

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 112/2026
Data: 06/07/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ADVOCACIA RUY DE MELLO MILLER AJUDA A MOLDAR O DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DESDE 1961 EM SANTOS	4
DE SANTOS À AMAZÔNIA: ESCRITÓRIO DE ADVOCACIA DO LITORAL DE SÃO PAULO APOSTA NO ARCO NORTE DO BRASIL	5
MODERNIZAÇÃO TRANSFORMA RELAÇÕES DE TRABALHO NO PORTO DE SANTOS E EM OUTROS PORTOS DO BRASIL	6
MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA EM SANTOS E PELO BRASIL ESBARRA EM BUROCRACIA E INSEGURANÇA JURÍDICA; ENTENDA	7
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	8
TERMINAL PORTUÁRIO DE HUMAITÁ RETOMA OPERAÇÕES NO RIO MADEIRA	8
ENTRE JANEIRO E MAIO, AEROPORTOS DA REGIÃO NORTE MOVIMENTARAM 2,29 MILHÕES DE PASSAGEIROS	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	10
CANAIS DE COMUNICAÇÃO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PASSAM POR ADEQUAÇÕES DURANTE O PERÍODO DE DEFESO ELEITORAL	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	10
EDITORIAL – O PLANO SAFRA PRECISA DO PLANO INFRAESTRUTURA	10
INSIGHT – LOGÍSTICA - STS10: ANTAQ DEVOLVE DECISÃO AO GOVERNO	11
POLÍTICA - IDENTIFICAÇÃO DOS BRASILEIROS COM A DIREITA CRESCE	14
NACIONAL - HUB – CURTAS - ESTUDO PROPÕE COORDENAÇÃO NACIONAL PARA IMPULSIONAR TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO BRASIL	15
POLÍTICA - APÓS ELOGIAR PROGRAMA DE LULA, MICHELLE MINIMIZA IDEOLOGIA	15
POLÍTICA - HADDAD CRITICA PRIVATIZAÇÃO DA SABESP	16
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO ITAPOÁ SUPERA 74 MIL CONTÊINERES EM JUNHO E ESTABELECE NOVO RECORDE	17
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE ITAJAÍ TEM CALADO OPERACIONAL HOMOLOGADO PELA AUTORIDADE MARÍTIMA	18
TRANSPORTES - RODOVIAS - CONCESSIONÁRIA INICIA RECUPERAÇÃO DAS BRs 116 E 251 COM PLANO DE 100 DIAS	18
LOGÍSTICA - PLANO SAFRA AMPLIA DEMANDA POR LOGÍSTICA MAIS EFICIENTE, DIZ MPOR	20
LOGÍSTICA - OPINIÃO – PLANEJAMENTO - A DISPUTA PELAS CARGAS DO OESTE BAIANO	21
ENERGIA - AFLUÊNCIA NO SUL ESTARÁ 232% ACIMA DA MÉDIA, PREVÊ NOS	22
ENERGIA - PERDAS DE ENERGIA CUSTAM R\$ 11,7 BI	24
MINERAÇÃO - ESTUDO APONTA CAMINHOS PARA AMPLIAR INDÚSTRIA BRASILEIRA DE TERRAS RARA	24
MINERAÇÃO - OPERAÇÃO COMBATE MINERAÇÃO ILEGAL E INTERDITA ÁREA EM MARICÁ	25
OPINIÃO – GESTÃO - O PODER DE PERDER	26
FINANÇAS - BCs PRETENDEM REDUZIR RESERVAS EM DÓLAR NA PRÓXIMA DÉCADA	28
FINANÇAS - DESENROLA ADIMPLENTES ESTÁ PRONTO	29
JUSTIÇA - ENTREVISTA - “SOU OTIMISTA QUANTO À POSSIBILIDADE DE APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI 733 AINDA EM 2026”	29
INTERNACIONAL - INCÊNDIOS FLORESTAIS ASSOLAM PORTUGAL, GRÉCIA E ESPANHA	33
INTERNACIONAL - VENEZUELA ESTIMA 41 MIL DESAPARECIDOS	34
INTERNACIONAL - FUNERAL DE LÍDER DO IRÃ REÚNE MULTIDÃO SOB TENSÃO COM EUA	34
INTERNACIONAL - RÚSSIA PERDEU O MAR NEGRO, DIZ UCRÂNIA	35
JORNAL O GLOBO – RJ	36
BRASIL DIZ AOS EUA QUE CONCLUSÕES DE INVESTIGAÇÃO SOBRE TRABALHO FORÇADO SÃO 'ARBITRÁRIAS'	36
DANIEL STIELER RENUNCIA AOS CARGOS DE MEMBRO E PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA VALE	37
REPRESENTANTES DE EXPORTADORES BRASILEIROS PARTICIPAM DE AUDIÊNCIA NOS EUA SOBRE TARIFAS: 'OTIMISMO COM MODERAÇÃO'	39
GOVERNO RECORRE DE DECISÃO DO TCU SOBRE PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DOS CORREIOS E DIZ QUE CONDIÇÕES FORAM ATENDIDAS 'INTEGRALMENTE'	40
MERCADO LIVRE ANUNCIA 28 MIL NOVAS VAGAS NO SETOR DE LOGÍSTICA ESTE ANO NO BRASIL	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	42
AUDIÊNCIA NOS EUA: AMCHAM DIZ QUE TAXAS ADICIONAIS PODEM ELEVAR CUSTO PARA EMPRESAS NORTE-AMERICANAS	42
SEIS GESTORAS FAZEM PROPOSTA A CREDORES PARA COMPRAR DÍVIDA DA RAÍZEN	43
CVC CAPITAL VENDE GRUPO DE MARINAS DE IATES D-MARIN PARA A INFRAVIA POR € 1 BILHÃO, DIZ JORNAL	44
GOVERNO PEDE AO TCU SUSPENSÃO PARCIAL DE DECISÃO SOBRE FRAGILIDADE NA REESTRUTURAÇÃO DOS CORREIOS	45
OPINIÃO - MOMENTO DECISIVO PARA O AGRO NA RELAÇÃO BRASIL-EUA	46



TARIFAS: MAIS DE 4 MIL PRODUTOS BRASILEIROS VENDIDOS AOS EUA PODEM TER TAXA ELEVADA A 37,5%, DIZ CNI..... 47

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 48

PETRÓLEO CAI COM AUMENTO DE PRODUÇÃO E CORTE DE PREÇO SAUDITA 48

EPE E ONS DEFINEM REQUISITOS PARA LEILÃO DE ARMAZENAMENTO 50

IRÃ E CATAR RETOMAM O COMÉRCIO MARÍTIMO, AFIRMA MÍDIA ESTATAL IRANIANA..... 51

PUXADO POR COMMODITIES, BRASIL PODE BATER RECORDE DE CORRENTE COMERCIAL EM 2026 52

DE PIONEIRA A REFERÊNCIA: MAIS DE DEZ ANOS DA VALLEY INTERNATIONAL SCHOOL NO VALE DO ITAJAÍ..... 53

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 56

CMA CGM DEVE SUPERAR MAERSK EM CAPACIDADE ATÉ 2027 56

ZIM LANÇA FALCON SERVICE ENTRE ÁSIA E COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL 56

CANAL DO PANAMÁ VOLTA A REDUZIR CALADO DE NEOPANAMAX 57

SUPER TERMINAIS RECEBE 3 NOVOS GUINDASTES ELÉTRICOS..... 57

EISA SEGUE COM DESMANTELAMENTOS E MONITORA OPORTUNIDADES PARA MÓDULOS OFFSHORE 58

ONE APOSTA EM NOVO SERVIÇO ENTRE ÁFRICA OCIDENTAL E MEDITERRÂNEO..... 59

VAST E PETROBRAS ASSINAM NOVO CONTRATO PARA TRANSBORDO DE PETRÓLEO..... 59

SUPERGASBRAS FIRMA CONTRATO PARA FORNECIMENTO DE BIOGL CERTIFICADO 60

CECAFÉ CRITICA MANIFESTAÇÃO DA ANTAQ E MANUTENÇÃO DE RESTRIÇÕES AO LEILÃO DO TECON 10..... 61

TCU CONDICIONA DRAGAGEM NO TAPAJÓS À LICENÇA PRÉVIA E CONSULTA A POVOS INDÍGENAS 63

CASCO DE NOVO FPSO DA MODEC SEGUE PARA A CHINA ANTES DE OPERAR NO BRASIL 65

ABTP ALERTA PARA ATRASO NA CONCESSÃO DO TECON SANTOS 10..... 66

PETROBRAS INICIA OPERAÇÕES DE CENTRO TECNOLÓGICO PARA O PRÉ-SAL EM ITAJUBÁ 67

PORTO DO ITAQUI REFORÇA PARCERIA COM PRATICAGEM DO MARANHÃO PARA AMPLIAR EFICIÊNCIA E SEGURANÇA 67

EL NIÑO PODE GERAR PREJUÍZO DE R\$ 35 BILHÕES E TENSIONAR SEGURANÇA ENERGÉTICA DE PORTOS E CORREDORES

LOGÍSTICOS 68

FABRIZIO PIERDOMENICO - CÂMARA DE LOGÍSTICA DA AEB..... 70

TRANSPETRO ABASTECE NAVIO COM COMBUSTÍVEL MARÍTIMO COM B30..... 70

ARTIGO - TRANSPORTE MARÍTIMO: O QUE ESPERAR DO SEGUNDO SEMESTRE?..... 71

MAUÁ OBTÉM CNDs E AMPLIA CHANCES DE PARTICIPAR DE CONCORRÊNCIAS 74

MARINHA PREVÊ PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO CONSOLIDADO EM 4 ANOS 76

MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA 77

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM 78



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ADVOCACIA RUY DE MELLO MILLER AJUDA A MOLDAR O DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DESDE 1961 EM SANTOS

Escritório santista acompanhou modernização portuária e criação de marcos regulatórios que transformaram setor

Por Fabiana Stelina 6 de julho de 2026



Equipe da Advocacia Ruy de Mello Miller é formada por talentos especializados em demandas empresariais (Alexsander Ferraz/AT)

Há histórias que acompanham o tempo. Outras ajudam a construí-lo. Quando Ruy de Mello Miller decidiu abrir seu escritório em Santos, em 6 de julho de 1961, com o sócio Antonio Barja Filho, a escolha parecia, à primeira vista, um movimento ousado: deixar uma carreira consolidada na Agência de Vapores Grieg para apostar em um projeto próprio,

especializado no Direito Marítimo.

Sessenta e cinco anos depois, aquela decisão se transformou em uma das trajetórias mais relevantes da advocacia empresarial brasileira e em um nome que passou a integrar a modernização do setor portuário nacional. Em 2026, a Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM) celebra uma história construída sobre conhecimento técnico, pioneirismo, compromisso institucional e participação ativa em capítulos importantes do desenvolvimento logístico e regulatório do País.

Com a experiência acumulada junto a empresas estrangeiras ligadas à navegação, Ruy percebeu a falta de profissionais preparados no mercado brasileiro para compreender a complexidade jurídica que cercava o universo marítimo e portuário. Sua proposta era criar uma advocacia especializada, capaz de traduzir realidades internacionais, interpretar ambientes regulatórios complexos e antecipar transformações.

“A advocacia era o sonho dele. A experiência internacional moldou seu profissionalismo, mas a capacidade de relacionamento, visão de futuro e paixão pelo trabalho que definiram a identidade do escritório”, relembra o sócio administrador da RMM, Thiago Miller, filho de Ruy.

História

Poucos escritórios podem afirmar que acompanharam e influenciaram tantas mudanças estruturais de um setor estratégico para o Brasil. Na década de 1960, a RMM participou da disputa que garantiu o direito de sindicalização dos bagrinhos - trabalhadores da estiva não sindicalizados.

Nos anos 1970, liderou as discussões jurídicas que impactaram a atividade dos agentes marítimos. Na década de 1980, acompanhou a consolidação dos Terminais Retroportuários Alfandegados (TRAs), que ajudaram a reorganizar a operação portuária e ampliar a capacidade logística.

Nos anos 1990, a atuação da banca ganhou dimensão histórica. A promulgação da Lei dos Portos se deu em 1993 e redefiniu o modelo portuário brasileiro. Novas regras passaram a orientar as relações entre capital, trabalho e infraestrutura. O Brasil saía de um modelo estatal para um ambiente de maior participação privada. Nesse momento, a RMM foi responsável pela constituição do Órgão Gestor de Mão de Obra do Porto de Santos (Ogmo) e do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), além de prestar assessoria jurídica. O resultado desse processo moldou os portos que o Brasil conhecemos nos dias atuais.

Era um período marcado por insegurança jurídica, conflitos trabalhistas e ausência de precedentes. “Foi a origem de tudo que conhecemos hoje. Uma nova legislação, novos conceitos, novas relações. Cada decisão exigia interpretação cuidadosa. Em muitos momentos, as definições do setor passavam pela análise técnica do escritório”, afirma Thiago.

Ciclo de expansão

A partir dos anos 2000, acompanhando a expansão dos investimentos privados em infraestrutura, especialmente nos terminais de contêineres, a RMM iniciou uma nova etapa. Ampliou áreas de atuação e consolidou-se como banca full service, preparada para atender demandas empresariais complexas.

O crescimento veio acompanhado da formação de talentos, com desenvolvimento de profissionais que ingressaram como estagiários e hoje ocupam posições de liderança e sociedade. “A cultura, a paixão e a seriedade com a advocacia sempre foram muito fortes e conseguimos transmitir isso às novas gerações”, destacou o sócio administrador.

Aos 65 anos, a RMM olha para o futuro em um cenário marcado por transformação tecnológica, inteligência artificial, novas dinâmicas regulatórias e desafios estruturais para os investimentos em acessos marítimos e terrestres. Talvez seja essa a principal herança de Ruy de Mello Miller: grandes histórias não se constroem apenas acompanhando mudanças, mas ajudando a torná-las possíveis.

Legado

A contribuição da RMM não se limitou aos tribunais, abrangendo a construção institucional do Direito Marítimo e Portuário. Em 2007, liderou a criação da primeira Comissão de Direito Marítimo e Portuário da Ordem dos Advogados de Santos (OAB Santos), dando protagonismo nacional ao debate sobre especialização jurídica para o setor. O projeto ganhou forma em 2022, com a criação do Núcleo 4.0 de Direito Marítimo e Portuário do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP). “Foi uma conquista histórica. Hoje temos mais previsibilidade, mais qualidade técnica e maior segurança jurídica para todos os envolvidos”, explica Thiago, que também foi presidente da Comissão de Direito Marítimo da OAB São Paulo entre 2021 e 2025. Além disso, a banca participou de discussões que contribuíram para decretos, leis e resoluções regulatórias que ajudaram a consolidar o ambiente jurídico do setor portuário brasileiro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/07/2026

DE SANTOS À AMAZÔNIA: ESCRITÓRIO DE ADVOCACIA DO LITORAL DE SÃO PAULO APOSTA NO ARCO NORTE DO BRASIL

Com presença em Belém desde 2024, escritório amplia atuação em uma região estratégica ao transporte do País

Por Fabiana Stelina 6 de julho de 2026



Navio graneleiro em Barcarena (PA): Advocacia Ruy de Mello Miller presta assessoria jurídica no Arco Norte (Adobe Stock)

Com uma das regiões mais estratégicas para o desenvolvimento logístico do País no radar, a Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM) ampliou sua atuação ao Arco Norte com a inauguração de uma filial em Belém (PA) em 2024. Depois de décadas acompanhando a evolução do Porto de

Santos e participando da consolidação do Direito Portuário brasileiro, o escritório leva sua experiência a um novo eixo de crescimento da infraestrutura nacional.

Mais do que expansão geográfica, o movimento representa uma decisão estratégica: estar presente onde o futuro da infraestrutura logística brasileira é construído. Segundo Samara Gualberto, sócia da Filial Norte da RMM, a chegada à região foi resultado de um planejamento de longo prazo.

“Antes mesmo da inauguração da unidade, já atendíamos clientes relevantes na região. A presença física surgiu como consequência natural desse relacionamento e do compromisso de oferecer proximidade sem abrir mão da excelência técnica”.

Nos últimos anos, o Arco Norte deixou de ser alternativa logística para se tornar uma das principais portas de saída da produção nacional. A região conecta o Centro-Oeste a mercados internacionais por rotas mais eficientes, reduzindo distâncias e ampliando a competitividade brasileira. Impulsionado pelo agronegócio, mineração, combustíveis e energia, o avanço dos investimentos acelera a implantação de novos terminais, estruturas de transbordo e operações hidroviárias.

Para Marcel Stivaletti, sócio da RMM, a expansão do Arco Norte redesenha a logística nacional. “A nova rota reduz custos logísticos e do frete marítimo, estimula a intermodalidade e contribui para a redução das emissões de carbono”.

Hoje, a RMM acompanha projetos de médio e grande porte ligados às áreas marítima, portuária e regulatória. Entre os destaques estão a assessoria jurídica para implantação de Terminais de Uso Privado (TUPs), Estações de Transbordo de Carga (ETCs) e o licenciamento de um TUP de grande porte na região de Barcarena, no Pará.

Enquanto Santos, por exemplo, representa um ambiente regulatório consolidado, a Amazônia apresenta uma dinâmica própria. Na Região Norte, os rios são infraestrutura, conexão social e motor econômico. “Nossos rios são nossas ruas”, resume Samara.

Essa realidade exige conhecimento que integra Direito Portuário, navegação, meio ambiente, regulação e operação logística, em uma atuação que combina estratégia, conformidade regulatória e antecipação de riscos para oferecer maior previsibilidade aos investidores.

Nova fronteira

Para o advogado e sócio da RMM, Marcel Stivaletti, o Arco Norte altera a lógica histórica da concentração das exportações no Porto de Santos ao oferecer uma alternativa mais eficiente a parte da produção agrícola brasileira. “Trata-se de uma nova saída para o escoamento da produção, com redução dos custos logísticos, estímulo à intermodalidade entre rodovias e hidrovias e ganhos importantes também na redução das emissões de carbono”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/07/2026

MODERNIZAÇÃO TRANSFORMA RELAÇÕES DE TRABALHO NO PORTO DE SANTOS E EM OUTROS PORTOS DO BRASIL

A modernização dos portos brasileiros promoveu uma profunda mudança nas relações de trabalho, substituindo um modelo marcado por conflitos, baixa produtividade e pouca transparência por um sistema mais organizado e eficiente

Por Fabiana Stelina 6 de julho de 2026



Com a Lei dos Portos, surgiram o operador portuário e o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) (Alexsander Ferraz/AT)

A modernização dos portos brasileiros promoveu uma profunda mudança nas relações de trabalho, substituindo um modelo marcado por conflitos, baixa produtividade e pouca transparência por um sistema mais organizado e

eficiente.

Segundo o sócio da RMM, Lucas Rênio, antes da Lei Federal 8.630/1993, o trabalho portuário era dividido entre empregados da Companhia Docas e trabalhadores avulsos contratados por entidades estivadoras ligadas aos sindicatos. A gestão das escalas concentrada nessas entidades gerava conflitos de interesse, falta de isonomia e dificuldades operacionais, além de problemas relacionados à segurança e às condições de trabalho.

Com a Lei dos Portos, surgiram o operador portuário e o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). Ambos passaram a organizar a contratação de trabalhadores avulsos com critérios mais transparentes e igualitários. A abertura do setor ao investimento privado também impulsionou melhorias na infraestrutura, na segurança e na produtividade dos terminais.

Rênio destaca que a RMM participou desse processo, assessorando empresas e entidades do setor e contribuindo para a construção de soluções voltadas ao equilíbrio entre a livre iniciativa e a valorização do trabalho. Em 2023, o escritório estruturou um acordo coletivo pioneiro que implantou o sistema de prioridade controlada, modelo que reduziu conflitos nas contratações e passou a servir de referência para negociações em outros portos.

Outra contribuição foi o desenvolvimento da tese da vinculação intercambiada, com fundamento na multifuncionalidade, que foi fortalecida pela Lei Federal 14.047/2020. O modelo amplia as possibilidades de atuação dos trabalhadores inscritos no Ogmo em diferentes atividades portuárias, aumentando as oportunidades de emprego e oferecendo maior flexibilidade operacional aos terminais.

Para o advogado, a experiência demonstra que o diálogo e a negociação coletiva seguirão sendo fundamentais para conciliar modernização, eficiência e proteção aos trabalhadores diante dos desafios tecnológicos do setor portuário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/07/2026

MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA EM SANTOS E PELO BRASIL ESBARRA EM BUROCRACIA E INSEGURANÇA JURÍDICA; ENTENDA

Entaves regulatórios e administrativos afetam competitividade, mesmo com benefícios fiscais

Por Fabiana Stelina 6 de julho de 2026



Renovação da infraestrutura é estimulada por programas como Reporto e Reidi, mas desafios se multiplicam (Sílvia Luiz/AT)

A modernização da infraestrutura portuária brasileira nunca foi tão necessária. Impulsionados pelo crescimento do comércio exterior, operadores portuários e investidores ampliam aportes em novos terminais, equipamentos de alta tecnologia e soluções logísticas. No entanto, um antigo desafio continua limitando esse avanço: a burocracia estatal e a insegurança jurídica.

Embora instrumentos como o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) e o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) reduzam os custos dos investimentos, especialistas da Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM) alertam que a falta de previsibilidade regulatória e a baixa integração entre órgãos públicos atrasam projetos estratégicos ao setor.

Para o sócio da RMM Fernando Moromizato Jr., esses programas seguem essenciais para a renovação tecnológica dos terminais portuários. “O Reporto reduz significativamente o custo dos investimentos ao suspender tributos importantes, como Imposto de Importação, IPI e PIS/Cofins. O



Reidi exerce papel estratégico ao diminuir o custo das obras de implantação e ampliação da infraestrutura portuária”.

Mas, apesar da importância desses mecanismos, Moromizato destaca que a constante incerteza sobre a continuidade dos benefícios prejudica o planejamento empresarial. “Empresas que realizam investimentos de longo prazo precisam de estabilidade regulatória. A dúvida sobre a manutenção desses programas compromete decisões que envolvem milhões de reais”.

Renovação tecnológica

A necessidade de modernização também é impulsionada por exigências da Receita Federal. Diversos terminais alfandegados precisam substituir escâneres por modelos mais modernos e compatíveis com os atuais padrões de fiscalização. Segundo Moromizato, muitos dos equipamentos em operação hoje têm mais de dez anos de uso e já não atendem às exigências técnicas do órgão. O problema é quando esses equipamentos precisam ser importados.

Grande parte dos atrasos ocorre no exame de similaridade, conduzido pelo Departamento de Operações de Comércio Exterior (Decex), responsável por verificar se existe produto nacional equivalente ao equipamento importado. Embora a legislação estabeleça prazos para a análise, o procedimento frequentemente se prolonga diante da exigência de laudos técnicos, consultas públicas, avaliação de catálogos e pedidos de complementação documental.

Enquanto isso, equipamentos avaliados em milhões de reais permanecem parados em áreas portuárias, expostos ao ambiente marítimo, sem operação e sujeitos à deterioração, aguardando autorização para nacionalização.

Desafio amplo

O sócio da RMM José Carlos Higa de Freitas, responsável pelo Núcleo de Direito Público, pontua que renovar equipamentos representa apenas uma parte do desafio. “A modernização precisa contemplar todo o sistema portuário, envolvendo acessos terrestres e aquaviários, integração logística, tecnologia, governança e planejamento de longo prazo”.

Higa destaca que o Brasil vive uma expansão dos investimentos privados, com novos arrendamentos portuários e crescimento dos Terminais de Uso Privado (TUPs). Entretanto, a insegurança regulatória ainda afasta investidores. Para transformar o potencial brasileiro em resultados concretos, é indispensável reduzir a burocracia, fortalecer a segurança jurídica e garantir previsibilidade às regras que orientam os investimentos.

