a marca deste ano foi alcançada duas semanas antes. Além disso, representa avanço expressivo em relação a 2021, quando a TCP chegou, pela primeira vez, a um milhão de TEUs movimentados em 28 de novembro.

A empresa informou que de janeiro a julho de 2025 foram movimentados 943.892 TEUs, 4% superior a mais que os 906.357 TEUs do mesmo período do ano passado. Foram 380.982 TEUs em cargas de exportação e 375.730 TEUs nas de importação, com altas de 2% e 3%, respectivamente. A movimentação de contêineres refrigerados (reefer) chegou a 80.299 unidades nos sete primeiros meses do ano, com crescimento de 5% em comparação com o mesmo período de 2024.

Segundo a TCP, a movimentação de contêineres foi de 141.788 TEUs, a segunda maior marca mensal de 2025, superando a de março, de 138.485 TEUs. Antes disso, o maior volume mensal fora o de outubro de 2024, com 137.370 TEUs. Além disso, informou a empresa, o terminal superou duas vezes o recorde de movimentação de unidades de contêineres de outubro de 2024, de 74.350. Em maio de 2025, foram 76.622 unidades e, em julho, 77.427 unidades, 4% acima do melhor mês do ano passado.

Nas operações de Gate, por acesso rodoviário, o número de entrada de contêineres no terminal em julho alcançou 55.255 unidades, um novo recorde. O número em um único dia também teve nova máxima, em 16 de abril, quando foi de 2.781 contêineres. Também na ferrovia que liga o terminal ao norte e ao oeste do Paraná, houve, segundo a TCP, movimentação recorde em março, com 9.627 unidades, superando em 7% o recorde anterior, de 9.086 unidades, de julho de 2024.

A empresa informou ainda que em maio registrou a maior movimentação em um mês no KBT, projeto logístico intermodal em que conecta a TCP a um terminal de contêineres da Klabin em Ortigueira (PR). Foram movimentados 4.912 contêineres, com alta de 17% sobre a máxima anterior, de 4.195 unidades em abril de 2025.

O número de trens que chegaram ao terminal também teve recorde para um mês com a chegada de 121 composições em maio de 2025. E, em janeiro, foi registrado o maior número de embarcações que atracaram em um único mês no Terminal de Contêineres de Paranaguá: 91. O gerente de operações da TCP, Felipe de França, creditou o resultado ao aumento do calado operacional de 12,10m para 12,80m a maré zero. “Com 70 centímetros adicionais, os navios agora podem chegar e partir da TCP transportando 560 TEUs a mais”, explicou França.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 21/08/2025*



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 119/2025  
Página 64 de 64  
Data: 21/08/2025  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



### MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS  
Data: 21/08/2025