Estados

Os obstáculos não se restringem ao âmbito federal. Mesmo após cumprir todas as exigências obter os benefícios fiscais previstos na legislação, o investidor ainda pode enfrentar dificuldades para conseguir a isenção de ICMS junto às secretarias estaduais da Fazenda. Segundo Moromizato, documentos aceitos por um órgão muitas vezes não são reconhecidos por outro, criando um ciclo de exigências que amplia custos, compromete cronogramas e reduz a eficiência dos investimentos. “O Judiciário tem concedido liminares, assegurando direitos dos investidores, sem interferir no mérito administrativo dos órgãos públicos”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/07/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

TERMINAL PORTUÁRIO DE HUMAITÁ RETOMA OPERAÇÕES NO RIO MADEIRA

Estrutura volta a atender passageiros e cargas após recuperação de danos causados por acidente em 2025



Às margens do Rio Madeira, a IP4 de Humaitá possui capacidade para movimentar até 500 toneladas de cargas e atender cerca de 2.650 passageiros por mês. Foto: DNIT

A Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Humaitá, no estado do Amazonas, retomou suas operações no dia 1º de julho. O terminal atende ao embarque e desembarque de passageiros e ao transporte de cargas no sul do estado, contribuindo para a mobilidade da população e o

abastecimento da região.

Em março do ano passado, um comboio de barcas colidiu com a estrutura da IP4, provocando danos severos às estruturas navais, comprometendo a operação do terminal e afetando o embarque e desembarque de passageiros, o transporte de cargas e o abastecimento da região. Foi preciso, então, que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Trânsito (Dnit) adotasse medidas emergenciais para viabilizar a recuperação da infraestrutura.

Além da recuperação das três pontes metálicas de acesso, do cais flutuante e dos flutuantes intermediários, uma nova estrutura foi instalada para substituir a que foi perdida no acidente. Com as obras, foram recuperados o sistema de prevenção e combate a incêndio e as instalações elétricas. O sistema de fundeio também foi modernizado e novos guinchos instalados.

Localizada às margens do Rio Madeira, a IP4 de Humaitá possui capacidade para movimentar até 500 toneladas de cargas e atender cerca de 2.650 passageiros por mês, contribuindo para o abastecimento da cidade, a mobilidade da população e o fortalecimento da economia local.

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

Data: 06/07/2026

ENTRE JANEIRO E MAIO, AEROPORTOS DA REGIÃO NORTE MOVIMENTARAM 2,29 MILHÕES DE PASSAGEIROS

Número de passageiros em voos para o exterior foi de 88,4 mil viajantes



Fachada do Aeroporto de Manaus/AM

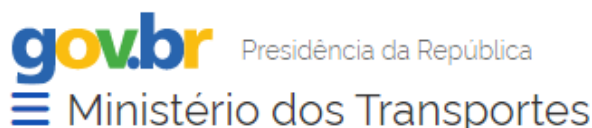
Os aeroportos da Região Norte receberam, nos cinco primeiros meses do ano, 2,29 milhões de viajantes. Desse total, 2,20 milhões de passageiros viajaram em voos domésticos, enquanto 88,4 mil utilizaram rotas internacionais.

Entre os principais mercados, Belém (PA) liderou a movimentação, com 1,57 milhão de passageiros entre janeiro e maio. Na sequência aparece Manaus (AM), que recebeu 1,25 milhão de passageiros no período e reforçou sua posição como principal centro logístico e

econômico da Amazônia. Já Palmas, no Tocantins, registrou 291 mil viajantes.

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

Data: 06/07/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

CANAIS DE COMUNICAÇÃO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PASSAM POR ADEQUAÇÕES DURANTE O PERÍODO DE DEFESO ELEITORAL

Medida atende à legislação vigente e garante a continuidade da divulgação de informações de interesse público e da prestação de serviços à sociedade

Em atendimento às exigências da Lei Geral das Eleições (Lei nº 9.504/1997) e às orientações dos órgãos competentes, os canais de comunicação do Ministério dos Transportes passarão por adequações temporárias entre os dias 4 de julho e 25 de outubro de 2026, período correspondente aos meses que antecedem as eleições brasileiras. Nesse intervalo, ficam suspensas as publicações de conteúdos institucionais relacionados a eventos, projetos, resultados, ações governamentais, campanhas e demais materiais de caráter promocional.

Durante o período de defeso, o portal do Ministério dos Transportes continuará disponibilizando conteúdos informativos e de interesse público. Informações relacionadas à prestação de serviços, atos normativos, à transparência pública e a outros conteúdos de caráter obrigatório permanecerão acessíveis à sociedade, sempre em observância aos princípios da legalidade, da impessoalidade e do interesse público. Após o encerramento do período de defeso, as publicações temporariamente suspensas voltarão a ser veiculadas nos canais oficiais do Ministério.

Redes sociais

Nas redes sociais, os perfis oficiais também passarão por adequações para atender às normas que disciplinam a comunicação institucional durante o período eleitoral. Os canais permanecerão ativos, porém as publicações serão reduzidas e limitadas aos conteúdos de utilidade pública, prestação de serviços, informações essenciais e demais comunicações autorizadas pela legislação.

Os canais oficiais do Ministério são:

Instagram: [@mtransportes](https://www.instagram.com/mtransportes)
Facebook: [@mtransportes](https://www.facebook.com/mtransportes)
LinkedIn: [Ministério dos Transportes](https://www.linkedin.com/company/ministerio-dos-transportes)
TikTok: [@Mintransportes](https://www.tiktok.com/@Mintransportes)
X (antigo [Twitter](https://twitter.com/mtransportes)): [@mtransportes](https://twitter.com/mtransportes)

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) também seguirá com seus canais oficiais:

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 06/07/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O PLANO SAFRA PRECISA DO PLANO INFRAESTRUTURA

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O Plano Safra 2026/2027 coloca à disposição do agronegócio brasileiro R\$ 525,1 bilhões em crédito rural, R\$ 9 bilhões a mais do que a edição anterior e o maior volume da história do programa. A injeção de recursos no setor que respondeu, em 2025, por US\$ 169 bilhões dos US\$ 349 bilhões exportados pelo Brasil, é uma decisão correta de política agrícola. Mas crédito que financia produção sem infraestrutura para escoá-la é dinheiro público que resolve metade do problema e deixa a outra metade para o gargalo portuário, ferroviário e hidroviário que o País ainda não superou.

Os dados do Anuário Agrologístico da Conab ilustram com clareza o descompasso estrutural. A soja, principal produto de exportação do País, embarcou 108 milhões de toneladas em 2025, crescimento de 9,5% em relação ao ano anterior. Mato Grosso, maior produtor, exportou 32 milhões de toneladas. O porto que mais recebeu essa produção foi Santos (SP), com 34,57 milhões de toneladas — um complexo marítimo que, como o BE News argumentou em edições recentes, opera próximo ao limite de sua capacidade, aguarda a conclusão de uma dragagem contratada para aumentar seu calado de 15 para 16 metros e tem um megaprojeto de expansão, o Tecon Santos 10, preso há mais de um ano em disputa regulatória. O agronegócio cresce, a porteira de saída não acompanha o ritmo.

O dado mais revelador do anuário não é o volume de soja, mas a evolução do modal hidroviário. A participação das hidrovias no escoamento de grãos cresceu de 8% em 2010 para 15% em 2025. Em quinze anos, o modal mais barato e mais eficiente para o transporte de grandes volumes a longa distância dobrou sua presença no corredor de exportação, mas ainda representa apenas 15% do total, muito abaixo do que a dotação natural de rios navegáveis do Brasil justificaria. A diferença é ocupada pelo caminhão, mais caro, mais poluente e mais sujeito a gargalos em períodos de pico de safra, quando as filas em Rondonópolis, Lucas do Rio Verde e nos acessos a Santos se tornam notícia nacional e custo real para o exportador. O Plano Safra vai ampliar a produção que precisa ser transportada. Sem hidrovias dragadas, ferrovias operacionais e portos com capacidade de absorção, o caminhão continuará fazendo o trabalho que não deveria ser dele.

O BE News considera que o Governo Federal precisa tratar os R\$ 525 bilhões do Plano Safra não apenas como agenda do Ministério da Agricultura, mas como um detonador de uma lista de obras e concessões logísticas com prazo definido. A Hidrovia do Rio Paraguai, cujo edital de concessão o Governo prometeu publicar no segundo semestre deste ano, é o projeto com maior potencial de transformar o corredor Centro-Oeste–Atlântico Sul. A Ferrovia Transnordestina, que entregou 101 quilômetros em Quixeramobim esta semana, mas ainda aguarda conclusão até 2028, é o elo que conectará o cerrado piauiense ao Porto do Pecém (CE). A concessão do canal de Itajaí (SC), com edital previsto para este semestre, libera um porto catarinense que hoje opera com restrições de calado incompatíveis com a frota moderna. Cada um desses projetos tem endereço, cronograma e responsável. E todos foram tratados nestas páginas nas últimas semanas. O Plano Safra é o argumento de urgência que faltava para que eles saiam do papel antes da próxima colheita.

O agronegócio brasileiro tem demonstrado, safra após safra, capacidade de superar expectativas de produção. Bate recordes com frequência que já não surpreende os analistas. O que continua surpreendendo, negativamente, é a incapacidade do País de construir, no mesmo ritmo, a infraestrutura que coloca essa produção nos navios certos, nos portos certos, no prazo certo. O Plano Safra financia o que o campo produz. Falta o plano logístico que garanta que o que o campo produz chegue ao mundo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/07/2026

INSIGHT – LOGÍSTICA - STS10: ANTAQ DEVOLVE DECISÃO AO GOVERNO



VALTER BRANCO

Engenheiro, consultor e executivo dos setores
de Navegação e Logística Multimodal

opinioao@portalbenews.com.br

Sob essa perspectiva, eventual alteração significativa da modelagem após sua aprovação pela Antaq e pelo Tribunal de Contas da União poderá ser interpretada pelo mercado como um precedente relevante. Ainda que mudanças de política pública sejam legítimas, espera-se que sejam transparentes, devidamente fundamentadas e formalizadas, preservando a credibilidade do ambiente regulatório.

O despacho encaminhado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e à Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)



representa um dos movimentos mais relevantes desde o início da modelagem do STS10. Embora não decida o mérito da licitação, o documento redefine o momento institucional do processo ao devolver ao Governo Federal a responsabilidade de consolidar, de forma inequívoca, quais diretrizes de política pública deverão orientar o empreendimento.

A decisão ocorre após um processo regulatório longo e tecnicamente robusto. A modelagem originalmente aprovada pela Diretoria Colegiada da Antaq foi posteriormente acolhida pelo Ministério de Portos e Aeroportos e submetida ao Tribunal de Contas da União (TCU), que validou a estrutura do projeto e ainda recomendou o fortalecimento das restrições à participação de armadores, diante dos riscos concorrenciais identificados.

O cenário mudou quando o Governo Federal decidiu reavaliar o projeto. A partir de manifestações produzidas no âmbito do PPI, passaram a ser discutidas alternativas capazes de ampliar a participação de operadores já estabelecidos no Porto de Santos (SP), inclusive mediante mecanismos de desinvestimento prévio.

Foi justamente essa discussão que motivou a nova manifestação da Antaq.

Antes de elaborar seu despacho, o relator submeteu a documentação à Procuradoria Federal junto à Agência, à Superintendência de Regulação e à Comissão Permanente de Licitação. O resultado foi praticamente unânime: todas as áreas técnicas entenderam que os documentos encaminhados pelo PPI não alteram automaticamente o modelo anteriormente aprovado, nem justificam, por si só, a revisão das conclusões regulatórias já adotadas.

A Procuradoria sustentou que os novos ofícios possuem natureza de comunicação administrativa e não têm capacidade jurídica para modificar o ato justificatório vigente. Caso o Governo pretenda alterar efetivamente a política pública do empreendimento, será necessária a edição formal de um novo ato justificatório ou de instrumento equivalente.

A Superintendência de Regulação foi ainda mais incisiva. Em sua manifestação, reafirma que compete exclusivamente à Antaq definir os remédios concorrenciais aplicáveis às licitações portuárias, competência prevista na legislação e protegida pela autonomia das agências reguladoras. Também relembra que a hipótese de desinvestimento prévio já havia sido amplamente analisada durante a elaboração da modelagem e acabou rejeitada por não eliminar, necessariamente, riscos concorrenciais, assimetrias de informação e potenciais vantagens competitivas decorrentes da posição previamente ocupada pelos operadores incumbentes.

Outro aspecto relevante é que a Comissão Permanente de Licitação alerta para um risco concreto de atraso no cronograma. Segundo sua avaliação, alterações substanciais na modelagem concorrencial poderão exigir novo exame pelo Tribunal de Contas da União, reabrindo uma etapa já superada e reduzindo significativamente as chances de realização do leilão ainda em 2026.

Apesar da contundência das manifestações técnicas, o despacho do relator evita estabelecer um confronto institucional entre a Antaq e o Governo Federal. Pelo contrário, procura reforçar o desenho previsto na legislação, segundo o qual cabe ao Ministério formular a política pública, enquanto, à Agência, compete implementá-la por meio da regulação e da condução da licitação.

É justamente nesse ponto que o documento revela seu principal significado.

Na avaliação do relator, atualmente coexistem orientações potencialmente conflitantes dentro do próprio Governo Federal. De um lado, permanece vigente um ato justificatório que incorporou, como diretrizes de política pública, as recomendações formuladas pelo TCU. De outro, a nota técnica elaborada pelo PPI apresenta diretrizes distintas, propondo uma abordagem mais aberta à participação de operadores já instalados.

Para a Antaq, essa divergência precisa ser solucionada formalmente antes do prosseguimento do processo licitatório.

O despacho, portanto, não rejeita o debate proposto pelo PPI, mas deixa claro que qualquer alteração deverá ser formalizada pelo Poder Concedente, dentro de suas competências legais e mediante instrumentos próprios, preservando a separação entre formulação de política pública e decisão técnico-regulatória.

Essa conclusão produz efeitos importantes para os próximos capítulos da licitação.

Caso o Governo decida preservar o modelo originalmente aprovado, o processo tende a retomar seu curso natural, mantendo uma estrutura regulatória já analisada pela Antaq e pelo TCU.

Entretanto, caso opte por modificar substancialmente a licitação, especialmente em aspectos relacionados à participação dos atuais operadores ou aos mecanismos concorrenciais previstos no edital, será indispensável apresentar uma fundamentação de política pública suficientemente consistente para justificar o afastamento das conclusões técnicas consolidadas ao longo de mais de um ano de estudos regulatórios. Não se trata de impedir mudanças, prerrogativa legítima do Poder Concedente, mas de assegurar que elas estejam adequadamente motivadas, formalizadas e compatíveis com a segurança jurídica exigida por um empreendimento dessa magnitude.

Por consequência, cresce também o risco de judicialização. O despacho registra expressamente que todas as áreas técnicas da Agência mantiveram entendimento favorável à modelagem já aprovada. Esse consenso administrativo cria um histórico robusto que dificilmente poderá ser simplesmente afastado sem justificativas igualmente consistentes. Eventuais alterações relevantes poderão ser objeto de questionamentos perante o Tribunal de Contas da União e o Poder Judiciário, sobretudo se surgirem alegações de violação ao devido processo regulatório, insuficiência de motivação administrativa ou sobreposição entre as competências do Poder Concedente e da agência reguladora.

Outro aspecto que merece atenção é a percepção de risco regulatório. Projetos dessa natureza exigem investimentos bilionários e possuem horizontes de amortização que, frequentemente, ultrapassam duas ou três décadas. Nesse ambiente, investidores avaliam não apenas a atratividade econômica dos ativos, mas também a previsibilidade das regras, a estabilidade das decisões administrativas e o respeito às competências institucionais de cada órgão envolvido no processo decisório.

Sob essa perspectiva, eventual alteração significativa da modelagem após sua aprovação pela Antaq e pelo Tribunal de Contas da União poderá ser interpretada pelo mercado como um precedente relevante. Ainda que mudanças de política pública sejam legítimas, espera-se que sejam transparentes, devidamente fundamentadas e formalizadas, preservando a credibilidade do ambiente regulatório. Quanto mais consistente for essa fundamentação, menores tendem a ser as incertezas e maior a confiança dos investidores de que decisões técnicas consolidadas somente serão revistas diante de razões igualmente robustas.

A discussão, portanto, já ultrapassa a definição de quem poderá disputar o STS10. O caso transforma-se em um importante teste para o modelo regulatório brasileiro. A forma como Governo Federal, Antaq e TCU conduzirão esse processo poderá influenciar não apenas o futuro do maior terminal de contêineres em licitação no País, mas também a percepção de segurança jurídica dos próximos projetos de infraestrutura portuária. Em um momento em que o Brasil busca ampliar investimentos privados e fortalecer sua competitividade logística, preservar a estabilidade institucional pode ser tão importante quanto a própria modelagem econômica do empreendimento.

Valter Branco escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às segundas-feiras.

O DESPACHO, PORTANTO, NÃO REJEITA O DEBATE PROPOSTO PELO PPI, MAS DEIXA CLARO QUE QUALQUER ALTERAÇÃO DEVERÁ SER FORMALIZADA PELO PODER CONCEDENTE, DENTRO DE SUAS COMPETÊNCIAS LEGAIS E MEDIANTE INSTRUMENTOS PRÓPRIOS, PRESERVANDO A SEPARAÇÃO ENTRE FORMULAÇÃO DE POLÍTICA PÚBLICA E DECISÃO TÉCNICO-REGULATÓRIA

SOB ESSA PERSPECTIVA, EVENTUAL ALTERAÇÃO SIGNIFICATIVA DA MODELAGEM APÓS SUA APROVAÇÃO PELA ANTAQ E PELO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO PODERÁ SER INTERPRETADA PELO MERCADO COMO UM PRECEDENTE RELEVANTE. AINDA QUE MUDANÇAS DE POLÍTICA PÚBLICA SEJAM LEGÍTIMAS, ESPERA-SE QUE SEJAM TRANSPARENTES, DEVIDAMENTE FUNDAMENTADAS E FORMALIZADAS, PRESERVANDO A CREDIBILIDADE DO AMBIENTE REGULATÓRIO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

POLÍTICA - IDENTIFICAÇÃO DOS BRASILEIROS COM A DIREITA CRESCE

Pela primeira vez desde 2014, eleitores com preferência pela direita e centro-direita superaram os de esquerda e centro-esquerda

Do Estadão Conteúdo



Segundo a pesquisa Datafolha, houve uma inversão em relação a 2022, quando a esquerda somava 49% e a direita, 34% (durante o governo de Jair Bolsonaro)

A identificação dos brasileiros com a direita superou a da esquerda pela primeira vez desde 2014, segundo pesquisa Datafolha. O levantamento, feito sob a gestão Lula, aponta 44% dos brasileiros classificados à direita ou centro-direita, ante 39% à esquerda ou centro-esquerda - diferença de cinco pontos percentuais, fora da margem de erro de dois pontos.

A classificação resulta de questionário com questões sobre valores sociais, culturais e econômicos - dez de comportamento, envolvendo temas como armas, pobreza, criminalidade, homossexualidade e religião, e seis de economia, sobre impostos, leis trabalhistas e atuação do Estado.

Em 2014, quando sob a Presidência de Dilma Rousseff (PT), a direita reunia 45% de identificação, contra 35% da esquerda - uma diferença ainda maior do que a registrada agora. De lá para cá, houve um empate técnico, em 2017, com 40% à direita e 41% à esquerda. Já em 2022, durante o governo de Jair Bolsonaro, a esquerda somava 49%, e a direita, 34%.

Naquele ano, direita e esquerda estavam tecnicamente empatadas no eixo comportamental, com 39% e 42%, respectivamente. A mudança em relação à 2022 se concentra justamente nesse eixo: agora a direita soma 52%, ante 29% da esquerda e 20% do centro.

Pobreza e preguiça

A maior alteração entre as perguntas comportamentais ocorreu na visão sobre pobreza. Em 2022, 76% atribuíam a pobreza à falta de oportunidades iguais, ante 22% que a associavam à preguiça de quem não quer trabalhar. Hoje, a parcela que aponta a preguiça como causa quase dobrou, para 40%, enquanto a que credita a pobreza à falta de oportunidades caiu para 58%.

Houve também deslocamentos em temas de segurança e costumes. Em 2022, 63% defendiam a proibição da posse de armas e 35% apoiavam o direito de possuir arma legalizada. Hoje, esses percentuais são de 55% e 41%, respectivamente.

Na divisão em cinco grupos, 15% dos entrevistados foram classificados à direita, 29% na centro-direita, 17% no centro, 26% na centro-esquerda e 13% à esquerda. Em 2022, os percentuais eram, na mesma ordem, 9%, 24%, 17%, 32% e 17%. Ou seja, houve crescimento tanto na direita (de 9% para 15%) quanto na centro-direita (de 24% para 29%), enquanto a centro-esquerda recuou de 32% para 26% e a esquerda, de 17% para 13%. O centro permaneceu estável, em 17%.

A pesquisa foi realizada de forma presencial nos dias 17 e 18 de junho, com 2.004 eleitores de 16 anos ou mais em 139 municípios. A margem de erro máxima para o total da amostra é de dois pontos

porcentuais, para mais ou para menos, com nível de confiança de 95% - as margens são maiores nos recortes da população.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - ESTUDO PROPÕE COORDENAÇÃO NACIONAL PARA IMPULSIONAR TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO BRASIL

Por Leopoldo Figueiredo leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

Levantamento da Pezco Economics aponta que a fragmentação da gestão limita o potencial das hidrovias e apresenta medidas para fortalecer a governança

Hidrovias: falta integração

Um estudo elaborado pela consultoria Pezco Economics, em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), apresentado em Brasília, durante evento da Confederação Nacional do Transporte (CNT), na semana passada, recomenda a criação de uma instância nacional de coordenação da política hidroviária brasileira. O documento reúne diagnóstico da governança e da regulação da navegação interior e uma agenda de recomendações de curto, médio e longo prazo para desenvolver o modal no País.

Competências pulverizadas

A principal conclusão do estudo é que o Brasil subutiliza uma das maiores redes hidrográficas do mundo por falta de governança unificada. Hoje, as competências sobre hidrovias estão distribuídas entre diferentes órgãos federais — Ministério de Portos e Aeroportos, MDIC, Antaq, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e outros — sem instância que coordene as decisões de forma integrada. Essa fragmentação gera insegurança regulatória, planejamento insuficiente e baixa percepção estratégica do modal entre tomadores de decisão públicos e privados, de acordo com o levantamento.

Mão de obra insuficiente

Entre os outros desafios identificados para o transporte de cargas, estão o déficit de mão de obra especializada, insegurança patrimonial nas hidrovias e limitações de financiamento. Para a navegação de passageiros, o estudo aponta elevada informalidade do setor, falta de dados estruturados e deficiência na infraestrutura de terminais e atracadouros.

Estratégias

Para Frederico Turolla, economista da Pezco Economics responsável pela apresentação técnica, “o estudo não se limita a identificar problemas. Ele apresenta uma agenda estruturada de transformação para que as hidrovias passem a ser consideradas, de forma efetiva, como alternativa modal no planejamento logístico brasileiro”, afirmou.

CNT: projeto de estado

Diante das conclusões do estudo, a CNT considera que os desafios do modal hidroviário apontados transcendem governos. “A logística é um projeto de Estado, não um projeto de governo. Mudar a matriz de transporte exige continuidade, planejamento e união entre todos os envolvidos”, disse o diretor de Relações Institucionais da entidade, Valter Souza.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

POLÍTICA - APÓS ELOGIAR PROGRAMA DE LULA, MICHELLE MINIMIZA IDEOLOGIA

Ex-primeira-dama foi duramente criticada por bolsonaristas ao elogiar a Política Nacional de Educação Bilíngue de Surdos

Do Estadão Conteúdo

A ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) publicou uma nova mensagem em suas redes sociais para tentar conter a repercussão negativa causada por seu elogio, na sexta-feira, 3, à Política Nacional de Educação Bilíngue de Surdos, lançada pelo governo Lula.

No novo post, Michelle afirma que a defesa das pessoas com deficiência é uma pauta que está “acima de qualquer ideologia ou partido” e cita como exemplo a sanção, por Jair Bolsonaro, da Lei Amália

Barros - projeto de autoria de um parlamentar do PT que reconheceu a visão monocular como deficiência sensorial. Segundo ela, o marido avaliou o mérito da proposta independentemente de quem a apresentou.



Michelle Bolsonaro classificou o programa do governo Lula como um “sonho realizado” e parabenizou a comunidade surda na sexta-feira

A ex-primeira-dama também alega que a política de educação bilíngue para surdos foi elaborada ainda durante o governo Bolsonaro, mas teve a tramitação atrasada por uma ação judicial, o que teria impedido sua entrega antes do fim do mandato. Ela conclui afirmando que o mais relevante não é a autoria da política, mas seus beneficiários, e parabeniza novamente a comunidade surda.

A publicação é uma resposta à reação de parte da base bolsonarista após Michelle classificar o programa do MEC como um “sonho realizado” e parabenizar a comunidade surda em post na sexta-feira. A repercussão negativa levou parlamentares e lideranças do PL a compartilharem críticas nas redes, incluindo montagens da ex-primeira-dama associada ao PT e acusações de traição.

O episódio se soma à crise que já se desenhava dentro do PL. Na semana anterior, Michelle havia divulgado um vídeo relatando um desentendimento com o enteado, o senador Flávio Bolsonaro, a quem acusou de tê-la tratado com desrespeito em uma ligação telefônica. Flávio pediu desculpas publicamente horas depois. A situação gerou divisão entre parlamentares do partido e culminou na saída de Michelle do comando do PL Mulher.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

POLÍTICA - HADDAD CRITICA PRIVATIZAÇÃO DA SABESP

Ex-ministro diz que o governador de SP não estudou o caso como havia prometido

Por Estadão Conteúdo



Haddad disse que se, Tarcísio tivesse estudado mais, saberia que a conta de água iria aumentar com a privatização

O pré-candidato do PT ao governo de São Paulo, Fernando Haddad, criticou o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) ao lembrar que o atual chefe do Executivo estadual “não estudou” antes de privatizar a Companhia de Saneamento Básico do Estado (Sabesp).

“O problema é que ele prometeu estudar o assunto da Sabesp antes de privatizar, mas não estudou. Esse é o problema. Ele privatizou sem estudar”, disse Haddad. “Fez um leilão do qual só participou um concorrente. Você acha normal? No leilão de uma das maiores empresas de saneamento do mundo aparecer um único interessado?”

A declaração do ex-ministro da Fazenda ocorre após Tarcísio afirmar que o petista precisa “começar a estudar”, depois de Haddad criticar a transparência da privatização da companhia.

Haddad afirmou que o governador alterou cláusulas do edital de concessão da Sabesp de forma a restringir a disputa ao grupo de seu interesse, enquanto empresas com atuação no setor teriam sido afastadas pelas condições impostas, que, segundo ele, desestimularam a concorrência.

O leilão foi vencido pela Equatorial Energia no dia 22 de julho de 2024. A empresa adquiriu uma fatia estratégica de 15% da companhia pelo valor de R\$ 6,9 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO ITAPOÁ SUPERA 74 MIL CONTÊINERES EM JUNHO E ESTABELECE NOVO RECORDE

Marca histórica foi registrada no mês de aniversário de 15 anos do terminal, que acumula mais de 412 mil contêineres movimentados no primeiro semestre de 2026

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O desempenho de junho também contribui para o bom resultado acumulado do primeiro semestre. Entre janeiro e junho de 2026, o Porto Itapoá movimentou 412.002 contêineres

O Porto Itapoá, terminal privado de contêineres localizado em Santa Catarina, alcançou o maior volume mensal de movimentação de cargas na história do terminal. Em junho, mês em que o Porto Itapoá completou 15 anos de atividades, foram movimentados pouco mais de 74 mil contêineres, estabelecendo um recorde histórico.

A nova marca de 2026 supera o recorde anterior, registrado em agosto de 2025, quando o terminal movimentou pouco mais de 73 mil contêineres no mês.

Para o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten, o resultado reforça a trajetória consistente de crescimento do Terminal, impulsionada pela expansão de sua capacidade operacional, investimentos contínuos em infraestrutura e ganhos de produtividade. “Alcançar o maior volume mensal da história justamente no mês em que o terminal completa 15 anos tem um significado especial”, afirmou.

Segundo dados informados pela empresa, os dez maiores volumes mensais em movimentação de cargas registradas pelo terminal aconteceram desde 2024, quando o Porto Itapoá passava por uma nova fase operacional, o consolidando como um dos principais portos do segmento de contêineres do Brasil.

O desempenho de junho também contribui para o bom resultado acumulado do primeiro semestre. Entre janeiro e junho de 2026, o Porto Itapoá movimentou 412.002 contêineres.

Perfil de cargas

As importações do mês de junho em Itapoá somaram mais de 21 mil contêineres, considerando cargas secas (dry) e refrigeradas (reefer), enquanto as exportações totalizaram mais de 14 mil contêineres nas duas modalidades. O terminal também registrou forte movimentação de mais de 15 mil contêineres em operações de transbordo. Ao longo do mês, 62 navios atracaram no porto.

No primeiro semestre do ano, a China se destaca tanto como principal destino das cargas exportadas pelo Porto Itapoá, concentrando 17,9% das exportações, quanto como principal origem das cargas importadas, com 49,4% do total. Entre os principais destinos das exportações também figuram os Estados Unidos, com 16,5%, e a Itália, com 6,1%. Já entre as principais origens das importações estão a Colômbia, responsável por 4,8% das cargas, e o Egito, com 4,5%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE ITAJAÍ TEM CALADO OPERACIONAL HOMOLOGADO PELA AUTORIDADE MARÍTIMA

Validação da Capitania dos Portos confirma recuperação do canal de acesso e libera operações sem restrições relacionadas ao calado

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Porto de Itajaí (SC) recebeu, nesta semana, a homologação da Autoridade Marítima, por meio da Capitania dos Portos do município, confirmando a retomada do calado operacional do canal de acesso ao complexo portuário. A medida valida oficialmente as condições de navegação após os serviços de manutenção realizados nos últimos meses.

A homologação ocorreu após a análise técnica das medições encaminhadas pelo porto, que já apontavam a recuperação das condições operacionais do canal. Com a aprovação, o complexo passa a operar sem qualquer limitação relacionada ao calado.

Nas últimas semanas, o Porto de Itajaí executou serviços de manutenção no canal de acesso para recompor as condições necessárias à navegação segura das embarcações.

Segundo o superintendente do Porto de Itajaí, Artur Antunes Pereira, a homologação confirma o resultado do trabalho realizado pela administração portuária. “Essa homologação confirma o trabalho técnico que vinha sendo realizado pelo Porto de Itajaí. Nós já havíamos retomado o calado operacional há várias semanas, com medições que demonstravam essa condição, e agora recebemos a validação oficial da Autoridade Marítima. Isso significa que o nosso canal de acesso está sem qualquer tipo de limitação de calado e totalmente navegável”, destacou.

Condições climáticas

O Porto de Itajaí destaca que eventuais interrupções nas operações da barra não estão relacionadas ao calado operacional do canal.

Segundo a administração, situações de impraticabilidade podem ocorrer devido a condições climáticas momentâneas, como ventos fortes, aumento da correnteza ou outros fatores que comprometam a segurança da navegação.

Nesses casos, a suspensão temporária das manobras de entrada e saída de embarcações é uma medida preventiva adotada pela Autoridade Marítima, com acompanhamento da Praticagem e das equipes operacionais do porto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - CONCESSIONÁRIA INICIA RECUPERAÇÃO DAS BRs 116 E 251 COM PLANO DE 100 DIAS

Ecovias das Gerais concentra ações emergenciais em pavimento, sinalização e trechos com maior histórico de acidentes antes do início da operação plena

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A concessão abrange 734,9 quilômetros das BRs 116 e 251, passando por 26 municípios. Ao longo dos 30 anos de contrato, estão previstos investimentos de R\$ 13,1 bilhões

A Ecovias das Gerais deu início, nesta sexta-feira (3), às primeiras intervenções previstas para os trechos das BRs 116 e 251 sob sua administração, em Minas Gerais. As ações fazem parte do chamado Plano de 100 Dias, etapa inicial



da concessão voltada à recuperação das rodovias e à adoção de medidas emergenciais para reduzir riscos aos usuários antes da operação plena do contrato.

A prioridade, segundo a diretora-superintendente da concessionária, Amanda Marçal, é atuar nos segmentos com maior incidência de acidentes, concentrando os trabalhos na recuperação do pavimento, da sinalização e de outros pontos considerados críticos.

“Nesse primeiro momento, estamos concentrando esforços na recuperação emergencial do pavimento e da sinalização. Vamos trabalhar, principalmente, nos pontos com maior histórico de acidentes, especialmente curvas e descidas. Vão ser cem dias intensos, mas chegamos com muita disposição para transformar a realidade e elevar o padrão desse corredor tão importante para o país”, afirmou.

Além da recuperação do pavimento e da sinalização, o plano prevê serviços de roçada, limpeza da faixa de domínio, melhoria da visibilidade, reforço da pintura horizontal, substituição de placas e tachas refletivas, além de intervenções em barreiras, defensas metálicas e dispositivos de sinalização. De acordo com a concessionária, as prioridades foram definidas a partir de levantamentos técnicos realizados em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e o Corpo de Bombeiros.

O lançamento do programa reuniu o ministro dos Transportes, George Santoro, o superintendente de Infraestrutura Rodoviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Fernando Bezerra, além de representantes da PRF, da Polícia Militar, do Corpo de Bombeiros, do Dnit e de autoridades municipais.

Durante a cerimônia, Santoro afirmou que a concessão deverá contribuir para melhorar a infraestrutura rodoviária da região e estimular a atividade econômica no Norte de Minas Gerais.

“A gente vai ter uma outra realidade aqui nessa rodovia, vamos melhorar muito o Norte de Minas Gerais, trazendo um novo patamar para a gente poder fazer o desenvolvimento econômico acontecer cada vez mais acelerado. Quando uma rodovia é implantada com um grande aumento de capacidade, como nós estamos planejando aqui, o efeito multiplicativo na economia é três, quatro vezes maior do que o valor investido”, disse.

A concessão abrange 734,9 quilômetros das BRs 116 e 251, passando por 26 municípios. Ao longo dos 30 anos de contrato, estão previstos investimentos de R\$ 13,1 bilhões, dos quais cerca de 70% deverão ser aplicados na primeira década.

Entre as principais obras previstas estão 187 quilômetros de duplicações, 160 quilômetros de faixas adicionais, 17 quilômetros do contorno de Teófilo Otoni, 21 passarelas, 11 quilômetros de vias marginais, 101 novas interseções, dois pontos de parada e descanso para caminhoneiros e três passagens de fauna. A operação também contará com 14 ambulâncias, dez guinchos e 17 veículos de inspeção de tráfego para atendimento aos usuários.

Segundo a concessionária, o corredor é um dos principais eixos logísticos do país, ligando as regiões Sudeste e Nordeste, com predominância do transporte de cargas de longa distância. Aproximadamente 90% do fluxo de veículos é composto por caminhões que percorrem trajetos superiores a mil quilômetros.

Monitoramento

Além das obras de ampliação da capacidade, a empresa prevê implantar sistemas de monitoramento em tempo real, com câmeras dotadas de detecção automática de incidentes, equipamentos para acompanhamento das condições meteorológicas e da velocidade dos veículos, iluminação inteligente em pontos estratégicos e conectividade de telefonia móvel em toda a extensão da concessão.

Durante a execução do Plano de 100 Dias não haverá cobrança de pedágio. Nesse período, a concessionária ficará responsável apenas pelos serviços de recuperação da rodovia, enquanto o atendimento a acidentes e emergências continuará sob responsabilidade dos órgãos públicos.

A operação dos serviços de atendimento ao usuário está prevista para começar em novembro, quando entrarão em funcionamento o socorro médico e mecânico, a inspeção de tráfego e o monitoramento permanente da malha.

A cobrança de pedágio deverá começar somente após a conclusão da etapa inicial da concessão, prevista para dezembro, por meio do sistema eletrônico free flow. Antes disso, a ANTT e uma empresa de verificação independente deverão confirmar o cumprimento das obrigações previstas em contrato. O modelo também prevê desconto de 5% para pagamentos por meios eletrônicos, reduções tarifárias para usuários frequentes de veículos leves e isenção para motociclistas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

LOGÍSTICA - PLANO SAFRA AMPLIA DEMANDA POR LOGÍSTICA MAIS EFICIENTE, DIZ MPOR

Secretária-executiva afirma que o aumento dos recursos para o agro exigirá maior integração entre modais e reforçará o papel dos portos no escoamento da produção

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Para a secretária-executiva do ministério Thairyne Oliveira, a integração entre os diferentes modais torna o escoamento da safra mais eficiente, reduz custos e diminui prazos

O aumento dos recursos destinados ao Plano Safra 2026/2027 deve ampliar a demanda por infraestrutura logística para acompanhar o crescimento da produção agropecuária e das exportações brasileiras. A avaliação é da secretária-executiva do Ministério de

Portos e Aeroportos (MPor), Thairyne Oliveira, que participou do lançamento do programa na última semana, representando a pasta.

Segundo Thairyne, o reforço do crédito ao setor agrícola tende a intensificar a necessidade de investimentos em logística para garantir maior eficiência no transporte da produção até os mercados consumidores. O Plano Safra prevê R\$525,1 bilhões em crédito rural e instrumentos de política agrícola, volume R\$ 9 bilhões superior ao da edição 2025/2026.

“Os portos brasileiros são a principal porta de saída do comércio exterior e a integração entre os diferentes modais torna o escoamento da safra mais eficiente, reduz custos e diminui prazos. Os recursos anunciados pelo Plano Safra também impulsionam a demanda por uma logística cada vez mais moderna e competitiva”, afirmou a secretária-executiva.

Durante a cerimônia, o presidente da República em exercício, Geraldo Alckmin, ressaltou a relevância do agronegócio para o desempenho das exportações brasileiras. “Nós batemos recorde de exportação no ano passado, dos 349 bilhões de dólares exportados pelo Brasil, 169 bilhões vieram do agro. Tem um efeito fantástico, no sentido de estabilidade e de fortalecimento da economia brasileira”, disse.

Os números da logística de exportação reforçam o peso crescente do setor. Conforme o Anuário Agrologístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a participação do transporte hidroviário nas exportações de grãos aumentou de 8% em 2010 para 15% em 2025, consolidando esse modal como alternativa para reduzir custos e ampliar a eficiência do escoamento da produção.

O levantamento também mostra que a soja permanece como o principal produto exportado pelo país e depende da infraestrutura portuária para chegar ao mercado internacional. Em 2025, os embarques do grão atingiram 108,18 milhões de toneladas, crescimento de 9,5% em relação ao ano anterior.



Durante a cerimônia, o presidente da República em exercício, Geraldo Alckmin, ressaltou a relevância do agronegócio para o desempenho das exportações brasileiras

Mato Grosso manteve a liderança entre os estados exportadores, com 32,06 milhões de toneladas embarcadas. Entre os corredores logísticos, o Porto de Santos respondeu pelo maior volume, com 34,57 milhões de toneladas, à frente dos portos de Itaqui (MA), Paranaguá (PR), Barcarena (PA) e Rio Grande (RS).

A China permaneceu como principal destino da soja brasileira em 2025, com a compra de 85,4 milhões de toneladas, volume equivalente a 78,9% das exportações do produto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

LOGÍSTICA - OPINIÃO – PLANEJAMENTO - A DISPUTA PELAS CARGAS DO OESTE BAIANO



WALDECK ORNÊLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinioao@portalbenews.com.br

O redesenho da logística nacional precisa ter um olhar voltado para o Matopiba e, em especial, para sua gênese, o Oeste baiano, que representa 50% do volume da produção e pode, com apoio ao seu crescimento, representar cerca de 70% do total. Trata-se, por conseguinte, da área a ser tomada como referência para a solução logística destinada a atender a esta importante fronteira agrícola nacional.

Em recente roadshow na B3, em São Paulo, destinado a apresentar a carteira de projetos ferroviários do País, o ministro dos Transportes, George Santoro, informou que estuda conectar a Transnordestina à futura ferrovia Açailândia-Barcarena, como projeto destinado a ampliar a integração logística entre o Nordeste, o Matopiba e o Arco Norte.

“É uma conexão importante, conectando dois corredores logísticos paralelos, um ao outro. E aí você tem acesso a mais portos. Além de Barcarena (PA), você tem acesso a Itaqui (MA), a Pecém (CE) e a Suape (PE). Ou a carga também pode descer”, afirmou.

Curioso é que, no seu pronunciamento, o ministro não considerou os portos da Baía de Todos os Santos (BTS) – que, aliás, integram o Arco Norte – os quais já chamaram a si a tarefa de escoar a produção de grãos do Oeste baiano: o Terminal Portuário Cotegipe, com capacidade instalada para 12 milhões de toneladas anuais, é o grande destinatário da soja do Oeste baiano e do Sul do Piauí (6,9 milhões de toneladas movimentadas em 2025). O Tecon-Salvador, por sua vez, está se convertendo rapidamente no porto do algodão, em substituição a Santos (SP). Isto mesmo sem contar com rodovia (BR-242) nem ferrovia (FCA, FIOL) nas sonhadas condições operacionais desejadas. Esta, sim, é a prioridade a ser atendida, de imediato e com urgência!

Já passou da hora de se ficar inventando alternativas para resolver as carências logísticas do Matopiba. Ao invés desses olhares de fora para dentro, é preciso inverter o ponto de observação e olhar de dentro do Matopiba, para saber quais os portos que melhor servem para o escoamento de suas safras. O certo é construir soluções endógenas e que fortaleçam economicamente a região Nordeste.



Propor Barcarena (PA) como porto de saída para a produção dos grãos do Matopiba é trocar seis por meia dúzia. Afinal, Barcarena está para o Matopiba da mesma forma que Santos (SP). Não por acaso, em relação ao Matopiba, os dois portos se equivalem, ficando a uma mesma distância de Barreiras...

Nada contra dar mais alternativas logísticas para cargas do Matopiba, mas tudo contra deixar para trás as alternativas logísticas que esta fronteira agrícola tem, em sua própria região, para dar vazão à produção do seu território. Desenvolvimento se faz com o aproveitamento e a valorização das potencialidades de cada porção do território, compatibilizadas com o interesse nacional.

A ferrovia ligando Açailândia a Barcarena precisa ser feita para completar a importante e já provada Ferrovia Norte-Sul (FNS), nunca como alternativa de destino para as cargas do Matopiba.

Enquanto não se encara de frente a solução logística mais apropriada para o escoamento das safras do Matopiba, o que se vê são iniciativas as mais diversas, principalmente ao longo da FNS, agora que os seus tramos foram finalmente interligados. Com isto, pouco a pouco, o Oeste baiano vem sendo "cercado" por portos secos que miram ora Santos, ora Itaqui.

Com a concessão da FNS até Porto Nacional (TO), a Rumo leva vantagem em direção a Santos, começando por Anápolis (GO), para onde o algodão baiano vinha sendo levado de caminhão para ser embarcado na ferrovia. Agora, a Rumo começa a implantar um novo terminal multimodal de armazenagem e transbordo de grãos, localizado mais ao norte, em Alvorada (TO), praticamente no mesmo paralelo de Luís Eduardo Magalhães (BA).

A VLI, concessionária do trecho norte da FNS, por sua vez, opera a partir de Palmeirante (em parceria com a COPI – Companhia Operadora Portuária do Itaqui), e do próprio Porto Nacional, ponto final de sua concessão, 300 km abaixo, ambos no Tocantins.

Enquanto isto, a BR-242 – solução rodoviária de curto prazo – sequer está no programa de concessões. A renovação da concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA) somente a muito custo manteve o trecho que agora está sendo chamado de Ferrovia Minas-Bahia. A Fiol tem a conclusão do seu trecho I pendente da venda do controle da Bamin. E a Fiol II está em obras pelo próprio Governo Federal. Com isto, os prazos de conclusão vão se alongando ad aeternum.

Quando chegaremos então à integração Fico-Fiol, para escoar os grãos do Mato Grosso e, assim, constituir o Corredor Leste-Oeste, consolidando os portos do litoral baiano?

Até parece que estar no centro do litoral brasileiro deixou de ser vantagem para ser carma.

E a Bahia, de sua parte, está esperando o quê para cuidar dos seus interesses?

Waldeck Ornélas é especialista em Planejamento Urbano-regional e autor dos livros "Cidades e Municípios: gestão e planejamento" e "Bahia Urgências do Presente". Ele escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.

NADA CONTRA DAR MAIS ALTERNATIVAS LOGÍSTICAS PARA CARGAS DO MATOPIBA, MAS TUDO CONTRA DEIXAR PARA TRÁS AS ALTERNATIVAS LOGÍSTICAS QUE ESTA FRONTEIRA AGRÍCOLA TEM, EM SUA PRÓPRIA REGIÃO, PARA DAR VAZÃO À PRODUÇÃO DO SEU TERRITÓRIO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/07/2026

ENERGIA - AFLUÊNCIA NO SUL ESTARÁ 232% ACIMA DA MÉDIA, PREVÊ NOS

A projeção para esta semana operativa é que o volume de Energia Natural Afluente fique em 25.741 MW médios no subsistema

Do Estadão Conteúdo



A previsão do Operador Nacional do Sistema Elétrico é de muita água nos reservatórios das hidrelétricas do Sul

Esta semana operativa, que começou no sábado, 4, e vai até a próxima sexta-feira, 10, deve ser de muita água nos reservatórios das hidrelétricas do Sul. O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) projeta um volume de Energia Natural Afluente (ENA) de 25.741 MW médios no subsistema, o correspondente a 232% da média histórica.

O volume é superior ao esperado para o Sudeste/ Centro-Oeste, de 25.517 MWm (100% da média), sendo que este submercado costuma ter volumes de afluência significativamente maiores, por concentrar a maior parte do armazenamento do País.

Em relatório executivo sobre a “revisão 1” do Programa Mensal de Operação (PMO), o ONS explicou que a passagem de duas frentes frias pela Região Sul ocasionou precipitação superior à média semanal na bacia do rio Iguaçu e próximo a média nas bacias dos rios Uruguai, Jacuí, Taquari-Antas e na incremental da hidrelétrica de Itaipu.

E áreas de instabilidade no oeste da região no próximo final da semana devem ocasionar chuva entre a média e inferior à média nas mesmas bacias na próxima semana.

No consolidado do mês de julho, o ONS elevou em 5 pontos percentuais (p.p.) a previsão de ENA para o Sul, para 155% da média de longo termo, ou 17.238 MWm. O nível de armazenamento esperado ao fim do mês se manteve praticamente estável, em 86,9%, acima dos atuais 71,9%.

A ENA prevista no Sudeste/Centro-Oeste no consolidado de julho subiu 1 p.p., para 97%, ou 24.795 MWm. O nível de Energia Armazenada esperada no fim do mês oscilou de 65,8% para 65,6%.

No Norte, a ENA projetada para julho também aumentou 1 p.p., para 64%, ou 3.312 MWm. Já o armazenamento esperado cresceu 0,3 p.p., para 94,3%.

Já no Nordeste, o volume projetado recuou 2 p.p., para 62% da MLT, ou 2.309 MWm. Apesar disso, o ONS elevou a previsão de a Energia Armazenada ao fim de julho para 83,6%, frente os anteriores 82,9%.

Expansão

O governo federal oficializou na semana passada o documento que apresenta projeções para a evolução da oferta e da demanda de energia no Brasil nos próximos dez anos. É o Plano Decenal de Expansão de Energia 2035 (PDE 2035).

Há perspectiva de investimentos da ordem de R\$ 3,5 trilhões ao longo do horizonte decenal para sustentar o crescimento da demanda interna, a modernização da infraestrutura e a “inserção competitiva” do Brasil na economia de baixo carbono, de acordo com a estimativa.

Esse Plano Decenal funciona como uma referência para a formulação de políticas públicas e o planejamento dos diferentes segmentos do setor energético. O consumo final de energia aumentará 1,8% ao ano até 2035, com a expansão da atividade econômica e pelo aumento do consumo em todos os principais setores da economia, incluindo transportes, indústria, setor residencial, comércio e serviços. Esse é o diagnóstico até então.

Para atender a essa demanda crescente, a oferta interna de energia deve crescer 2,3% ao ano. A participação das fontes renováveis atingirá 51% da oferta interna de energia em 2035. Esse parâmetro é geral, incluindo o setor de transportes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

ENERGIA - PERDAS DE ENERGIA CUSTAM R\$ 11,7 BI

Segundo a Aneel, perdas totais no sistema de distribuição alcançaram 14,3% em 2025

Do Estadão Conteúdo

As perdas técnicas de energia elétrica nas redes de distribuição custaram aproximadamente R\$ 11,7 bilhões em 2025, segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

O valor foi calculado a partir dos montantes de energia perdidos nas redes e do preço médio da energia considerado nos processos tarifários do período, sem inclusão de tributos.

De acordo com a agência, as perdas técnicas somaram 45,2 terawatts-hora (TWh) no ano passado, o equivalente a 7,2% da energia injetada no sistema de distribuição. Esse tipo de perda decorre de fenômenos físicos inerentes à operação das redes elétricas, como o aquecimento de cabos, transformadores e demais equipamentos utilizados para transportar energia até os consumidores.

Os dados da autarquia mostram ainda que as perdas totais no sistema de distribuição alcançaram 14,3% da energia injetada em 2025. Além das perdas técnicas, o índice inclui 45,0 TWh de perdas não técnicas, relacionadas principalmente a furtos de energia, fraudes em medidores, ligações clandestinas e outras irregularidades.

Segundo a agência, as perdas técnicas apresentaram comportamento estável em relação aos últimos anos. Dadas as características físicas do sistema elétrico, reduções expressivas nesses índices não são esperadas, diferentemente das perdas não técnicas, que podem ser mitigadas por meio de ações de fiscalização, modernização das redes e melhorias na gestão das distribuidoras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

MINERAÇÃO - ESTUDO APONTA CAMINHOS PARA AMPLIAR INDÚSTRIA BRASILEIRA DE TERRAS RARA

Obra lançada pelo CGEE reúne análises sobre reservas, mercado global e políticas públicas para fortalecer a cadeia produtiva dos minerais críticos entre 2026 e 2040

Da Agência Brasil

**AS TERRAS RARAS SÃO MATÉRIA-PRIMA USADA PARA A
FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DE ALTA TECNOLOGIA E GRANDE
VALOR AGREGADO — DE VOLUMOSA PROCURA MUNDIAL E
IMPORTADOS PELO BRASIL**

O Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (CGEE) - organização social ligada ao Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), lançou nesta semana o livro Terras Raras no Brasil: estado da arte, cenários e um mapa do caminho estratégico para 2026-2040.

Assinada por dez engenheiros, pesquisadores e professores universitários, a publicação apresenta cenários nacional e internacional e estuda cadeias industriais para a produção de elementos químicos metálicos, chamados de “terras raras”, que têm alta condutividade térmica e elétrica.

O livro também mapeia reservas minerais no território nacional, como as disponíveis na Amazônia, estuda mercados e projeta a exploração do recurso com cooperação e capital multilateral, do Brasil e outros países.



A publicação foi apresentada no VII Seminário Brasileiro de Terras Raras (SBTR), no Rio de Janeiro na última quarta-feira (1º), evento organizado pelo Centro de Tecnologia Mineral (Cetem), com apoio da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI) e do Ministério de Minas e Energia.

Os 17 elementos químicos chamados terras raras são matéria-prima usada para a fabricação de produtos de alta tecnologia e grande valor agregado — de volumosa procura mundial e importados pelo Brasil, como carros elétricos, equipamentos de defesa, smartphones e turbinas eólicas.

Conforme o diretor-presidente do CGEE, Anderson Gomes, o livro é “um documento sobre estratégias para transformar o que a gente tem de terras raras no nosso solo em uma competitividade global.” Na publicação, se desenha “caminhos muito bem delineados para que o Brasil em 2040 esteja no lugar que deveria estar se tivesse cuidado de terras raras há 20 anos.”

Para Gomes, o Brasil tem na ordem do dia escolher se com as terras raras quer ser fornecedor de commodities — como acontece com o minério de ferro, o petróleo, os produtos agrícolas e pecuários — ou formar uma indústria que fabrique componentes e equipamentos a partir da matéria-prima e os exporte com mais rentabilidade.

Ele acredita que a alta disponibilidade de terras raras no subsolo brasileiro, um quarto do que haveria em todo o planeta, garante condições para o país auto determinar até onde irá sua cadeia produtiva. “Existe sim uma dependência de fora, mas também lá fora tem uma dependência nossa”, pondera.

“Nós temos as terras raras. Não precisamos de ninguém para dizer o que é que nós vamos fazer”, pontua o diretor-presidente do CGEE que também defende que o país adote política industrial para as terras raras, financie empreendimentos e invista na formação técnica. “Nós temos capacidade, precisamos ganhar escala.”

Segundo Anderson Gomes, a Universidade Federal de Pernambuco prepara curso de pós-graduação em rede com outras universidades para formar mão-de obra para trabalhar com terras e também aumentar o número de pesquisadores no setor.

PL em tramitação

A expectativa do CGEE é de que o livro sobre terras raras seja aproveitado nos debates no Senado Federal sobre o Projeto de Lei 2780/2024, que cria a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos (PNMCE) e cria o Conselho Nacional para Industrialização de Minerais Críticos e Estratégicos (CIMCE), vinculado à Presidência da República.

Aprovado na Câmara dos Deputados, o PL aguarda desde maio (na Secretaria Legislativa do Senado Federal) despacho da Mesa Diretora para ser apreciado em comissão.

Os minerais críticos e estratégicos, como as terras raras, são uma das áreas prioritárias da Estratégia Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação 2024-2034.

De acordo com o documento formulado com a participação da sociedade, o Brasil deve “desenvolver tecnologias para exploração, beneficiamento e reciclagem de minerais estratégicos, reduzindo vulnerabilidades em cadeias essenciais e promovendo sustentabilidade mineral.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

MINERAÇÃO - OPERAÇÃO COMBATE MINERAÇÃO ILEGAL E INTERDITA ÁREA EM MARICÁ

Fiscalização do Inea encontrou quase 18 mil metros quadrados com extração irregular de minério, desmatamento e risco de deslizamento de talude

Da Agência Brasil

O Instituto Estadual do Ambiente (Inea) realizou, nessa sexta-feira (3), uma operação para combater extração mineral ilegal no município de Maricá, na região metropolitana do Rio de Janeiro.

A equipe encontrou na Rua Sabará, distrito de Inoã, um trecho com desmatamento; corte de talude com riscos de queda de moradias vizinhas; e extração ilegal de minério em trecho de 17.886 metros quadrados.

A área foi interditada, e uma retroescavadeira foi apreendida e encaminhada para um depósito. Três pessoas foram autuadas pelo Inea com base na Lei Estadual 3.467/2000, cuja multa pode chegar a R\$ 1 milhão.

Os infratores ambientais também foram conduzidos à Delegacia de Proteção ao Meio Ambiente, onde prestaram depoimento e foram autuados por crime ambiental.

Desmatamento, erosão, modificação da paisagem e assoreamento de rios são alguns dos prejuízos ambientais causados pela extração mineral, quando realizada de forma irregular.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

OPINIÃO – GESTÃO - O PODER DE PERDER



HUDSON CARVALHO

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

opinioao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

Perder é inevitável. Desperdiçar a derrota é uma escolha

“Vencer é uma coisa. Mas foi nas derrotas que eu sempre aprendi mais para o futuro. É nas derrotas que nos tornamos mais fortes.”

Andreas Nikolaus “Niki” Lauda (1949-2019). Automobilista e piloto austríaco. Tricampeão mundial de Fórmula 1

Nenhuma organização relevante passou pela história sem derrotas. Todas perderam clientes, lançaram produtos que fracassaram, contrataram pessoas que não corresponderam às expectativas, fizeram investimentos equivocados ou adotaram estratégias que precisaram ser abandonadas. O que distingue as organizações extraordinárias das medíocres não é a ausência desses episódios, mas a velocidade com que transformam cada um deles em conhecimento.

Mesmo quem nunca assistiu a uma corrida de Fórmula 1 provavelmente conhece a história de Niki Lauda. Poucas trajetórias simbolizam tanto a capacidade humana de transformar derrotas em aprendizado.

Em 1º de agosto de 1976, durante o GP da Alemanha, aconteceu o episódio que mudaria sua vida para sempre. Um violento choque o deixou preso por cerca de um minuto dentro da Ferrari em chamas. Nesse curto intervalo — que deve ter parecido uma eternidade — inalou gases tóxicos que queimaram gravemente suas vias respiratórias e seus pulmões.

No hospital, vieram o coma, um tratamento extremamente doloroso e a Unção dos Enfermos, o sacramento então conhecido como Extrema-Unção.



Para tornar curta uma história longa: apenas 42 dias depois, em 12 de setembro, Lauda voltou ao grid em Monza (Itália). Ainda carregava as marcas do acidente no rosto. Terminou a corrida em quarto lugar.

Naquele ano, James Hunt conquistou o título por apenas um ponto de vantagem: 69 a 68. Na última corrida, sob chuva torrencial em Fuji, no Japão, Lauda abandonou voluntariamente a prova. “Minha vida vale mais do que um campeonato mundial”, justificou.

A coragem de Lauda não começou em Nürburgring, na Alemanha. Começou muitos anos antes.

Andreas Nikolaus Lauda nasceu em uma das famílias industriais mais ricas da Áustria. Seu pai e avô achavam que correr em automóveis, além de perigoso, era incompatível com a posição da família. O início de sua carreira foi financiado com empréstimos bancários que contraiu em seu próprio nome.

Foi esse mesmo Lauda que, ao receber a maior homenagem de sua trajetória, surpreendeu a plateia com poucas palavras. Pouco mais de um minuto. Breve. Como as voltas rápidas que marcaram seu estilo de pilotar: “Muito obrigado por este prêmio. Sei que ele é muito importante. Mas quero dizer uma coisa: vi muitas pessoas aqui vencerem e perderem. Por isso, gostaria de dedicar este prêmio aos perdedores”.

Naquele instante, o prêmio deixou de celebrar apenas a vitória. Passou a celebrar a capacidade de aprender com a derrota.

Essa foi justamente a maior lição deixada por Lauda. Sua homenagem não era dirigida aos derrotados, mas àqueles que se recusam a desperdiçar uma derrota. Perder, por si só, não ensina ninguém. O aprendizado depende daquilo que fazemos depois que o placar deixa de estar a nosso favor.

Essa lógica vale para o esporte, para a vida e, sobretudo, para as organizações e as lideranças que as conduzem. Há pessoas que perdem e apenas sofrem. Há pessoas que perdem e procuram culpados. Há pessoas que perdem e desistem. Existe um grupo raro: os que extraem inteligência da derrota.

No ambiente empresarial, o diferencial competitivo raramente está em errar menos. Está em aprender mais rápido.

Nenhuma organização relevante passou pela história sem derrotas. Todas perderam clientes, lançaram produtos que fracassaram, contrataram pessoas que não corresponderam às expectativas, fizeram investimentos equivocados ou adotaram estratégias que precisaram ser abandonadas. O que distingue as organizações extraordinárias das medíocres não é a ausência desses episódios, mas a velocidade com que transformam cada um deles em conhecimento.

Empresas que escondem seus erros protegem o passado. Empresas que os estudam constroem o futuro.

Enquanto algumas organizações desperdiçam energia procurando culpados, outras procuram causas. Enquanto umas preservam narrativas, outras acumulam aprendizado. E, quando o mesmo desafio volta a aparecer — porque ele sempre volta — aquelas que aprenderam respondem melhor, mais rápido e com menor custo.

É assim que nasce uma vantagem competitiva difícil de copiar. Concorrentes podem adquirir tecnologia, contratar talentos ou investir mais recursos. O conhecimento produzido pela própria experiência, entretanto, não se compra. Ele precisa ser construído, erro após erro, reflexão após reflexão, decisão após decisão.

Talvez seja essa uma das responsabilidades mais importantes da liderança: criar uma cultura em que as pessoas não tenham medo de reconhecer um erro, mas tenham vergonha de repeti-lo. Líderes maduros não transformam derrotas em tribunais. Transformam-nas em salas de aula.

No fim, a vantagem competitiva não pertence às organizações que erram menos. Pertence às que aprendem antes.

Hudson Carvalho é diretor-executivo da BE Academy. Consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas, atua também como diretor regional da Wisdom – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) para o ABCD e Baixada Santista (SP) e diretor executivo da Elabore-Online – Pessoas e Resultados. Ele escreve semanalmente para o BE News, com seus artigos sendo publicados às segundas-feiras.

O QUE DISTINGUE AS ORGANIZAÇÕES EXTRAORDINÁRIAS DAS MEDIÓCRAS NÃO É A AUSÊNCIA DESSES EPISÓDIOS, MAS A VELOCIDADE COM QUE TRANSFORMAM CADA UM DELES EM CONHECIMENTO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

FINANÇAS - BCS PRETENDEM REDUZIR RESERVAS EM DÓLAR NA PRÓXIMA DÉCADA

Relatório do Fórum Oficial das Instituições Monetárias e Financeiras atribui a mudança ao aumento de riscos políticos e à expectativa de multipolaridade

Do Estadão Conteúdo



A expectativa de redução da exposição ao dólar representa uma inflexão inédita desde que a pesquisa passou a medir as intenções de alocação de longo prazo, em 2023

Gestores de reservas de bancos centrais passaram a demonstrar, pela primeira vez desde o início da série histórica da pesquisa Global Public Investor (GPI), intenção líquida de reduzir a participação do dólar em suas reservas ao longo dos próximos dez anos, segundo relatório divulgado na semana passada pelo Fórum Oficial das Instituições Monetárias e Financeiras (OMFIF, na sigla em inglês).

O estudo atribui essa mudança ao aumento dos riscos políticos e à percepção crescente de que o sistema monetário internacional caminha para uma estrutura mais multipolar. O levantamento ouviu 90 bancos centrais, fundos soberanos e fundos públicos, responsáveis conjuntamente pela administração de cerca de US\$ 10 trilhões em ativos.

Segundo a OMFIF, a expectativa de redução da exposição ao dólar representa uma inflexão inédita desde que a pesquisa passou a medir as intenções de alocação de longo prazo, em 2023.

Embora o dólar permaneça como a principal moeda de reserva global, o relatório aponta que gestores vêm ampliando o interesse por alternativas de diversificação. O euro e o yuan continuam entre os principais destinos potenciais, apesar dos desafios estruturais que limitam sua atratividade.

Ao mesmo tempo, moedas de menor participação, como a coroa norueguesa, o dólar neozelandês e a libra esterlina, também vêm ganhando espaço nas estratégias de alocação.

A pesquisa mostra ainda que 79% dos bancos centrais avaliam que o sistema monetário global está em transição para um modelo “multipolar”. No curto prazo, o ouro desponta como o ativo com maior intenção líquida de compra entre os gestores de reservas. Presente nas carteiras de 82% dos bancos centrais consultados, o metal “passou a ocupar o centro da estratégia de gestão de reservas”, afirma a OMFIF.

O saldo líquido de instituições que pretendem ampliar a exposição ao ouro nos próximos um a dois anos chega a 30%.



O relatório também aponta avanço acelerado da inteligência artificial (IA) na gestão de reservas. Mais de dois terços dos bancos centrais pretendem ampliar o uso da tecnologia no horizonte de um a dois anos, principalmente em análise de dados e funções administrativas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

FINANÇAS - DESENROLA ADIMPLENTES ESTÁ PRONTO

CMN aprova condições para o programa, que atenderá entre 200 mil e 500 mil informais

Do Estadão Conteúdo

O Conselho Monetário Nacional (CMN) aprovou, em reunião extraordinária realizada na sexta-feira, uma resolução que estabelece as condições, os encargos financeiros e os prazos aplicáveis à linha de crédito reembolsável do Desenrola Adimplentes. A medida é necessária para permitir a negociação de dívidas para pessoas sem vínculo formal de emprego e benefícios previdenciários.

Lançado no último dia 29, o programa é voltado para informais com dívidas em dia. O Desenrola Adimplentes deve atender entre 200 mil e 500 mil trabalhadores ativos sem vínculo empregatício - isto é, excluindo celetistas, funcionários públicos, pensionistas e aposentados, com dívidas de até R\$ 15 mil e pelo menos quatro parcelas pagas em operações de crédito pessoal sem consignação.

Esse programa de crédito e o Fies Empreendedor devem ter um custo próximo de R\$ 4 bilhões para o Tesouro Nacional, sem impacto primário.

Para viabilizar as renegociações, o governo optou por um funding misto. Até R\$ 3 bilhões do Tesouro Nacional vão permitir que o beneficiário do programa tome uma nova operação de crédito para quitar a dívida original. A partir daí, o Fundo Garantidor de Operações (FGO) vai garantir, aos bancos que aderirem, 100% do valor devido nessa nova operação, até o limite de 50% da carteira.

O CMN autorizou a União a disponibilizar até R\$ 3 bilhões, observada a disponibilidade orçamentária e financeira, que servirão de fonte de financiamento das negociações das dívidas dos beneficiários.

O Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal irão atuar como agentes financeiros do programa e serão responsáveis por repassar às instituições financeiras participantes os recursos disponibilizados pela União.

Os agentes financeiros terão que remunerar os recursos disponibilizados pela União à taxa de 1% ao ano. “Essa taxa é compatível com a remuneração de recursos públicos disponibilizados em outras políticas públicas de relevante interesse social e tem por objetivo reduzir o custo financeiro das operações destinadas aos beneficiários do Desenrola Adimplentes”, afirmou o Ministério da Fazenda.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

JUSTIÇA - ENTREVISTA - “SOU OTIMISTA QUANTO À POSSIBILIDADE DE APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI 733 AINDA EM 2026”

Entrevista especial com o novo presidente da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM), o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) **Alexandre Ramos**

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** leopoldo.figueiredo@redenenews.com.br

**“O PONTO CULMINANTE DESSE PLANEJAMENTO SERÁ A
REALIZAÇÃO, EM BRASÍLIA, DE UM CONGRESSO NACIONAL DE
DIREITO PORTUÁRIO E MARÍTIMO, PREVISTO PARA NOVEMBRO DE
2026”**



O Projeto de Lei n. 733/2025, que estabelece um novo marco regulatório para o setor portuário, deve ser aprovado pela Câmara dos Deputados ainda neste ano. Essa é a expectativa do novo presidente da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM), o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Alexandre Ramos. Para o magistrado, a atualização do marco regulatório é “uma oportunidade histórica para modernizar o setor portuário brasileiro, proporcionando maior segurança jurídica, previsibilidade regulatória e estímulo aos investimentos de longo prazo”.

Temas como o PL n. 733 ganharam uma atenção ainda maior do magistrado desde a semana passada, quando assumiu o comando da Academia, com a licença do então presidente da entidade, o ministro do TST Guilherme Caputo Bastos. Alexandre Ramos ficará no cargo até o término do mandato do colega, em 31 de dezembro deste ano. E a agenda destes seis meses já está definida, tendo como destaque a realização do congresso nacional da ABDPM. Esta e outras questões foram debatidas pelo novo presidente da Academia em entrevista exclusiva ao BE News. Confira a seguir:

Ministro, agora como novo presidente interino da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo, quais seus planos para a entidade? Que ações o sr. pretende implantar ou desenvolver na entidade?

Assumo a Presidência da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo com o propósito de consolidá-la como um centro nacional de produção científica, diálogo institucional e formulação de propostas para o aperfeiçoamento do ambiente jurídico dos setores portuário e marítimo, com ênfase no sistema da infraestrutura brasileira. Nossa prioridade será aproximar a Academia dos diversos atores que integram esse ecossistema, reunindo operadores portuários, empresas de navegação, autoridades públicas, comunidade acadêmica, advogados, magistrados, membros do Ministério Público, árbitros e especialistas para discutir os principais desafios regulatórios do setor. Neste segundo semestre, desenvolveremos um planejamento estratégico baseado em três pilares: produção de conhecimento, capacitação e integração institucional. Pretendemos promover uma programação permanente de eventos presenciais e virtuais, estimular a publicação periódica de artigos científicos e pareceres técnicos sobre temas atuais e fomentar grupos de estudos voltados às grandes transformações pelas quais passam os setores portuário e marítimo. O ponto culminante desse planejamento será a realização, em Brasília, de um congresso nacional de Direito Portuário e Marítimo, previsto para novembro de 2026, reunindo representantes dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, das agências reguladoras, da academia e da iniciativa privada. A Academia pretende contribuir para a construção de soluções jurídicas que fortaleçam a competitividade da infraestrutura brasileira e ofereçam maior segurança jurídica aos investimentos.

“O investimento em infraestrutura exige previsibilidade”



“QUANTO ÀS EVENTUAIS DIVERGÊNCIAS ENTRE ANTAQ E TCU, (...) O CAMINHO É O RESPEITO RECÍPROCO ÀS ATRIBUIÇÕES INSTITUCIONAIS DE CADA ÓRGÃO”

Atualmente, uma das principais pautas ligadas ao Direito Portuário e Marítimo no País é a elaboração do novo marco regulatório do setor portuário, a partir do Projeto de Lei 733/2025, em tramitação na Câmara dos Deputados. Como o sr. avalia as mudanças incorporadas ao texto do anteprojeto do marco? E quais suas expectativas para o relatório final do deputado Arthur Maia, a ser apresentado

após as eleições? O sr. considera possível que a votação do relatório na Câmara ocorra ainda neste ano?

O novo marco regulatório representa uma oportunidade histórica para modernizar o setor portuário brasileiro, proporcionando maior segurança jurídica, previsibilidade regulatória e estímulo aos investimentos de longo prazo. O texto vem sendo construído mediante amplo diálogo com os diversos segmentos envolvidos, o que naturalmente resulta em ajustes e aperfeiçoamentos. Vejo esse processo de forma positiva, desde que o objetivo central permaneça o fortalecimento da eficiência e da competitividade dos portos brasileiros. Sou otimista quanto à possibilidade de aprovação do Projeto de Lei 733 ainda em 2026. Seria extremamente importante que a Câmara dos Deputados concluísse sua apreciação neste ano, permitindo que o projeto siga para o Senado Federal o quanto antes. Trata-se de uma matéria estratégica para o desenvolvimento da infraestrutura logística nacional e para o fortalecimento do comércio exterior brasileiro.

Ainda sobre o PL 733, quais os pontos que o sr. considera que têm de permanecer no texto, que não podem ser retirados ou alterados? E por quê?

Entendo que alguns pilares do projeto são essenciais. O primeiro deles é a mudança de perspectiva sobre a atividade portuária. Os portos não podem ser vistos apenas sob uma ótica patrimonial pelo Poder Público. Sua principal função é servir ao comércio internacional e ao desenvolvimento econômico do País. Aproximadamente 95% das exportações e importações brasileiras passam pelos portos, razão pela qual toda a regulação deve priorizar eficiência, competitividade e continuidade das operações. Outro aspecto fundamental é a estabilidade dos investimentos. A atividade portuária exige aportes extremamente elevados e com horizonte de amortização de longo prazo. Por isso, o novo marco deve preservar mecanismos que permitam contratos de arrendamento suficientemente longos, acompanhados da possibilidade de renovação quando o operador cumprir adequadamente as metas de movimentação de cargas e os demais indicadores de desempenho previstos contratualmente. Também considero importante que o projeto preserve instrumentos que assegurem ao operador portuário acesso contínuo à mão de obra qualificada, evitando interrupções das operações. Nesse contexto, entendo que deve ser mantida a alteração que elimina a exclusividade do trabalhador portuário avulso para as contratações por prazo indeterminado regidas pela CLT, preservando-se, contudo, a prioridade de contratação desses trabalhadores. Dessa forma, havendo recusa do trabalhador portuário avulso em assumir a contratação permanente, o operador poderá buscar livremente no mercado de trabalho a mão de obra necessária, garantindo eficiência operacional sem afastar a proteção conferida aos trabalhadores avulsos.

O excesso de litígios nos segmentos marítimo e portuário e a atuação das agências reguladoras em conflito com outros órgãos vêm preocupando o setor. Enfim, temos um excesso de judicialização no segmento? Como lidar com isso? É possível combater? E sobre os conflitos entre órgãos federais, como os existentes entre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Tribunal de Contas da União (TCU), eles preocupam o sr.? Como lidar com essa questão?

O elevado número de conflitos não decorre apenas da complexidade das relações econômicas existentes no setor. Em boa medida, resulta da multiplicidade de órgãos que produzem normas e interpretações aplicáveis à atividade portuária e marítima. Além do próprio Poder Legislativo, convivem no mesmo ambiente regulatório o Ministério de Portos e Aeroportos, a Antaq, os órgãos de controle, especialmente o Tribunal de Contas da União, e o Poder Judiciário. Nem sempre essas interpretações convergem, produzindo insegurança jurídica e incentivando a litigiosidade. O investimento em infraestrutura exige previsibilidade. Quanto maior a estabilidade das regras, menor tende a ser o nível de conflitos. Quanto às eventuais divergências entre Antaq e TCU, entendo que ambos exercem competências constitucionais e legais extremamente relevantes. O caminho é o respeito recíproco às atribuições institucionais de cada órgão. É igualmente desejável que haja autocontenção por parte dos órgãos de controle e do próprio Poder Judiciário, quando estiverem diante de políticas públicas legitimamente formuladas pelo Poder Executivo, intervindo apenas quando efetivamente configuradas ilegalidades ou desvios de finalidade. Esse equilíbrio fortalece tanto a segurança jurídica quanto a qualidade da regulação.

O novo regime jurídico da navegação e a Resolução Normativa 133/2025 da Antaq, revogando normas esparsas e uniformizando critérios de outorga, operação e fiscalização das Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), além de regulamentar a figura da Empresa Brasileira de

Investimento na Navegação (Ebin), como determina a Lei BR do Mar, são o caminho para regular esse mercado? O sr. vê a necessidade de alguma mudança nesses textos?

A Resolução Normativa nº 133 representa um avanço importante porque consolida normas antes dispersas, uniformiza critérios de outorga, operação e fiscalização das Empresas Brasileiras de Navegação e, ainda, regulamenta a figura da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação, prevista na Lei BR do Mar. Trata-se de um passo relevante para conferir maior racionalidade e transparência ao ambiente regulatório. Naturalmente, toda regulamentação deve ser constantemente avaliada à luz da experiência prática. O mercado evolui, novas tecnologias surgem e a própria dinâmica da navegação exige aperfeiçoamentos permanentes. Portanto, vejo a Resolução como um ponto de partida consistente para a consolidação desse novo regime jurídico. As eventuais alterações futuras deverão decorrer da observação concreta de sua aplicação e do diálogo permanente entre regulador, setor produtivo e comunidade jurídica.

A transição energética e a descarbonização são outros dois pontos bem discutidos. O sr. considera que essas questões já contam com um arcabouço legal ou há a necessidade de uma regulamentação específica? Por quê?

O Brasil já dispõe de diversos instrumentos legais relacionados à proteção ambiental, à política climática e ao licenciamento ambiental. Entretanto, a velocidade da transformação tecnológica exige regulamentações cada vez mais específicas para o setor marítimo e portuário. Questões como combustíveis de baixo carbono, eletrificação de instalações portuárias, hidrogênio verde, captura de carbono, eficiência energética das embarcações e adaptação às exigências ambientais internacionais demandam regras claras e previsíveis, uma vez que os investimentos previstos são consideráveis. A regulamentação deve incentivar a inovação sem criar barreiras desnecessárias à competitividade do setor. O grande desafio consiste em compatibilizar sustentabilidade ambiental, segurança jurídica e eficiência econômica.



“A ESPECIALIZAÇÃO CONTRIBUI PARA AUMENTAR A EFICIÊNCIA DA PRESTAÇÃO JURISDICIONAL E FORTALECER A SEGURANÇA JURÍDICA”

Que papel o sr. vê para a arbitragem no setor? O sr. vê a necessidade de alguma correção?

A arbitragem possui enorme potencial para o setor marítimo e portuário, sobretudo porque envolve relações empresariais altamente especializadas, contratos complexos e operações que exigem soluções céleres, pois as atividades portuárias e marítimas não podem parar. A criação de câmaras especializadas e a atualização dos regulamentos representam uma evolução muito positiva, especialmente ao contemplarem conflitos relacionados a demurrage, detention e outras matérias típicas da atividade marítima, de forma célere e eficaz. Mais do que substituir o Poder Judiciário, a arbitragem amplia os mecanismos disponíveis para solução adequada de conflitos. O importante é que seus regulamentos continuem evoluindo, assegurando transparência, especialização técnica, imparcialidade e previsibilidade das decisões.

A Justiça Federal em Santos (SP) conta com um núcleo de Direito Marítimo, com competência especializada para julgar questões marítimas, portuárias e aduaneiras. Qual a importância dessa especialização no Judiciário? Esse é o caminho que deve ser seguido?

A especialização é uma tendência observada em diversos sistemas judiciais ao redor do mundo e produz resultados bastante positivos. As relações marítimas e portuárias envolvem legislação específica, contratos complexos, normas internacionais, questões aduaneiras, logística, comércio exterior e regulação econômica. A concentração desses processos em unidades especializadas favorece maior uniformidade da jurisprudência, decisões mais técnicas e maior previsibilidade para os agentes econômicos. A experiência da Justiça Federal em Santos merece ser acompanhada com atenção, pois pode servir de referência para outras regiões com intensa atividade portuária. Evidentemente, a criação de unidades especializadas deve considerar a realidade de cada tribunal, mas, em linhas gerais, a especialização contribui para aumentar a eficiência da prestação jurisdicional e fortalecer a segurança jurídica, elementos essenciais para um setor tão estratégico para o desenvolvimento nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/07/2026

INTERNACIONAL - INCÊNDIOS FLORESTAIS ASSOLAM PORTUGAL, GRÉCIA E ESPANHA

Calor extremo, fortes ventos e negligência contribuem para o início e a rápida expansão do fogo. Autoridades alertam para fumaça tóxica

Do Estadão Conteúdo



O Corpo de Bombeiros da Grécia estima que cerca de 85% dos incêndios florestais no país foram causados por negligência

Centenas de bombeiros combatem incêndios florestais em Portugal, Grécia e Espanha, com a Espanha e a Itália enviando reforços para Portugal para ajudar a apagar o fogo que já dura mais de três dias.

Autoridades pediram aos moradores de partes de Tessalônica, a segunda maior cidade da Grécia, que permaneçam em ambientes fechados e fechem suas

janelas e portas devido à fumaça tóxica de uma usina de reciclagem que foi atingida por um incêndio florestal.

Outro grande foco surgiu na tarde deste domingo a oeste da capital grega, Atenas. O corpo de bombeiros informou que 155 bombeiros, apoiados por voluntários, equipes especializadas, 16 aviões de combate a incêndios e seis helicópteros foram mobilizados para combater o fogo que avança por uma floresta de pinheiros na área de Mandra.

Na área de Vouzela, no centro de Portugal, mais de 1,2 mil bombeiros, apoiados por quase 400 veículos e 15 aeronaves, tentam apagar um incêndio que começou na quinta-feira, 2, segundo a autoridade de Proteção Civil. O fogo já queimou uma área de 12 mil hectares, segundo informações da agência de mapeamento por satélite Copernicus, da União Europeia.

A Proteção Civil e Ajuda Humanitária da UE informou que a Espanha enviou 120 bombeiros e 45 veículos como reforço para Portugal na sexta-feira, 3, e três aeronaves de combate a incêndios da Itália também foram enviadas para ajudar. Segundo a mídia portuguesa, o fogo já não tem grandes frentes ativas, mas alguns pontos ainda permanecem.

Na Espanha, um incêndio florestal que queima desde sexta-feira, 3, na região de Girona, no nordeste do País, já destruiu quase 2,2 mil hectares, informou a agência de notícias EFE. O chefe de operações do Serviço de Bombeiros da Catalunha, Eduard Martinez, disse que o incêndio tem um perímetro de 40 km e que os bombeiros talvez não consigam controlá-lo neste domingo, segundo a EFE.

Grécia

Do outro lado do sul da Europa, na Grécia, um incêndio de rápida propagação em uma usina de reciclagem perto do subúrbio de Oraikastro, em Tessalônica, acionou alertas de evacuação em três bairros e uma instalação que abriga 157 pessoas com deficiência neste sábado, 4.

Ventos fortes alimentaram as chamas e cerca de 160 bombeiros foram mobilizados para combater o fogo durante a noite até que as aeronaves pudessem decolar ao amanhecer, informou o Corpo de Bombeiros.



O prefeito de Oraikastro, Pandelis Tsakiris, disse à emissora estatal da Grécia, ERT, que várias empresas e casas foram danificadas, mas que um cenário mais claro surgirá após as autoridades realizarem uma avaliação completa.

Um homem de 76 anos foi preso suspeito de ter iniciado o incêndio ao gerar faíscas com seu veículo perto da estrada, informou o Corpo de Bombeiros. Ele deveria se apresentar a um promotor neste domingo.

O porta-voz do Corpo de Bombeiros, o brigadeiro Ioannis Artopoios, disse em entrevista à TV ERT neste domingo que cerca de 85% dos incêndios florestais na Grécia foram causados por negligência, inclusive por faíscas geradas pelo uso de maquinário agrícola, cigarros descartados e churrasqueiras ao ar livre.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

INTERNACIONAL - VENEZUELA ESTIMA 41 MIL DESAPARECIDOS

Dados estão registrados em site não oficial. ONU acredita que número seja ainda maior
Do Estadão Conteúdo

Cerca de 3 mil pessoas morreram e 16.592 ficaram feridas nos potentes terremotos que sacudiram a Venezuela em 24 de junho, segundo o balanço mais recente divulgado pelo governo no sábado, dia 4.

O novo número representa um aumento de 309 óbitos e quase 4 mil feridos em relação ao boletim da sexta-feira, 3, informou o Ministério das Comunicações do país. Ainda segundo a pasta, mais de 16 mil pessoas perderam suas casas e 856 prédios foram afetados.

O duplo terremoto com magnitudes 7,2 e 7,5 devastou majoritariamente o Estado de La Guaira, no norte do país. O governo não divulgou números sobre desaparecidos, embora um site não oficial que registra dados da população estime 41 mil pessoas sob os escombros.

A ONU acredita que seja maior ainda.

La Guaira, um balneário a 40 km de Caracas, é o marco zero dos terremotos que reduziram prédios inteiros a pó. Muitos dos afetados ficaram na rua ou em refúgios precários instalados em parques, sem um futuro claro à sua frente.

Caracas também foi impactada pelos sismos, com o colapso de prédios, embora longe do nível de devastação de La Guaira.

Para piorar, a população venezuelana reclama da resposta do governo à tragédia. Falta uma estrutura mais robusta para o resgate ágil das vítimas, embora o país esteja recebendo ajuda de diversas nações, inclusive do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

INTERNACIONAL - FUNERAL DE LÍDER DO IRÃ REÚNE MULTIDÃO SOB TENSÃO COM EUA

População vai às ruas para homenagear Ali Khamenei, morto nos primeiros dias da guerra. Bandeira tinha mensagem: #MatemTrump

Do Estadão Conteúdo



O Irã escolheu o dia 4 de julho, Dia da Independência dos EUA, para dar início ao funeral. Neste domingo, mais uma vez uma multidão homenageou o líder

Centenas de milhares de pessoas iniciaram neste fim de semana as homenagens no funeral do Líder Supremo do Irã, o aiatolá Ali Khamenei. Elas bateram no peito em sinal de luto diante do caixão coberto com a bandeira iraniana, em Teerã, e pediram vingança contra Israel e os Estados Unidos.

O funeral de Khamenei, que governou o Irã por décadas antes de ser morto aos 86 anos em um ataque aéreo em 28 de fevereiro, nos momentos iniciais da guerra iraniana, pode dar um impulso à teocracia do país e ao seu novo líder supremo, seu filho, o aiatolá Mojtaba Khamenei.

Isso é particularmente importante, visto que o Irã tenta usar seu controle sobre o Estreito de Ormuz como moeda de troca nas negociações com os EUA para um fim permanente da guerra, e enquanto persiste a preocupação de que Israel possa atacar novamente.

Durante a cerimônia, o principal negociador do Irã emitiu um alerta à França e ao Reino Unido sobre seus comentários a respeito de um possível lançamento de patrulhas conjuntas na hidrovía, a estreita entrada do Golfo Pérsico por onde, em tempos de paz, passava um quinto de todo o petróleo e gás natural.

O Irã escolheu o dia 4 de julho, Dia da Independência dos EUA, para dar início ao funeral. Embora as autoridades não tenham confirmado a data, a multidão presente na cerimônia em Teerã entoou: “Morte à América!”. O refrão é comum no Irã desde a Revolução Islâmica de 1979 e a tomada da embaixada americana, seguida da crise dos reféns. Eles também gritaram: “Morte a Israel!”.

“Demos uma surra no Irã”, disse o presidente dos EUA, Donald Trump, em um discurso realizado simultaneamente em Dakota do Sul, em frente ao Monte Rushmore. “Eles querem tanto um acordo. Demos a eles uma semana de folga para um funeral.”

O presidente americano não foi esquecido em Teerã. Na multidão em Grand Mosalla, vários enlutados carregavam uma grande bandeira com os dizeres: “#MatemTrump”.

Críticas

Enquanto a cerimônia prosseguia, o principal negociador do Irã, Kazem Gharibabadi, criticou uma declaração conjunta feita durante a noite pelo primeiro-ministro britânico Keir Starmer e pelo presidente francês Emmanuel Macron, que sugeria que seus militares estavam prontos para patrulhar o Estreito de Ormuz.

“A segurança de Ormuz reside nos estados costeiros - os criadores da crise serão responsabilizados pelas consequências de seu aventureirismo”, escreveu Gharibabadi no X. “Este é um aviso sério.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026

INTERNACIONAL - RÚSSIA PERDEU O MAR NEGRO, DIZ UCRÂNIA

Volodymyr Zelensky também anunciou a criação de uma nova Academia Naval em Odessa
Do Estadão Conteúdo

O presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, anunciou no fim de semana a criação de uma nova Academia Naval em Odessa e afirmou que a Rússia “perdeu o Mar Negro”, ao defender os avanços das forças navais ucranianas desde o início da guerra.

Em publicação na rede social X por ocasião do Dia da Marinha da Ucrânia, Zelensky afirmou que, “junto com os demais ramos das Forças de Defesa e Segurança da Ucrânia, a Marinha ucraniana alcançou o que muitos acreditavam ser impossível. A Rússia perdeu o Mar Negro”.

Segundo o presidente ucraniano, as operações militares que sucederam a retomada da Ilha da Serpente (Zmiynyi), incluindo ações contra a frota russa, portos e forças de ocupação na Crimeia, demonstram que “a região do Mar Negro e a do Mar de Azov nunca será um lugar de paz e tranquilidade para a Rússia”.

Zelensky também anunciou a criação de uma nova Academia Naval em Odessa. “Tomei uma decisão para o futuro das Forças Navais da Ucrânia e para o futuro de nossa Odessa: estabelecer uma nova e forte Academia Naval em Odessa”, es creveu. “Temos capacidade para fazer isso acontecer e, mais importante, nossos cadetes e nossos jovens têm o desejo de servir e defender a Ucrânia.”

Mais cedo, em outra publicação no X, o presidente informou ter iniciado uma viagem de trabalho à região de Odessa com uma reunião de coordenação com o comando da Marinha voltada à segurança do sul do país. Segundo Zelensky, o encontro tratou da resposta aos ataques russos com drones Shahed e mísseis, da defesa contra ameaças no mar, das operações de longo alcance e do fortalecimento das capacidades da força naval.

De acordo com o presidente, também foram discutidos o aumento do número de helicópteros para reforçar a defesa aérea da região e a ampliação das capacidades militares da Marinha, incluindo os sistemas de mísseis Neptune e Harpoon, sistemas não tripulados de nova geração e torpedos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/07/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

BRASIL DIZ AOS EUA QUE CONCLUSÕES DE INVESTIGAÇÃO SOBRE TRABALHO FORÇADO SÃO 'ARBITRÁRIAS'

Em manifestação a órgão americano, Mauro Vieira ainda disse que tarifas não são instrumento para lidar com desafio global referente às condições trabalhistas

Por Thaís Barcellos — Brasília



O presidente dos EUA, Donald Trump, e o presidente brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Saul Loeb/AFP e Brenno Carvalho/Agência O Globo

O ministro de Relações Exteriores, Mauro Vieira, classificou como "arbitrária" a conclusão do governo dos Estados Unidos sobre a investigação relativa à entrada no Brasil de produtos fabricados com trabalho forçado. Segundo o chanceler brasileiro, a administração de Donald Trump ignorou o extenso arcabouço contra trabalho forçado que o país tem e

foi apresentado ao longo da investigação do Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR, na sigla em inglês).

"O Brasil apresentou evidências que demonstram sua robusta estrutura de aplicação de normas penais e administrativas, suas obrigações internacionais vinculantes sujeitas à supervisão externa e



suas disciplinas de comércio e investimento que condicionam a atividade econômica e a participação no mercado ao cumprimento de normas trabalhistas. O USTR não abordou de forma substantiva essas evidências", disse o ministro, listando as medidas adotadas pelo Brasil ao longo do documento.

Segundo a manifestação brasileira, é incorreta a conclusão da gestão Trump de que as regras brasileiras e os acordos comerciais com outros países não proíbem legalmente a importação de produtos fabricados com trabalho forçado. O argumento é que a conclusão preliminar da investigação nem reconheceu, nem refutou as evidências apresentadas pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva.

"Ao não abordar as especificidades da situação do Brasil, a conclusão do USTR é incompleta e arbitrária. Ela não reconhece — muito menos refuta — as evidências de que o arcabouço jurídico integrado e os esforços de fiscalização do Brasil já alcançam os resultados que o USTR supostamente busca".

A manifestação faz parte do processo legal da investigação da Seção 301 da legislação comercial americana. Com base nas conclusões preliminares, o USTR recomendou a adoção de tarifas de importação para Brasil e outros 59 países, que, segundo o órgão, falham em proibir a circulação de produtos fabricados com trabalho forçado. As tarifas sugeridas são de 10% ou 12,5% - a do Brasil é a mais alta.

Além da apuração sobre a questão trabalhista, o Brasil é alvo de uma investigação específica do USTR sobre práticas desleais brasileiras que prejudicam o comércio americano. Nesse caso, as tarifas sugeridas são de 25% e uma decisão final deve ser tomada até o dia 15 deste mês.

Vieira ainda diz que o estatuto da Seção 301 não permite que o USTR ignore evidências incontroversas que contrariem suas premissas para justificar a imposição de tarifas unilaterais.

"Infelizmente, é precisamente isso que o USTR propôs em seu Aviso de Conclusões para justificar a imposição de tarifas de 12,5% sobre produtos do Brasil."

No documento protocolado no órgão americano, Vieira também argumentou que tarifaço não é o instrumento adequado para tratar de erradicação de trabalho forçado, considerado um desafio global. Segundo o ministro, as tarifas podem, inclusive, prejudicar esforços de cooperação multilateral que já se mostraram mais eficazes para este objetivo.

"Independentemente da ausência de fundamento na Seção 301 especificamente relacionado ao Brasil, a imposição de tarifas com base na Seção 301, neste contexto, seria equivocada e contraproducente. O Governo do Brasil tem preocupações fundamentais quanto ao uso da Seção 301 como instrumento para enfrentar questões globais de trabalho forçado. Tarifas amplas e unilaterais são inadequadas para a tarefa complexa de erradicar o trabalho forçado das cadeias de suprimentos globais e arriscam comprometer esforços cooperativos que se mostraram mais eficazes."

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/07/2026

DANIEL STIELER RENUNCIA AOS CARGOS DE MEMBRO E PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA VALE

A saída do executivo foi pedida pela Previ - fundo de pensão dos funcionários do BB - em junho. Seu mandato terminaria em abril de 2027

Por Bruno Rosa — Rio

A ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) publicou uma nova mensagem em suas redes sociais para tentar conter a repercussão negativa causada por seu elogio, na sexta-feira, 3, à Política Nacional de Educação Bilíngue de Surdos, lançada pelo governo Lula.

No novo post, Michelle afirma que a defesa das pessoas com deficiência é uma pauta que está “acima de qualquer ideologia ou partido” e cita como exemplo a sanção, por Jair Bolsonaro, da Lei Amália Barros - projeto de autoria de um parlamentar do PT que reconheceu a visão monocular como deficiência sensorial. Segundo ela, o marido avaliou o mérito da proposta independentemente de quem a apresentou.



Daniel Stieler renuncia ao cargo de membro e presidente do conselho da Vale — Foto: Qilai Shen/Bloomberg

A ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) publicou uma nova mensagem em suas redes sociais para tentar conter a repercussão negativa causada por seu elogio, na sexta-feira, 3, à Política Nacional de Educação Bilíngue de Surdos, lançada pelo governo Lula.

No novo post, Michelle afirma que a defesa das pessoas com deficiência é uma pauta que está “acima de qualquer ideologia ou partido” e cita como exemplo a sanção, por Jair Bolsonaro, da Lei Amália Barros - projeto de autoria de um parlamentar do PT que reconheceu a visão monocular como deficiência sensorial. Segundo ela, o marido avaliou o mérito da proposta independentemente de quem a apresentou.

Segundo a colunista do GLOBO Malu Gaspar, o pedido feito pela Previ é reflexo de disputas internas no fundo de pensão do BB, que estariam sendo marcadas pelo envolvimento do grupo do ex-tesoureiro do PT João Vaccari Neto. Stieler foi indicado pela própria Previ, quando presidia a fundação, cargo que ocupou até 2023.

A Previ tem 6,82% das ações da Vale, segundo o site da mineradora. O fundo de pensão do BB também é acionista da Litel e da Litela, que faziam parte de antigo grupo de controle da mineradora. Com isso, estima-se que a fatia chegue a quase 10%. Além da Previ, a Vale tem entre os maiores acionistas Blackrock (7,1%), Mitsui&co (6,4%) e Capital World Investors (5,1%).

Stieler chegou a acusar a Previ de "falsidade ideológica administrativa", em razão das justificativas apresentadas pelo fundo, além de "abuso do direito de voto". Do outro lado, a Previ afirmou, ao justificar o pedido de mudança, que a medida visa reforçar o caráter independente dos membros do Conselho de Administração da Vale.

Segundo o fundo, a alteração "se insere em um processo natural de renovação e no contexto de evolução das demandas do mercado por maior independência e robustez institucional".

Para a presidência do conselho, o fundo de pensão indicou Manuel Lino Silva de Sousa Oliveira, conhecido como Ollie, que tem experiência no setor de mineração e é conselheiro da empresa desde 2021.

Além disso, a Previ indicou José Maurício Pereira Coelho, presidente da fundação entre 2018 e 2021, para ocupar uma vaga no conselho de administração. A indicação ocorre porque Stieler acumulava os cargos de conselheiro e presidente do colegiado.

Em uma reunião do Conselho de Administração da Vale, porém, os conselheiros recomendaram que Stieler permanecesse no cargo até que os acionistas decidam sobre a mudança em assembleia marcada para o dia 22 deste mês.

Além disso, o colegiado indicou Ieda Gomes Yell para disputar a vaga de conselheira com Coelho e aceitou a candidatura do atual vice-presidente do conselho, Marcelo Gasparino, para a presidência do colegiado, concorrendo com Ollie.

Em nota, a Vale disse que o Conselho de Administração agradece Daniel Stieler pela liderança, dedicação e contribuições prestadas à companhia durante seu mandato como membro do Conselho, desde 2021, e, especialmente, como presidente do colegiado, desde 2023.

“Ao longo deste período, sua atuação foi essencial para o fortalecimento da governança corporativa, o aprimoramento contínuo dos trabalhos do colegiado e a tomada de decisões estratégicas que contribuíram para a geração sustentável de valor, fortalecimento institucional e a consolidação da visão de longo prazo da Vale.”

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/07/2026

REPRESENTANTES DE EXPORTADORES BRASILEIROS PARTICIPAM DE AUDIÊNCIA NOS EUA SOBRE TARIFAS: 'OTIMISMO COM MODERAÇÃO'

Entidade defendeu a inclusão do café solúvel na lista de exceções às tarifas e afirma que integrantes do USTR demonstraram maior compreensão dos impactos sobre a indústria americana

Por Roberto Malfacini Jr. e Glaucete Cavalcanti — Rio



Grãos de café torrado — Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

Representantes do governo brasileiro, de entidades empresariais e da sociedade civil participaram nesta segunda-feira de uma audiência pública promovida pelo Escritório do Representante de Comércio dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês) para discutir a proposta de aplicação de tarifas e outras medidas comerciais contra o Brasil.

A audiência faz parte da investigação aberta com base na Seção 301 da Lei de Comércio de 1974, instrumento da legislação americana que permite ao governo dos EUA retaliar países cujas políticas sejam consideradas injustificadas, discriminatórias ou prejudiciais ao comércio americano.

Nesta etapa, o USTR ouve empresas, especialistas e associações antes de elaborar sua recomendação final sobre a adoção das medidas propostas.

O diretor-geral do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Marcos Matos, avalia que a audiência pública sobre a investigação da Seção 301 teve um ambiente mais técnico e favorável ao Brasil do que o observado em setembro do ano passado. Segundo ele, representantes de áreas como agricultura, comércio, Tesouro, trabalho e saúde participaram da sessão, elevando o nível das discussões.

— O ambiente foi muito diferente daquele que enfrentamos em setembro do ano passado. As perguntas foram mais técnicas, mais específicas e mais aprofundadas — afirmou.

Matos diz que o Brasil foi amplamente defendido por entidades nacionais e por representantes da indústria americana, resultado do trabalho realizado ao longo dos últimos meses para aproximar os dois setores.

Na audiência, o Cecafé defendeu a manutenção da isenção tarifária para o café verde e para o café torrado e moído, além da inclusão do café solúvel na lista de exceções. A entidade argumentou que o produto é um insumo importante para a indústria americana, que o utiliza na fabricação de bebidas prontas para consumo e outros produtos de maior valor agregado.

— A gente mostrou que o café solúvel brasileiro gera valor para a indústria americana, ajuda a manter a estabilidade de preços ao consumidor e beneficia diferentes segmentos do mercado nos Estados Unidos.

Na avaliação de Matos, a postura dos integrantes do USTR indicou maior abertura para compreender os impactos econômicos das medidas propostas, especialmente sobre a cadeia produtiva americana.

— Existe uma janela de oportunidade. É um otimismo com moderação, mas hoje há um contexto que não existia no ano passado.

Após a audiência, as entidades terão cinco dias para enviar documentos complementares, caso considerem necessário reforçar algum ponto apresentado. Em seguida, o USTR dará sequência à elaboração da recomendação final da investigação da Seção 301

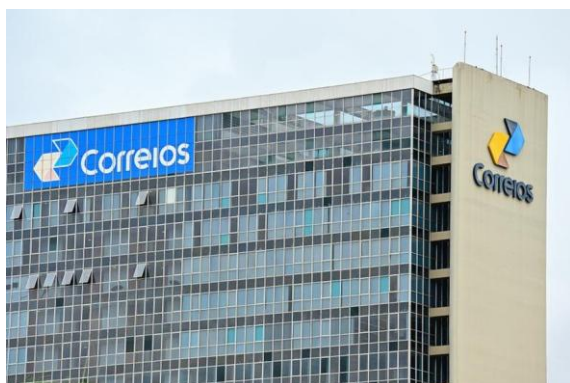
Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/07/2026

GOVERNO RECORRE DE DECISÃO DO TCU SOBRE PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DOS CORREIOS E DIZ QUE CONDIÇÕES FORAM ATENDIDAS 'INTEGRALMENTE'

O tribunal havia apontado problemas na operação que deu aval do Tesouro a um empréstimo de R\$ 12 bilhões para socorrer a estatal no fim do ano passado

Por Geralda Doca — Brasília



Correios têm 14 trimestres seguidos de prejuízo — Foto: Ton Molina/Bloomberg

O governo recorreu da decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) que determinou a revisão do plano de reestruturação dos Correios. No recurso, a Advocacia-Geral da União (AGU) argumenta que todos os critérios apontados pela Corte de Contas foram "integralmente" atendidos, conforme atos do Executivo. O tribunal havia apontado problemas na operação que deu aval do Tesouro a um empréstimo de R\$ 12 bilhões para socorrer a estatal no fim do ano passado.

No entendimento do TCU, faltou uma avaliação externa nas projeções e receitas e despesas da empresa, o que traz riscos para a União. A corte cita ainda necessidade de aportes adicionais ou medidas de suporte financeiro.

"Não há que se falar em irregularidade ou responsabilização, uma vez que a atuação administrativa se deu em estrita conformidade com o ordenamento jurídico vigente e com o princípio da legalidade estrita que rege a Administração Pública", alegou a AGU no processo.

O recurso da AGU foi apresentado no momento em que a direção da estatal busca negociar com o grupo de bancos um empréstimo complementar de R\$ 7 bilhões para manter as operações com regularidade neste ano, nas mesmas condições. Ainda não há prazo para a apreciação do recurso pelo TCU.

Segundo a AGU, as projeções de fluxo de caixa incorporam, de forma explícita, o serviço da dívida associado às operações de crédito previstas. O órgão sustenta ainda que a viabilidade financeira da empresa está condicionada à captação de recursos e à execução das ações de reestruturação. No documento, a AGU justifica que as medidas asseguram aos Correios capacidade de cobertura das despesas operacionais e financeiras.

A AGU alega ainda que o plano de reestruturação dos Correios foi submetido ao Ministério das Comunicações e à Comissão Interministerial de Governança Corporativa e de Administração de Participações Societárias da União (CGPAR), da qual participa o Ministério da Fazenda.

"Nesse sentido, uma vez aprovado o plano nessas instâncias, não cabe à Secretaria do Tesouro Nacional, no âmbito restrito proceder à reavaliação das premissas ou da viabilidade estrutural do plano", argumentou a AGU no processo.

Os Correios fecharam 2025 com prejuízo de R\$ 8,5 bilhões. O rombo deverá ser ainda maior neste ano. No primeiro trimestre de 2026, o déficit alcançou R\$ 3,1 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/07/2026

MERCADO LIVRE ANUNCIA 28 MIL NOVAS VAGAS NO SETOR DE LOGÍSTICA ESTE ANO NO BRASIL

Empresa de comércio eletrônico anunciou a abertura de mais 14 Centros de Distribuição até dezembro

Por O GLOBO — São Paulo



Centro de distribuição do Mercado Livre em Lauro de Freitas (BA): empresa está abrindo mais de 28 mil vagas este ano — Foto: Divulgação/Mercado Livre

Depois de anunciar investimentos de R\$ 57 bilhões no Brasil em 2026, valor recorde, o Mercado Livre vai abrir cerca de 28,2 mil novos postos de trabalho em logística no país neste ano. Quando estas vagas forem preenchidas, a equipe de logística da empresa subirá dos atuais 49,8 mil colaboradores para 78,1 mil funcionários. Isso, segundo a empresa deverá acontecer até o final do ano.

Considerando toda a América Latina, a operação logística da companhia passará de 89 mil para 133 mil funcionários. O Mercado Livre anunciou recentemente a abertura de quatorze novos Centros de Distribuição (CD) no Brasil em 2026, chegando a 48 unidades, crescimento de 50% em relação ao ano anterior.

As principais cidades com novos postos de trabalho em logística são: Cajamar (SP), com 5,5 mil vagas; (5.500), Araçariguama (SP), 2,5 mil; Governador Celso Ramos (SC), 2,4 mil; Campinas (SP), 1,6 mil e Extrema (MG), com 930 novos postos.

"O Brasil é um dos maiores mercados de e-commerce do mundo, mas a penetração online ainda é de apenas 17%. Cada novo Centro de Distribuição fortalece esse movimento e continuamos investindo para ampliar o acesso ao comércio eletrônico", afirmou em nota Patricia Monteiro de Araújo, Diretora de Pessoas do Mercado Livre no Brasil.

E-commerce crescente

Em 2025, o comércio eletrônico brasileiro movimentou R\$ 235,5 bilhões, registrando um crescimento de 15,3% em relação ao ano anterior, segundo dados da Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (ABComm). São esses números bilionários que as empresas de e-commerce estão disputando no Brasil.

Para analistas do BTG Pactual, o investimento do Mercado Livre em mais CDs, além de galpões, é importante já que reforça a logística da empresa, incluindo a chamada última milha, entrega mais



próxima do consumidor. Com isso, avalia o BTG, a empresa busca ter o controle da cadeia de entrega, aumentando os níveis de satisfação dos clientes, ampliando sua fatia de mercado.

“Tempos de entrega mais rápidos e maior cobertura de frete grátis continuam sendo fatores-chave para impulsionar conversão e frequência, especialmente em um ambiente competitivo com pressão crescente de players locais e internacionais”, diz o relatório do banco

Os investimentos na expansão do crédito pelo Mercado Pago, fintech da empresa, também abrem novas frentes de faturamento para além das taxas do marketplace, avalia o BTG.

Análise da Do Follow, agência de construção de links, revela que entre as lojas online acessadas pelos consumidores via Google, o Mercado Livre foi o e-commerce que despertou o maior interesse de busca nos primeiros seis meses de 2026. O dado faz parte de um levantamento inédito da agência, que mapeou o desempenho das maiores plataformas de varejo digital do país no Google Trends entre 1º de janeiro e 30 de junho.

Os dados revelam que o Mercado Livre, seguido pela Shopee e Amazon concentraram a atenção dos usuários, com 86, 65 e 59 pontos respectivamente. A pesquisa por esses e-commerces costuma anteceder a decisão de compra, o que reforça o peso dessas marcas no comércio eletrônico.

No Mercado Livre, o termo “camisa do brasil mercado livre” registrou alta superior a 750% no período, sinalizando preparação dos consumidores para a Copa do Mundo. Ao mesmo tempo, a procura por “cupom mercado livre” avançou 50%, indicando recorrência de pesquisas ligadas à redução de preço no momento da compra.

O Mercado Livre registrou uma receita líquida de US\$ 8,8 bilhões no primeiro trimestre de 2026 (alta de 49%). O lucro líquido foi de US\$ 417 milhões, uma queda de 15,6% devido a investimentos em frete grátis e expansão logística.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/07/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

AUDIÊNCIA NOS EUA: AMCHAM DIZ QUE TAXAS ADICIONAIS PODEM ELEVAR CUSTO PARA EMPRESAS NORTE-AMERICANAS

A entidade, que representa cerca de 3,5 mil empresas, afirmou ainda, por meio de nota, que taxas adicionais podem ‘desviar o comércio em favor de concorrentes asiáticos’

Por Julia Maciel

Em audiência promovida pelo Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR), a Câmara Americana de Comércio para o Brasil (AmCham Brasil) argumentou que a proposta de aplicar sobretaxas de até 25% sobre determinados produtos brasileiros deve elevar custos para a indústria e os consumidores norte-americanos.

A entidade, que representa cerca de 3,5 mil empresas, afirmou ainda, por meio de nota, que taxas adicionais podem “desviar o comércio em favor de concorrentes asiáticos, ampliar o déficit comercial dos Estados Unidos com esses países e enfraquecer a influência econômica e comercial norte-americana no Brasil”.

De acordo com o comunicado, as importações norte-americanas do Brasil são concentradas em insumos industriais, bens intermediários, componentes de máquinas, químicos, produtos de energia, metais e minerais.



Entidade alertou que a confirmação da taxa adicional pelos EUA sobre o Brasil favoreceria a China Foto: AFP

O texto da Amcham aponta que o Brasil representa mais de 20% do total importado pelos EUA em cerca de 40% das categorias de produtos não isentos de sobretaxas, incluindo itens como gorduras e óleos animais, produtos de madeira, tabaco, obras de pedra e gesso, celulose e papel, além de preparações alimentícias.

A organização listou áreas em que os dois governos podem alcançar progressos por meio de negociações, citando o acesso a mercados para insumos industriais, cooperação regulatória nos setores automotivo e de saúde, comércio digital e proteção à propriedade intelectual.

O documento cita ainda a oportunidade de parceria estratégica em minerais críticos no Hemisfério Ocidental, além de cooperação em segurança energética para combustíveis tradicionais e renováveis.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2026

SEIS GESTORAS FAZEM PROPOSTA A CREDORES PARA COMPRAR DÍVIDA DA RAÍZEN

Débito está pulverizado entre 19 bancos e milhares de investidores locais e internacionais

Por Cynthia Decloedt (Broadcast) e Altamiro Silva Junior (Broadcast)



A Raízen reestrutura R\$ 65 bilhões em dívidas por meio de um plano de recuperação extrajudicial Foto: Daniel Teixeira/Estadão - 18/09/2023

Seis gestoras se reuniram com credores da Raízen com propostas de intenção de adquirir seus créditos, apurou a Coluna. São elas: IG4, Geribá, Makalu, Mapa, Laplace e Vectis.

A companhia reestrutura R\$ 65 bilhões em dívidas por meio de um plano de recuperação extrajudicial, o qual está pulverizado entre cerca de 19 bancos e milhares de investidores dos mercados de dívida local e externo. O plano de recuperação extrajudicial prevê que 45% das dívidas serão trocadas por ações e o restante do crédito pago com a emissão de novos títulos de dívida de longo prazo.

Após a conversão das dívidas em ações, um grande número de diferentes credores ficará com 80% da Raízen. Entre os bancos, aqueles que têm maior montante de dívida, a participação deve variar entre 2% e 3% da Raízen. Dessa forma, o apelo das gestoras para comprar os créditos está no fato de que, com um número menor de acionistas, a companhia poderá executar sua reorganização operacional e financeira de modo mais eficiente.

Apenas a IG4 trouxe a hipótese de ficar com o controle e pediu explicitamente a assinatura de um acordo de exclusividade para seguir negociando. As demais apresentaram intenção de comprar créditos que garantam uma participação relevante no conselho de administração e suficiente para influenciar o rumo das decisões e da gestão. Uma fonte afirmou que, para isso, seria necessária uma posição que assegurasse uma conversão para 45% das ações.

Uso da marca Shell

Com exceção da IG4, essas gestoras querem evitar confronto com entraves já presentes no plano de reestruturação, que dá à Shell - sócia da Cosan na Raízen - a possibilidade de encerrar o direito de uso da marca a um investidor com mais de 25% de participação acionária. Está previsto ainda que, caso um único investidor tenha o controle, será preciso realizar uma oferta de compra de ações (OPA). Uma das fontes acrescentou que a IG4, caso siga adiante, pode eventualmente negociar os termos do uso de marca com a Shell.

As discussões ainda não chegaram efetivamente aos termos financeiros e basicamente todas apresentam propostas em que a dívida seria assumida, trocada pelas ações e os credores ressarcidos com a venda das participações no futuro, a um valor melhor do que se encontram atualmente. É uma proposta semelhante ao que já foi feito na Braskem pela IG4 e na Casas Bahia pela Mapa Capital. Nesta quinta-feira, as ações da Raízen eram negociadas a R\$ 0,38.

Makalu, disseram fontes, tem apresentado aos credores a ideia de que pode fazer uma boa gestão das usinas, segmento no qual tem experiência, e é considerado o mais problemático no grupo. Geribá, por sua vez, estaria olhando para os créditos relacionados às operações de combustíveis.

Procuradas, as gestoras não se pronunciaram.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2026

CVC CAPITAL VENDE GRUPO DE MARINAS DE IATES D-MARIN PARA A INFRAVIA POR € 1 BILHÃO, DIZ JORNAL

D-Marin é um dos principais grupos de marinas de iates, com 28 localizações na Europa e no Oriente Médio

Por Redação

A CVC Capital Partners, uma das maiores gestoras de investimentos do mundo, concordou em vender o grupo de marinas de iates de luxo D-Marin por mais de 1 bilhão de euros, enquanto um boom de superiates impulsiona investimentos no setor. As informações são do jornal Financial Times.

A empresa francesa de private equity InfraVia comprará a D-Marin, um dos principais grupos de marinas de iates, com 28 localizações na Europa e no Oriente Médio, disseram as empresas nesta segunda-feira, 6. A sede da D-Marin fica em Atenas, na Grécia.



Os valores financeiros do acordo não foram divulgados, mas a D-Marin foi avaliada entre 1 bilhão e 1,5 bilhão de euros na transação, de acordo com pessoas familiarizadas com o assunto ouvidas pelo Financial Times.

Consultoria McKinsey estima que o mercado de marinas crescerá 8% ao ano até o final da década; na imagem, iates em Maiorca, ilha da

Espanha Foto: Mônica Nobrega/Estadão

A CVC adquiriu o negócio em 2020 por cerca de 200 milhões de euros, expandiu para novas regiões e triplicou as receitas. A Infravia pretende continuar a expansão, segundo o diretor executivo da companhia, Vincent Levita.

A venda da D-Marin é a mais recente transação em uma onda de negociações no setor de marinas, com grupos de investimento como a Blackstone e a Stonepeak atraídos pela crescente demanda e pelas oportunidades de consolidação em um mercado fragmentado.

A D-Marin possui 22 marinas no mar Mediterrâneo e outras seis em mercados como os Emirados Árabes Unidos. No total, conta com 14.300 vagas para os barcos, que geralmente são alugadas por ano.

O diretor executivo da D-Marin, Oliver Dörschuck, afirmou que a empresa se beneficiou do aumento no número de proprietários de barcos, mesmo com a oferta limitada de marinas.

Dörschuck avalia que o mercado fragmentado de marinas deu às empresas maiores oportunidades de expansão por meio da aquisição de seus concorrentes menores, que muitas vezes são empresas familiares.

A consultoria McKinsey estima que o mercado de marinas, avaliado em US\$ 15 bilhões, crescerá 8% ao ano até o final da década, conforme relatório de 2025, que também indicou que havia 210 mil iates em todo o mundo e apenas 160 mil vagas disponíveis.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2026

GOVERNO PEDE AO TCU SUSPENSÃO PARCIAL DE DECISÃO SOBRE FRAGILIDADE NA REESTRUTURAÇÃO DOS CORREIOS

No fim de maio, Corte de contas informou governo sobre risco fiscal ao conceder garantia ao empréstimo de R\$ 12 bi à estatal e ordenou monitoramento de plano

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - A Advocacia-Geral da União (AGU) apresentou ao Tribunal de Contas da União (TCU) um pedido de anulação parcial dos efeitos de um acórdão que apontou fragilidades na análise do plano de reestruturação dos Correios, especialmente na concessão da garantia do governo federal ao empréstimo de R\$ 12 bilhões contratado pela estatal em 2025.

A informação foi publicada primeiramente pelo jornal Valor Econômico e confirmada pela Estadão/Broadcast.

No fim de maio, a Corte de Contas decidiu dar ciência ao governo federal sobre a possível violação de dispositivos da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), com a ausência de verificação “própria e independente” das premissas financeiras que embasaram o plano de reestruturação dos Correios.



Sao Paulo, Brazil, January 06, 2026. Facade of a Correios (Brazilian Post Office) agency in city. This image portrays a typical urban scene with its characteristic overhead power lines. Foto de: Alf Ribeiro/Adobe Stock Foto: Alf Ribeiro/Adobe Stock

No mesmo acórdão, o TCU recomendou ao Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) e ao Ministério da Fazenda o reexame do processo de controle aplicável à aprovação de planos de reestruturação e à concessão de garantias para estatais não dependentes.

Os ministérios, conforme a recomendação, precisam focar na definição dos requisitos mínimos de análise técnica e na avaliação material da capacidade de pagamento da estatal.

O TCU também deu ciência ao governo sobre a escassez de análise precisa da capacidade de pagamento da estatal para fins de concessão de garantia da União e de operação de crédito no valor de R\$ 12 bilhões - o que, segundo a Corte de Contas, “afronta” dispositivo que trata da capacidade de pagamento de empresas estatais, em operações de crédito, previsto no decreto de janeiro de 2024.

A AGU, no pedido de reexame, pediu a anulação desses três encaminhamentos dados pelo TCU. Entre outros pontos, a Advocacia-Geral da União sustentou que a proposta de reestruturação da estatal observou os processos de governança próprios à aprovação de planos de reequilíbrio, com cada instância atuando nos limites de suas competências.

Da parte do TCU, não houve determinação expressa contrária ao plano de reestruturação ou em caráter sancionatório. Regimentalmente, o “dar ciência” significa que eventuais irregularidades precisam ser corrigidas. É diferente de um simples “alerta”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2026

OPINIÃO - MOMENTO DECISIVO PARA O AGRO NA RELAÇÃO BRASIL-EUA

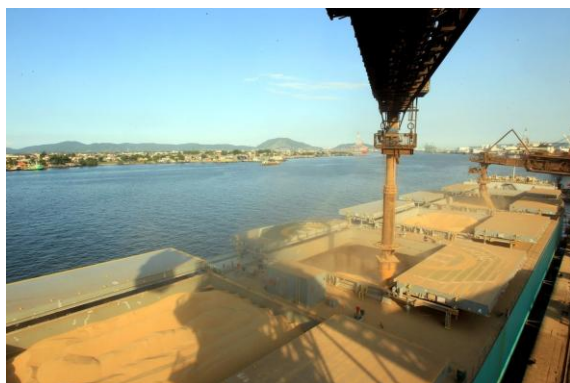
A SRB reitera que o Brasil mantém práticas comerciais e ambientais consistentes e que quaisquer medidas restritivas unilaterais contra produtos brasileiros podem afetar os EUA

Por Sérgio Bortolozzo

Representantes do setor privado do Brasil estão em Washington, nos Estados Unidos, neste início de semana, para tratar das tarifas impostas pelo governo de Donald Trump.

Trata-se de uma audiência pública do Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR, na sigla em inglês), que vai abordar a chamada investigação da “Seção 301”.

Os EUA questionam políticas e práticas brasileiras relacionadas ao comércio digital, serviços de pagamento eletrônico — em especial o Pix, tarifas preferenciais, aplicação de leis anticorrupção, propriedade intelectual, acesso ao mercado de etanol e desmatamento ilegal.



O Brasil exportou US\$ 12,1 bilhões em produtos agrícolas para os EUA (soja, café, carne bovina, suco de laranja, açúcar), em 2024, mantendo os preços dos alimentos acessíveis para as famílias americanas
Foto: Werther Santana/Estadão

O agronegócio está em alerta em relação a este importante debate, marcando presença na capital norte-americana. A Sociedade Rural Brasileira (SRB), entidade com mais de 100 anos de história e pioneira na representação de produtores rurais, está submetendo ao USTR uma resposta formal à investigação.

Um dos recados principais é lembrar que EUA e Brasil colaboram para abastecer o mundo com produtos voltados para enfrentar a insegurança alimentar e reduzir a instabilidade no suprimento global de alimentos.

O Brasil é o terceiro maior exportador mundial de produtos agrícolas e mantém relações comerciais de exportação com mais de 200 países, incluindo a mais antiga parceria comercial com os EUA.

Na relação entre os dois países, há um superávit comercial para os EUA. O Brasil é o 9º maior destino das exportações dos EUA, enquanto ocupa o 18º lugar entre os exportadores para a América do Norte.

É crucial para a economia dos EUA reconhecer que a relação comercial é necessária para manter a estabilização do poder de compra dos cidadãos americanos, para comerem melhor e com alta qualidade, através de uma parceria forte.



O Brasil exportou US\$ 12,1 bilhões em produtos agrícolas para os EUA em 2024 (soja, café, carne bovina, suco de laranja, açúcar), mantendo os preços dos alimentos acessíveis para as famílias americanas.

Já os Estados Unidos exportaram US\$ 54,38 bilhões em mercadorias para o Brasil em 2025, incluindo máquinas, fertilizantes, defensivos e tecnologia agrícola que impulsionam a produtividade das fazendas brasileiras. O Brasil é o nono maior destino das exportações americanas.

Uma narrativa de perdas comerciais não condiz com uma balança favorável a quem aplica a tarifa.

O Brasil mantém uma política comercial transparente e não discriminatória, em conformidade com as regras da Organização Mundial do Comércio (OMC) e seus compromissos internacionais.

Nossa legislação ambiental é uma das mais rigorosas do mundo, estabelecendo parâmetros para preservação e uso sustentável da terra que, em muitos casos, superam as exigências internacionais.

Aproximadamente 66% do território do país permanece coberto por vegetação nativa, e o Código Florestal Brasileiro exige a manutenção de áreas de preservação permanente e reservas legais, mesmo em propriedades privadas. Em alguns biomas, como na Amazônia, o produtor rural deve preservar 80% de sua propriedade e só utilizar os 20% restantes para a atividade agropecuária.

Estes dados de preservação foram confirmados pela Administração Nacional de Aeronáutica e Espaço (Nasa), indicando que apenas 7,6% das terras brasileiras são usadas para cultivo agrícola. Além disso, os dados recentes de monitoramento por satélite mostram que o desmatamento vem caindo por três anos consecutivos no Brasil, sem relação com o aumento da produção agrícola.

Brasil e EUA não competem. Eles completam as cadeias de suprimento um do outro.

Uma tarifa que enfraquece a agricultura brasileira enfraquece, ao mesmo tempo, os exportadores de insumos americanos, os fabricantes de máquinas americanos e os consumidores americanos.

A SRB reitera que o Brasil mantém práticas comerciais e ambientais consistentes com seus compromissos internacionais, e que quaisquer medidas restritivas unilaterais contra produtos brasileiros podem afetar o cidadão e a economia dos EUA. Tal ação, caso venha a ser adotada, representa uma barreira comercial injustificada, com impactos negativos para os consumidores e para o comércio bilateral.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2026

TARIFAS: MAIS DE 4 MIL PRODUTOS BRASILEIROS VENDIDOS AOS EUA PODEM TER TAXA ELEVADA A 37,5%, DIZ CNI

Entidade diz que imposição de tarifa adicional de 25% não se justifica sob os aspectos jurídico, econômico e estratégico e defende diálogo e cooperação bilateral

Por Mateus Maia (Broadcast)

BRASÍLIA - A Confederação Nacional da Indústria (CNI) projetou nesta segunda-feira, 6, que, caso o governo dos Estados Unidos adote as novas propostas de taxa contra o Brasil — de 25% e 12,5% —, cerca de 4.187 produtos exportados pelo Brasil serão afetados, o equivalente a US\$ 14,9 bilhões em exportações.

Segundo a CNI, todos esses produtos estão hoje submetidos à tarifa adicional temporária de 10% prevista na Seção 122 da legislação comercial norte-americana, vigente até dia 24 de julho.

Nesta semana acontecem as audiências públicas para tratar de possíveis duas novas tarifas que produtos brasileiros podem sofrer: uma investigação especificamente sobre o Brasil que sugere

sobretaxa de 25% e outra investigação sobre trabalho forçado, na qual o Brasil também está incluído e pode sofrer uma taxa de 12,5%.



Brasil é o principal fornecedor ao mercado norte-americano em 11 produtos que podem ser afetados pela tarifa acumulada de 37,5%, segundo a CNI Foto: Anderson Coelho/Estadão

Se as duas novas propostas forem adotadas, haverá um acréscimo de 27,5 pontos percentuais sobre esses bens, dos quais 62% são bens intermediários, utilizados como insumos em processos produtivos. Neste caso, a taxa contra o Brasil chegaria a 37,5%.

Entre os principais produtos que o Brasil exporta para os Estados Unidos e que podem ser afetados pela tarifa acumulada de 37,5%, o Brasil atua como o principal fornecedor ao mercado norte-americano em 11.

Para o presidente da CNI, Ricardo Alban, novas tarifas contra o Brasil também vão elevar custos para empresas, consumidores e cadeias produtivas dos Estados Unidos. “O aumento das tarifas compromete uma relação comercial construída ao longo de décadas e prejudica empresas dos dois países. Estamos falando de cadeias produtivas altamente integradas, nas quais muitos produtos brasileiros são essenciais para a indústria norte-americana”, explica.

Segundo Alban, a entidade espera ao menos conseguir aumentar o número de produtos brasileiros isentos de tarifas americanas por meio das audiências públicas. “Se conseguirmos fugir de eventuais impactos ou efeitos da geopolítica sobre essa decisão, que a gente consiga contornar”, disse a jornalistas. “Mesmo assim, na pior das hipóteses, que é (a implementação das tarifas) no dia 15, a gente aumenta substancialmente as exceções.”

Alban classificou as tarifas adicionais como “exagero” e avaliou que o déficit comercial do Brasil com os EUA deve viabilizar uma reversão das tarifas. “Nós temos que manter o diálogo, temos que esperar que o governo possa manter o diálogo dentro dessa lógica técnica, sabendo que toda uma geopolítica está envolvida”, disse.

Audiência pública é realizada nesta semana

O embaixador brasileiro Roberto Azevêdo representará a CNI na audiência pública na terça-feira, 7, em Washington (EUA), sobre a proposta de tarifa adicional de 25% contra produtos brasileiros. Dos 80 inscritos para falar na audiência, 66 devem se posicionar contra a medida.

“A imposição de uma tarifa adicional de 25% não se justifica sob os aspectos jurídico, econômico e estratégico. A CNI defende que o diálogo e a cooperação bilateral são o caminho mais adequado para preservar uma relação sólida entre os dois países”, reforça Alban.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/07/2026

O petróleo tipo Brent (a referência mundial) com vencimento em setembro teve queda de 0,18% e o WTI (a referência americana) com entrega prevista para agosto caiu 0,39%

Por Luana Reis, Valor — São Paulo



petróleo; plataforma — Foto: Pixabay

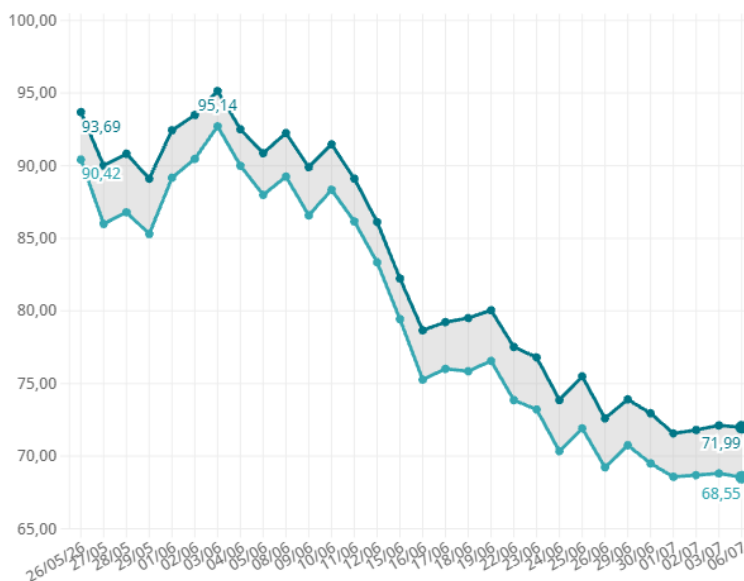
Os contratos futuros do petróleo terminaram o dia no negativo nesta segunda-feira (6), enquanto o tráfego marítimo segue pelo Estreito de Ormuz e após o maior corte em mais de 20 anos nos preços do principal tipo de petróleo bruto exportado pela Arábia Saudita.

No fechamento, o petróleo tipo Brent (a referência mundial) com vencimento em setembro teve queda de 0,18%, cotado a US\$ 71,99 por barril, na Intercontinental Exchange (ICE). O WTI (a referência americana) com entrega prevista para agosto caiu 0,39%, a US\$ 68,55 por barril, na New York Mercantile Exchange. As negociações do WTI estiveram suspensas na última sexta-feira (3) por conta do feriado nos mercados norte-americanos.

Petróleo

Em US\$/barril

● WTI (ago/26) ● Brent (set/26)



Variações WTI: dia: -0,39% | mês: -1,37% | ano: 19,38% | 12 meses: 3,08%

Variações Brent: dia: -0,18% | mês: -1,28% | ano: 18,31% | 12 meses:

Valor ValorData 5,40%

Obs: Variações sobre os 1º contratos

Fonte: Dow Jones Newswires. Elaboração: Valor Data

Um aumento de produção anunciado pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+), neste fim de semana, também contribuiu para pressionar as cotações. Por outro lado, a queda não foi tão expressiva, na medida em que os investidores repercutem a intensificação dos ataques da Ucrânia à infraestrutura energética russa. Os preços do petróleo também chegaram a subir durante o pregão depois de o presidente americano, Donald Trump, voltou a ameaçar o Irã.

A Arábia Saudita definiu o preço oficial de venda de seu petróleo bruto para a Ásia, em agosto, em US\$ 1,50 por barril, abaixo da média Oman/Dubai, representando o maior corte mensal em mais de 20 anos. A percepção entre os investidores é de que os produtores podem estar se preparando para um ambiente de maior concorrência, diante da retomada da oferta vinda do Golfo Pérsico.

Neste fim de semana, a Opep+, que inclui a Rússia, aprovou um aumento de 188 mil barris por dia em sua produção a partir de agosto, dando continuidade à reversão dos cortes implementados há alguns anos.

Por outro lado, uma intensificação dos ataques da Ucrânia à infraestrutura energética russa contribuiu para conter a queda dos preços do petróleo ao longo do pregão. As Forças Armadas de Kiev informaram, nesta segunda-feira, que atingiram a maior refinaria de petróleo da Rússia, localizada em Omsk, além de instalações nas regiões de Yaroslavl e Leningrado.

Os contratos futuros do Brent e do WTI chegaram a operar no positivo, mais cedo, após Trump voltar a ameaçar o Irã. Ele disse que os Estados Unidos fechariam um acordo ou "terminarão o serviço" em Teerã, embora ele tenha dito que prefere concluir as negociações, de acordo com informações da agência Reuters.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2026

EPE E ONS DEFINEM REQUISITOS PARA LEILÃO DE ARMAZENAMENTO

Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) publicaram Nota Técnica estabelecendo os requisitos mínimos para o Leilão de Reserva de Capacidade (LRCAP) de Armazenamento de 2026 de acordo com as diretrizes da Portaria Normativa no 136/2026 do Ministério de Minas e Energia

Por Dino — São Paulo



Imagem por Oleksandr Ryzhkov em Magnific — Foto: Imagem por Oleksandr Ryzhkov em Magnific

A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) divulgaram, por meio de Nota Técnica, os requisitos técnicos mínimos para a participação no Leilão de Reserva de Capacidade (LRCAP) de Armazenamento previsto para 2026. A medida segue as diretrizes da Portaria Normativa nº 136/2026 do Ministério de Minas e Energia, que estabelece a sistemática para os primeiros leilões de Sistemas de Armazenamento de Energia (SAE) baseados em baterias no Sistema Interligado Nacional

(SIN).

Os leilões estão programados para 2 e 4 de dezembro de 2026. O primeiro, LRCAP 2026 - Armazenamento Nacional, será exclusivo para projetos que atendam aos requisitos de conteúdo nacional definidos pelo Sistema de Credenciamento de Fornecedores Informatizado (CFI) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O segundo, LRCAP 2026 - Armazenamento, abrirá participação a projetos sem a exigência de nacionalização. A contratação será formalizada por Contratos de Potência de Reserva de Capacidade (CRCAP) com vigência de 15 anos, iniciando o fornecimento em 1º de agosto de 2028.

Segundo Ricardo Vivacqua, sócio da Vivacqua Advogados, "a portaria representa um avanço importante para o setor elétrico ao reconhecer o armazenamento de energia como elemento estratégico para a segurança e a flexibilidade do SIN. A medida cria um ambiente mais favorável para o desenvolvimento de projetos de baterias, especialmente diante da crescente participação de fontes renováveis intermitentes".

Vivacqua acrescenta que "a publicação da portaria ocorre em paralelo à evolução do marco regulatório dos SAE pela ANEEL, que recentemente aprovou regras para autorização desses empreendimentos". Ele destaca que, apesar dos avanços, "as incertezas regulatórias remanescentes ainda deverão ser consideradas na estruturação e precificação dos projetos".

Os empreendimentos vencedores serão remunerados pela disponibilidade de potência, e não pela energia efetivamente gerada. O ONS será responsável por determinar os momentos de recarga e descarga das baterias, de acordo com as necessidades operacionais do sistema, visando aumentar a confiabilidade do SIN, reduzir restrições operacionais e facilitar a integração de fontes renováveis intermitentes.

A regulamentação estabelece requisitos técnicos mínimos para participação dos projetos, incluindo parâmetros de potência instalada, autonomia operacional, eficiência energética e critérios de conexão ao sistema elétrico. Também foram criados mecanismos de diferenciação locacional que concedem bonificações a projetos instalados em áreas estratégicas identificadas pelo ONS e pela EPE.

Leonardo Mobarak, também da Vivacqua Advogados, destaca que "a expectativa do setor é que a regulamentação impulse novos investimentos em infraestrutura energética, amplie a participação de tecnologias de armazenamento no planejamento da expansão do sistema elétrico e contribua para o aumento da segurança energética e da integração de fontes renováveis". Ele observa ainda que, na fase de habilitação técnica, foi dispensada a apresentação das licenças ambientais, medida que deve ampliar a competitividade dos certames, embora as autorizações ambientais continuem necessárias nas etapas subsequentes.

"Se inaugura uma nova etapa para o desenvolvimento do mercado brasileiro de armazenamento de energia, cuja consolidação dependerá não apenas da evolução da regulamentação setorial, mas também da adequada estruturação jurídica, regulatória e contratual dos empreendimentos, até porque a portaria atribui aos empreendedores responsabilidades relevantes quanto ao desempenho dos sistemas, à observância das diretrizes operacionais do ONS, à manutenção dos ativos e ao atendimento das obrigações técnicas e ambientais, tornando essencial a adequada alocação de riscos nos instrumentos contratuais e na modelagem jurídico-financeira dos empreendimentos", afirma Vivacqua.

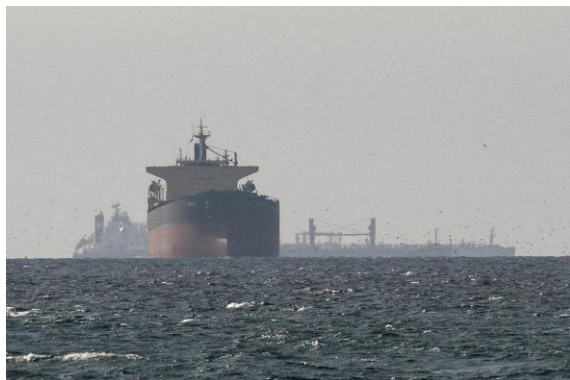
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2026

IRÃ E CATAR RETOMAM O COMÉRCIO MARÍTIMO, AFIRMA MÍDIA ESTATAL IRANIANA

Tráfego marítimo entre o porto de Dayyer, no Irã, e o porto de Al Ruwais, no Catar, teria sido retomado após cooperação entre a embaixada iraniana em Doha e as autoridades do Catar

Por Reuters — Dubai



— Foto: Reuters/Stringer/Foto de Arquivo

O comércio marítimo entre o Irã e o Catar foi retomado após uma suspensão de meses, informou o adido comercial do Irã em Doha à mídia estatal neste domingo (5).

Um acordo provisório entre o Irã e os Estados Unidos, assinado no mês passado, anunciou o fim das hostilidades após um conflito de quatro meses e determinou o retorno ao tráfego marítimo no Golfo Pérsico, tal como era antes da guerra, embora o trânsito

de entrada e saída continue sendo objeto de disputa.

O tráfego marítimo entre o porto de Dayyer, no Irã, e o porto de Al Ruwais, no Catar, teria sido retomado após cooperação entre a embaixada iraniana em Doha e as autoridades do Catar.

Os dois portos, geograficamente opostos, atendem principalmente ao comércio regional. O porto de Dayyer foi atingido várias vezes durante uma guerra.

No final de junho, um representante da Organização de Promoção Comercial do Irã informou à mídia estatal que as mercadorias iranianas estavam finalmente sendo liberadas no porto de Jebel Ali, nos Emirados Árabes Unidos, o maior da região diminuiu um retorno gradual das negociações entre os dois lados do Golfo.

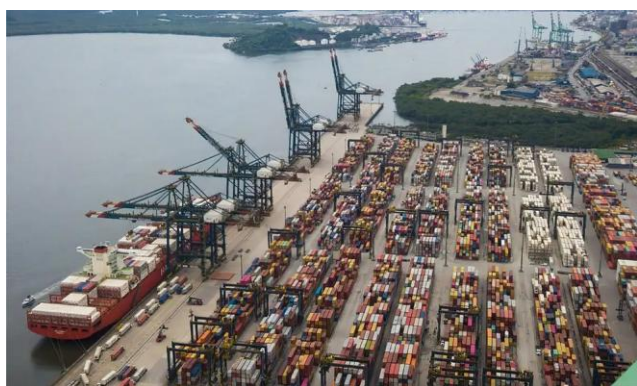
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2026

PUXADO POR COMMODITIES, BRASIL PODE BATER RECORDE DE CORRENTE COMERCIAL EM 2026

Exportações devem atingir US\$ 394,4 bilhões em 2026 e as importações são estimadas em US\$ 304,4 bilhões, segundo a Secretaria de Comércio Exterior, vinculada ao Mdic

Por Vinícius Lucena e Giordanna Neves, Valor — São Paulo



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

As novas projeções do governo para a balança comercial brasileira, se forem confirmadas, apontam que o Brasil deve bater recorde de sua corrente de comércio em 2026. A última marca foi estabelecida no ano passado, em US\$ 628 bilhões, considerando a soma das exportações e importações de 2025.

“Até agora, o destaque desse ano é que tudo indica um recorde da corrente do comércio. E essa é a projeção do próprio governo”, afirma José Augusto

de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

Segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), as exportações devem atingir US\$ 394,4 bilhões em 2026, ante US\$ 364,2 bilhões na primeira previsão. Já as importações são estimadas agora em US\$ 304,4 bilhões, frente a primeira previsão da Secex de US\$ 292,1 bilhões.

Estes volumes gerariam uma corrente de comércio de US\$ 758,6 bilhões, um aumento de 20,7% em relação a 2025. “Só nas exportações, houve um aumento de US\$ 30 bilhões nas projeções. Tudo em função das commodities”, avalia Castro. “Na importação que não está havendo um grande crescimento, porque no mercado interno a gente tem precisado importar menos”, pondera.

O especialista em comércio exterior destaca o aumento das exportações de petróleo (79%), soja (17%) e carnes (62%) e enfatiza que as exportações brasileiras seguem impulsionadas sobretudo por commodities, com menos participação de produtos manufaturados. A expectativa para o ano agora é de superávit em US\$ 90 bilhões. Na primeira previsão divulgada, o saldo estimado era de US\$ 72,1 bilhões para este ano.

O economista do Banco Inter, André Valério, ressalta que a projeção não é tão fácil de ser atingida, principalmente frente à queda do preço do petróleo frente ao acordo entre Irã e Estados Unidos. O choque nos preços do óleo tinha influenciado positivamente a balança comercial até o momento. “A projeção do Mdic está mais otimista que a nossa. Temos US\$ 82 bilhões de superávit até o fim de 2026, mas nossas projeções têm sido revisadas para cima desde o início do ano”.

“Em janeiro, tínhamos US\$ 70 bilhões para o fim do ano. Mas, dada a normalização do petróleo, achamos que chegar a US\$ 90 bilhões pode ser mais difícil. A gente espera que o ritmo de exportação de petróleo normalize, tanto pela queda na cotação do petróleo, quanto pela ausência de demanda”, afirma.

Valério ainda avalia que o efeito líquido do El Niño na balança comercial ainda é incerto. “Por um lado, podemos ter quebra de safra, principalmente em milho e soja, mas as perdas podem ser compensadas, pelo menos parcialmente, pelo aumento dos preços”, explica.

Ainda sobre o petróleo, Valério avalia que o movimento de alta deve começar a arrefecer à medida que os acordos pelo fim do confronto entre Estados Unidos e Irã avançam. No mês, as exportações aumentaram 79% em petróleo, após queda registrada em maio.

“Com o fim do conflito no Irã e reabertura do Estreito de Ormuz, temos observado normalização na oferta global de petróleo, o que pressionou negativamente os preços, ao passo em que não estamos vendo uma grande demanda por petróleo. Portanto, podemos ver as exportações de petróleo perderem força nas próximas leituras”, afirma em comunicado.

Entre os destaques, também estão as altas de 17% em soja, 20% em minério de ferro, 62% em carnes e 208% em animais vivos, produtos que têm apresentado desempenho forte em 2026, na visão de Valério.

“As exportações de animais vivos foram oriundas da corrida dos pecuaristas para não perderem o momento de alta demanda chinesa, tendo em vista o fim da cota da china que limita as exportações para o país asiático em 1,1 milhão de toneladas sem incidência tributária. Nas próximas leituras, como em julho, a tendência é que o ritmo se arrefeça com um nível menor de abates”, avalia o economista.

No lado das importações, o economista destaca as altas de 223% em fertilizantes brutos (exceto adubos), de 41% em petróleo e de 67% em veículos. Em sua análise, Valério afirma que a alta nas importações de fertilizantes reflete a queda de mais de 8% nos preços internacionais, o que “abriu uma janela para os agricultores que se preparam para o próximo ciclo de plantação e colheita”.

A alta de veículos, por sua vez, reflete o padrão observado desde março, de forte importação de elétricos chineses, aproveitando a tarifa de importação menor. A tarifa foi equiparada à do restante dos veículos no fim de junho, o que, segundo Valério, gerou um “movimento de antecipação de importações”.

“Esperamos alguma normalização nas importações de veículos, ao passo que devemos observar algum aumento na importação de peças, tendo em vista que o governo manteve o benefício tributário para as montadoras de veículos no esquema SKD e CKD até o fim de 2026”, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2026

DE PIONEIRA A REFERÊNCIA: MAIS DE DEZ ANOS DA VALLEY INTERNATIONAL SCHOOL NO VALE DO ITAJAÍ

A escola, que criou o mercado de educação internacional em Itajaí, parte para a próxima década com certificação IB, campus de 18.000 m2 e um diferencial que concorrentes que estão chegando ainda não têm: tempo.

Por Pulse Brand — São Paulo



Valley International School — Foto: Arquivo Empresa

Há uma década, a educação internacional chegou ao litoral catarinense. A pioneira foi a Valley International School, que já está há mais de 10 anos em Itajaí posicionada como a única instituição da região a oferecer o International Baccalaureate, no Primary Years Programme (PYP) e Diploma Programme (DP), com inglês como língua de instrução desde a Educação



Infantil. Em um mercado que começa a atrair novos entrantes, essa diferença não é apenas curricular. É temporal.

Para as famílias de executivos, empresários e profissionais internacionais que chegaram ao Vale do Itajaí nos últimos anos, a pergunta sobre onde matricular os filhos tem uma resposta consolidada. Construir essa resposta levou mais de dez anos.

O que é a Valley International School?

A Valley International School é uma escola de educação internacional fundada em Itajaí (SC), pioneira no modelo multilinguístico integral na região do Vale do Itajaí. Oferece ensino em inglês como língua primária de instrução da Educação Infantil ao Ensino Médio, com certificação pelo International Baccalaureate Organization (IBO) nos programas PYP e DP. Opera em campus de 18.000 m², com 64 educadores de 3 países e alunos de mais de 10 nacionalidades.

A Valley International School foi fundada em Itajaí com uma premissa que o mercado regional ainda não havia testado: que educação em inglês, em padrão internacional, poderia ser oferecida no interior de Santa Catarina com a mesma seriedade das grandes capitais. Dez anos depois, os dados confirmam a visão.

Como a Valley International School começou?

Em 2015, quando a Valley International School abriu as portas, educação multilíngue no interior do Brasil era uma aposta sem referências locais. Não havia escola parecida em Itajaí para confirmar que o modelo funcionaria. As primeiras 27 matrículas vieram de famílias que acreditaram na proposta.

A estrutura inicial cabia em 1.500 m². O compromisso com o inglês como língua primária de instrução, no entanto, era integral desde o primeiro dia, não como disciplina extra, mas como o idioma em que as aulas aconteciam.

A decisão de começar certo, mesmo que pequeno, é o que separa uma escola consolidada de uma escola que tenta se adaptar a toda mudança de mercado.

O perfil das primeiras famílias já antecipava o que viria: executivos de multinacionais sediadas na região, empresários com operações internacionais, profissionais atraídos pelo porto de Itajaí e pelo ecossistema industrial do Vale. Gente que conhecia educação internacional por dentro e sabia o que estava avaliando.

A Valley International School tem certificação IB?

O International Baccalaureate Organization (IBO) é uma organização educacional sem fins lucrativos, sediada em Genebra, Suíça. É responsável por desenvolver e certificar programas de educação internacional adotados por escolas em mais de 150 países. Sua estrutura compreende quatro programas: o Primary Years Programme (PYP), destinado a estudantes de 3 a 12 anos; o Middle Years Programme (MYP), para os anos intermediários da educação básica; o Diploma Programme (DP), voltado ao Ensino Médio e reconhecido internacionalmente como uma das mais rigorosas formações pré-universitárias; e o Career-related Programme (CP), que integra a formação acadêmica à preparação profissional. As escolas autorizadas pelo IB passam por rigorosos processos de autorização e por avaliações periódicas que asseguram a manutenção dos padrões internacionais de qualidade.

A Valley International School é autorizada a oferecer o Primary Years Programme (PYP) e o Diploma Programme (DP). A instituição figura entre as primeiras escolas brasileiras autorizadas a implementar o PYP, integrando o grupo pioneiro responsável pela consolidação da filosofia do International Baccalaureate no Brasil. Atualmente, mantém seu compromisso com a excelência acadêmica e com a formação integral de cidadãos preparados para atuar em um contexto global.

A certificação IB não é permanente: exige revisão periódica, formação continuada dos educadores e adequação constante ao currículo internacional auditado pela organização sediada em Genebra. Manter o selo ao longo de uma década significa que a Valley International School não apenas conquistou o padrão, mas sustentou.



O Diploma Programme (DP), cursado nos dois últimos anos do ensino médio, é reconhecido por universidades nos Estados Unidos, no Reino Unido, no Canadá e em dezenas de outros países. Para famílias que consideram mobilidade internacional como parte do projeto de vida dos filhos, a sequência completa, do infantil ao diploma, tem impacto direto na abertura de portas universitárias.

Como a Valley se saiu durante a pandemia de Covid-19?

Em 2020, a maioria das escolas enfrentou quedas de matrícula. A interrupção do ensino presencial expôs o que estava ou não consolidado em cada instituição: metodologia, vínculo com as famílias, capacidade de adaptação.

Na Valley International School, o crescimento não parou. O número de alunos avançou mesmo durante a pandemia, continuando a trajetória que vinha se repetindo desde a fundação da escola. Em um setor onde crise normalmente significa evasão, a Valley fechou o período com mais alunos do que tinha antes.

Esse dado importa não como curiosidade histórica, mas como evidência de algo mais difícil de construir do que qualidade curricular: confiança instalada.

Qual é a estrutura atual da Valley International School?

A Valley International School opera hoje em um campus de 18.000 m², crescimento acima de 1.000% em relação aos 1.500 m² da fundação, com 64 educadores de 3 países diferentes e alunos de mais de 10 nacionalidades. A escola partiu de 27 alunos matriculados e registrou crescimento consistente em todos os anos de operação, inclusive durante a pandemia de Covid-19.

Esse mix de origens não é decorativo. É o resultado direto de uma escola que atraiu famílias internacionais porque oferecia algo que outras não tinham: um ambiente em que filhos de executivos estrangeiros transferidos para Itajaí não se sentiriam fora do padrão que tinham antes.

Uma escola que forma alunos para o mundo não pode ter só professores medianos. Nunca foi assim aqui. O desenvolvimento do corpo docente é constante.

Para famílias brasileiras com perfil executivo, o benefício é simétrico: crescer em um ambiente multilíngue e multicultural, com o rigor do currículo IB, é uma formação que a maioria das escolas do país simplesmente não oferece.

Há outras escolas internacionais no Vale do Itajaí?

O litoral catarinense mudou. A região que recebeu a Valley International School em 2015 não é a mesma de hoje. Balneário Camboriú e Itajaí concentram atualmente uma população de alta renda, empresários internacionalizados e executivos de multinacionais que não existiam nessa proporção uma década atrás. Esse crescimento está chamando a atenção de novos entrantes no mercado de educação premium.

A diferença entre uma escola fundada em 2015 e uma fundada agora não é só o tempo, é o que o tempo produz: ex-alunos com resultados verificáveis, corpo docente formado e estável, famílias que indicam porque viram o filho crescer lá. Autoridade em educação se prova no tempo. Não há atalho para isso.

A Valley International School já pratica há dez anos o futuro da educação internacional e busca o aperfeiçoamento constante do ensino-aprendizagem.

A próxima década

A Valley International School passou pelo décimo aniversário sem a postura de quem somente celebra o passado. A escola cresceu, o campus aumentou, o número de países de origem dos alunos se tornou maior. A estrutura que existe hoje torna possível o que não era possível antes: atender mais famílias sem comprometer o que fez a escola ser procurada em primeiro lugar.

O compromisso que começou com 27 crianças em 1.500 m² permanece igual: formar alunos que pertencem ao mundo. Em Itajaí, desde o começo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/07/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CMA CGM DEVE SUPERAR MAERSK EM CAPACIDADE ATÉ 2027

Da Redação Navegação 06/07/2026 - 21:00



A CMA CGM deverá ultrapassar a Maersk em capacidade de frota já no próximo ano, consolidando-se como a segunda maior linha de contêineres do mundo, atrás apenas da Mediterranean Shipping Co (MSC). Com base em dados da Linerlytica, o crescimento da carteira de navios encomendados pela francesa coloca o grupo à frente da dinamarquesa em termos de capacidade total prevista, incluindo novas unidades ainda em construção.

De acordo com estimativas de consultorias como Alphaliner e Sea-Intelligence [2025-2026], a CMA CGM deve alcançar cerca de 4,7 milhões de TEU até meados de 2027, superando a Maersk, cuja capacidade projetada fica em torno de 4,5 milhões de TEU no mesmo horizonte, descontadas unidades mais antigas que tendem a ser substituídas. Paralelamente, a MSC amplia sua liderança: a companhia já superou os 5 milhões de TEU em 2023 e, considerando encomendas em carteira, pode aproximar-se de 8,5 milhões de TEU, uma capacidade superior à soma das frotas existentes de CMA CGM e Maersk.

O avanço da CMA CGM reflete uma estratégia de expansão baseada em megamax de até 24.000 TEU e na diversificação para logística integrada, com aquisições como a Bolloré Logistics impulsionando receitas e presença em serviços complementares ao transporte marítimo. Para o mercado, a mudança no “pódio” dos armadores reforça a tendência de concentração nas grandes alianças e levanta questões sobre como Maersk reposicionará sua atuação em um cenário em que a MSC amplia vantagem e a CMA CGM assume o segundo lugar em capacidade de navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2026

ZIM LANÇA FALCON SERVICE ENTRE ÁSIA E COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL

Da Redação Navegação 06/07/2026 - 20:58



A ZIM Integrated Shipping Services anunciou o lançamento do Falcon Service (ZFS), nova linha regular ligando portos da Ásia à costa leste da América do Sul, com início previsto para setembro de 2026. Segundo comunicado divulgado pela empresa em Haifa, o serviço passa a integrar a rede latino-americana da ZIM e é operado exclusivamente pelo armador, com rotação desenhada para reduzir tempos de trânsito em cargas sensíveis ao prazo.

De acordo com a programação divulgada aos clientes, a rotação do ZIM Falcon Service inclui Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Yantian, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Navegantes, Montevideu e Buenos Aires, retornando em seguida à China. A ZIM destaca que a linha oferece tempos de viagem competitivos para cargas originadas no sul da China e o trânsito

mais rápido da região do Rio da Prata de volta ao Extremo Oriente, criando vantagem logística para exportadores agrícolas e industriais da Argentina, do Brasil e do Uruguai.

O novo serviço amplia o acesso a portos estratégicos da costa leste sul-americana e reforça a conectividade desses terminais com a rede global do armador, que já opera outras rotas na região, como os serviços Albatross (ZAT) e Gulf Toucan (ZGT). A viagem inaugural do Falcon está prevista para 13 de setembro de 2026, com primeira escala em Shanghai, enquanto o serviço ASE conjunto com outro armador continuará em operação até a transição definitiva da carga para a nova linha.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2026

CANAL DO PANAMÁ VOLTA A REDUZIR CALADO DE NEOPANAMAX

Da Redação Navegação 06/07/2026 - 20:56



O Canal do Panamá se prepara para apertar novamente os limites de calado autorizados para navios neopanamax, em mais um sinal de que o risco hídrico retorna a uma das rotas mais estratégicas do comércio marítimo mundial. Segundo comunicado da Autoridade do Canal do Panamá (ACP) enviado a armadores e agentes, o calado máximo para essas embarcações será reduzido em etapas nas próximas semanas, como medida preventiva diante de projeções de menor disponibilidade de água na bacia do canal.

A ACP projeta nova redução do calado autorizado para cerca de 14,94 m (49 pés) a partir de 24 de julho de 2026, com nova queda para 14,78 m (48,5 pés) em meados de agosto, caso as previsões meteorológicas de um período seco prolongado se confirmem. A decisão segue o histórico recente de restrições adotadas durante a seca de 2023-2024, quando o canal operou com calado máximo de 13,41 m (44 pés) por vários meses e reduziu o número de trânsitos diários para até 32 navios, contra uma capacidade plena de cerca de 40 travessias.

As novas limitações de calado tendem a afetar diretamente navios porta-contêineres e graneleiros projetados para aproveitar ao máximo as dimensões das eclusas neopanamax, exigindo ajustes de carregamento ou rotas alternativas em determinados serviços. Em 2023, algumas embarcações desse porte chegaram a atravessar o canal com até 40% menos carga útil, para se adequar aos limites temporários de calado impostos pela ACP. Especialistas consultados por Splash247 destacam que o endurecimento das regras de calado ocorre em paralelo a discussões internas sobre possíveis projetos de aumento da capacidade hídrica da via, tema que volta à agenda sempre que episódios de seca pressionam a operação do canal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2026

SUPER TERMINAIS RECEBE 3 NOVOS GUINDASTES ELÉTRICOS

Da Redação Portos e logística 06/07/2026 - 20:36



O Super Terminais, em Manaus (AM), recebeu três novos guindastes elétricos, que passarão a integrar a frota da empresa. A aquisição dos equipamentos da fabricante alemã Konecranes faz parte do plano de transição energética da companhia, que agora passará a contar com seis guindastes elétricos em operação. De acordo com a operadora do terminal, o investimento foi de R\$ 120 milhões.

Os novos equipamentos são do modelo 'Gottwald ESP 10', com capacidade de içamento de até 125 toneladas a uma velocidade de até 120 metros por minuto e alcance máximo

de lança de 64 metros. Essas características permitem operar navios de grande porte com até 19 fileiras de contêineres, incluindo embarcações da classe Super Post Panamax.

O Super Terminais destacou que, por serem 100% elétricos e conectados à rede terrestre, os novos guindastes eliminam sistemas hidráulicos e reduzem drasticamente o consumo de óleo e combustível fóssil, garantindo alta produtividade logística com impacto ambiental zero na atmosfera.

A empresa ressaltou que esses três novos guindastes aliam responsabilidade ambiental à performance logística. “Esses investimentos garantem uma operação com menor emissão de carbono e nos dão a robustez necessária para atender navios ainda maiores e à crescente demanda da Zona Franca de Manaus com sustentabilidade e tecnologia de ponta”, afirmou o diretor-geral do Super Terminais, Marcello Di Gregorio.

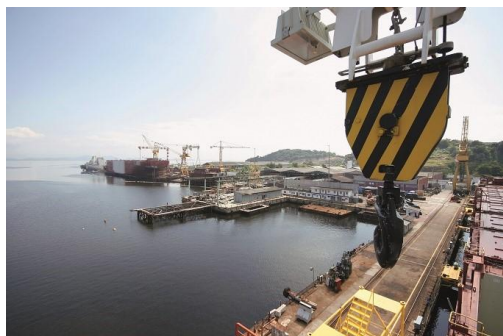
O projeto de modernização abrange ainda a expansão da própria infraestrutura portuária através de um investimento que inclui a ampliação do píer em 120 metros, fazendo a estrutura atingir o total de 720 metros de extensão. Essa obra elevará a capacidade física do terminal, de quatro para seis berços de atracação simultâneos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2026

EISA SEGUE COM DESMANTELAMENTOS E MONITORA OPORTUNIDADES PARA MÓDULOS OFFSHORE

Por Danilo Oliveira Indústria naval 06/07/2026 - 20:13



Com certidões negativas obtidas na última semana, grupo Mauá espera ampliar atividades no estaleiro e avançar no plano de recuperação judicial

O Estaleiro Ilha S.A. — Eisa (RJ) vêm realizando serviços de desmantelamento de embarcações, desde 2023, e também acompanha oportunidades no mercado para a construção parcial ou total de módulos da indústria offshore. Atualmente, o grupo Mauá já constrói estruturas metálicas, como ‘pancakes’, para módulos na Ilha da Conceição, em Niterói (RJ), mas não descarta a possibilidade de utilização das instalações localizadas na Ilha do Governador, também na Baía de Guanabara. Há perspectivas positivas nesse segmento por conta do cronograma de novas plataformas previstas no plano de negócios da Petrobras, o que pode gerar novas demandas nos próximos anos.

O CEO do grupo Mauá, Miro Arantes, destacou que o Eisa é o único estaleiro na Baía de Guanabara com licença para atividades de desmantelamento de embarcações. Segundo o executivo, o estaleiro já desmontou embarcações que faziam parte da recuperação judicial da empresa, incluindo as estruturas de três PSVs (transporte de suprimentos) e de um petroleiro da PDVSA. Um antigo navio da Log-In está em fase final de desmantelamento. Parte do aço proveniente desses desmontes já foi vendida.

Arantes explicou que o Eisa possui restrições de calado, em torno de 4,20 metros, que tiram competitividade para oferta de serviços de reparo naval, que faz com que o grupo os concentre no Mauá, na Ponta D’Areia, em Niterói. O calado do Eisa é limitado a esse patamar devido a um duto da Transpetro que atravessa do continente para a localidade da Ilha Redonda, na Baía de Guanabara. Além disso, a instalação não possui um dique para reparos.

O planejamento do grupo para o Eisa prevê a continuidade de atividades de desmantelamento no curto prazo e o monitoramento de oportunidades para a construção total ou parcial de estruturas metálicas para a indústria offshore.

Arantes contou que o estaleiro vem cotando preços para desmantelamento de outras embarcações, incluindo dois PSVs. Arantes ponderou que essa é uma atividade que ainda possui custos muito marginais no Brasil, apesar de envolver muitas variáveis, de cunho técnico e ambiental que exigem cuidados e serviços especializados no processo de engenharia reversa.

No caso da construção de estruturas para módulos offshore, ou a construção dos módulos propriamente dita, Arantes disse que é possível fazer o load out para transportar essas estruturas, com a utilização de balsas, para a realização dessa atividade no Eisa. Ele contou que o grupo já foi procurado por alguns parceiros para alguns projetos, mas as partes não chegaram a um acerto quanto à viabilidade econômica.

Certidões

Na semana passada, os estaleiros Mauá e Eisa obtiveram as certidões negativas de débito (CNDs) junto a órgãos municipais, estaduais e federais. As CNDs são importantes para os estaleiros do grupo Mauá avançarem nos processos de recuperação judicial, além de serem documentações importantes para que essas empresas participem de eventuais concorrências em qualquer uma dessas três esferas de governo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2026

ONE APOSTA EM NOVO SERVIÇO ENTRE ÁFRICA OCIDENTAL E MEDITERRÂNEO

Da Redação Navegação 06/07/2026 - 18:20



A Ocean Network Express (One) anunciou, na última semana, seu novo serviço conectando o oeste da África ao Mediterrâneo. A linha 'Max' (Mediterranean Africa Express Service) vai operar a partir de Algeciras na Espanha, passando por terminais portuários de Tanger (Marrocos), Dakar (Senegal), Tema (Gana), Lekki (Nigéria) e Abidjan (Costa do Marfim), retornando para o porto espanhol. A empresa informou que o serviço vai começar a operar nesta terça-feira (7).

De acordo com a One, o serviço foi planejado para apoiar o crescimento das demandas de comércio e às cadeias de suprimento cada vez mais complexas, de forma a fortalecer as ligações entre a África Ocidental e os principais mercados do Extremo Oriente, Norte da Europa, Índia Subcontinental, América do Norte e América Latina, através dos hubs de Algeciras e Tanger.

O lançamento ocorre em um cenário de demanda por conexões confiáveis entre a costa oeste da África e os principais mercados internacionais que continuam a crescer, com os embarcadores buscando cada vez mais opções de rotas flexíveis e tempos de tráfego (transit time) confiáveis.

“Estamos comprometidos com o investimento e o crescimento da África. Esse serviço é um incremento vital à nossa rede, fortalecendo os elos entre o Oeste da África e as principais rotas comerciais globais, ao mesmo tempo que proporciona acesso à nossa extensa rede internacional”, disse o diretor geral da One (Europa), Tomohiro Hosaka.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2026

VAST E PETROBRAS ASSINAM NOVO CONTRATO PARA TRANSBORDO DE PETRÓLEO

Da Redação Portos e logística 06/07/2026 - 16:38

A Vast Infraestrutura assinou, nesta segunda-feira (6), um novo contrato de longo prazo com a Petrobras para operações de transbordo de petróleo no T-Oil, terminal de petróleo da Vast, localizado no Porto do Açu, no norte do estado do Rio de Janeiro. O acordo marca uma nova etapa da parceria



entre as empresas, iniciada em 2019, sendo esse o primeiro contrato take-or-pay firmado entre as companhias. Nessa modalidade contratual, são estabelecidos compromissos mínimos de utilização da infraestrutura, proporcionando mais previsibilidade operacional e garantia de capacidade para ambas as partes.

Em 2025, o T-Oil realizou 229 operações de transbordo e respondeu por mais de 48% das exportações brasileiras de óleo cru realizadas a partir de terminais, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A

instalação conta com licença para movimentar até 1,8 milhão de barris de petróleo por dia.

O terminal possui três berços de atracação (Sul, Central e Norte), dos quais dois (Central e Norte) são aptos a receber navios da classe VLCC (Very Large Crude Carrier), com capacidade de até 2 milhões de barris de petróleo, e um (Sul) é apto a operar com navios Suezmax, com capacidade de até 1 milhão de barris. A partir deste ano, o terceiro berço (Sul) passará a operar também com navios VLCC, ampliando a competitividade e a capacidade operacional da companhia.

“O novo contrato reflete a confiança mútua desenvolvida ao longo dessa trajetória com a Petrobras e reforça o papel estratégico do T-Oil no escoamento da produção brasileira de petróleo. A modalidade take-or-pay irá garantir mais eficiência para as operações de exportação da Petrobras”, afirmou o CEO da Vast, Victor Snabaitis Bomfim.

Atualmente, o T-Oil atende 11 das principais operadoras de óleo e gás que atuam no Brasil: BW Energy, CNOOC, Equinor, ExxonMobil, Galp, Petrobras, PetroChina, Petronas, Prio, Shell e TotalEnergies.

TLA

A Vast também vem ampliando seu portfólio de serviços por meio do desenvolvimento do Terminal de Líquidos do Açu (TLA), projeto que contribuirá para ampliar a infraestrutura logística disponível para a movimentação e armazenagem de líquidos no Brasil. A empresa do grupo Prumo já assinou contratos de longo prazo com a Vibra e a Efen para utilização do terminal e de seu parque de tancagem, cujas obras seguem em andamento com previsão de início das operações no final de 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2026

SUPERGASBRAS FIRMA CONTRATO PARA FORNECIMENTO DE BIOGL CERTIFICADO

Da Redação Portos e Logística 06/07/2026 - 11:30



A Supergasbras, empresa do grupo SHV Energy, distribuidor internacional de GLP, assinou seu primeiro contrato de fornecimento de BioGL com certificação ISCC Plus. O acordo foi firmado em maio, com a Ortobras, empresa gaúcha da área de soluções de acessibilidade, mobilidade e elevadores residenciais e prediais. O termo prevê, inicialmente, o consumo anual de 5% do combustível com atributo ambiental, percentual que deve alcançar 10% em 2027, contribuindo para a redução das emissões de CO₂ associadas ao consumo de combustíveis fósseis da Ortobras.

“O BioGL possui as mesmas características do GLP e é incorporado à cadeia de valor por meio de balanço de massa, com sua rastreabilidade certificada pelo padrão internacional do ISCC Plus que garante ao cliente o atributo ambiental e sua redução da pegada de carbono, por meio de certificação”,

detalhou Priscila Maziero, gerente de gás e sustentabilidade da Supergasbras. A empresa se considera a primeira do setor no Brasil a obter essa certificação.

Para a Ortobras, a adoção do BioGL fortalece sua estratégia ESG, apoiando metas relacionadas à diminuição do impacto ambiental de suas operações. "A adesão ao BioGL faz parte da estratégia da Ortobras de avançar continuamente em suas metas de sustentabilidade. Acredito que iniciativas como esta contribuem para uma indústria mais eficiente, responsável e preparada para os desafios ambientais do futuro", comentou Anderson Kühn, gerente de facilities e EHS da Ortobras.

A estruturação da oferta de BioGL na Supergasbras teve início no final de 2024, com planejamento para disponibilização comercial. A implementação da solução no Brasil envolveu um processo de adequação operacional para atendimento aos critérios da certificação internacional ISCC PLUS. A iniciativa, segundo a empresa, demandou ajustes internos alinhados às exigências de controle e certificação do produto renovável ao longo de toda a cadeia de distribuição.

"Este primeiro contrato representa não apenas um marco comercial, mas a abertura de uma nova frente de crescimento sustentável para o setor de GLP no Brasil. Estamos atuando na prospecção de novos clientes interessados em incorporar combustíveis com atributo ambiental às suas operações.", destacou Priscila.

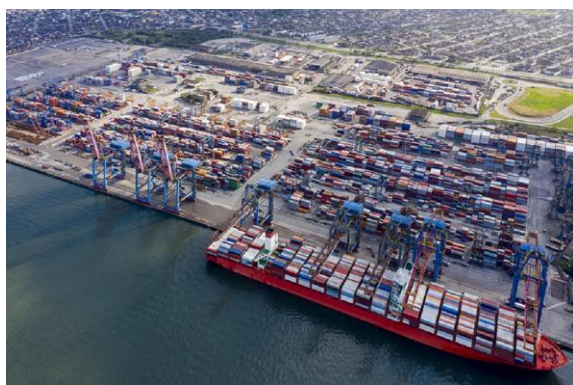
O mercado de gases renováveis é recente no país e apresenta crescimento acelerado, impulsionado pela busca de empresas por soluções que contribuam para metas climáticas e compromissos ESG. A expectativa da Supergasbras é de ampliação gradual da adoção da solução, acompanhando uma tendência já consolidada em outros segmentos de biocombustíveis.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2026

CECAFÉ CRITICA MANIFESTAÇÃO DA ANTAQ E MANUTENÇÃO DE RESTRIÇÕES AO LEILÃO DO TECON 10

Da Redação Portos e logística 06/07/2026 - 11:11



O Conselho dos Exportadores de Café do Brasil criticou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que defendeu a manutenção da proposta dela de realização do leilão do Tecon Santos 10 em duas fases, restringindo, na primeira etapa, a participação de armadores que já possuem terminais de contêineres no Porto de Santos (SP). De acordo com o Cecafé, a posição da agência foi mantida sem a apresentação de estudos, indicadores, evidências técnicas ou análises econômicas que demonstrem a necessidade ou a proporcionalidade da medida. Em comunicado, nesta segunda-feira (6), a entidade ressaltou que o

posicionamento da autarquia ocorreu mesmo diante do direcionamento de política pública dado pela presidência da República.

Na última quinta-feira (2), a Antaq encaminhou à Casa Civil, em 2 de julho, manifestação que contraria a recomendação apresentada pelo governo federal para o leilão do Tecon Santos 10. A orientação da Casa Civil previa ampla participação no certame, condicionada ao compromisso de desinvestimento por parte de eventual vencedor que já detenha ativos portuários na região, além da elevação do valor mínimo de outorga para R\$ 1,044 bilhão. A orientação se deu em despacho assinado pelo diretor-geral da agência, Frederico Carvalho Dias, com base na nota técnica 17/2026, da divisão de licitações de concessões, e no despacho da Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários (CPLA).

O Cecafé defende que decisões da agência reguladora sejam fundamentadas em critérios técnicos, dados e evidências robustas. A entidade alertou que a medida anunciada deve ampliar a judicialização do processo, comprometendo a expansão da capacidade portuária em Santos. “A decisão não apresenta dados, evidências ou estudos técnicos que sustentem de forma consistente essa restrição, especialmente diante de análises produzidas pela própria agência, como a nota técnica 51, e pela AudPortoFerrovia, unidade técnica do Tribunal de Contas da União (TCU), cujas conclusões apontam sentido contrário à medida adotada”, apontou o diretor técnico do Cecafé, Eduardo Heron.

O conselho, que representa o segmento exportador cafeeiro, manifestou preocupação e insatisfação com a decisão da Antaq. Para o Cecafé, a manutenção de restrições ao certame desconsidera a situação crítica enfrentada pelas cargas containerizadas no Porto de Santos, que convivem há anos com limitações de capacidade, congestionamentos operacionais e elevados custos logísticos.

O Cecafé alertou que o modelo defendido pela Antaq amplia significativamente o risco de judicialização do processo, podendo resultar em novos atrasos para um projeto considerado essencial à expansão da infraestrutura portuária brasileira. “Quem continuará pagando essa conta são os usuários do porto e toda a sociedade brasileira. O aumento dos custos logísticos seguirá, inevitavelmente, refletindo-se na competitividade das exportações e nos preços finais dos produtos consumidos pela população”, afirmou Heron.

Para o executivo, não compete à Antaq escolher vencedores ou restringir previamente potenciais participantes sem justificativas robustas, e sim garantir segurança regulatória, eficiência e previsibilidade, em consonância com as políticas públicas definidas pelo poder concedente. O diretor do Cecafé acrescentou que a Antaq foi criada para regular, supervisionar e fiscalizar a prestação dos serviços e a exploração da infraestrutura aquaviária e portuária.

“Ao defender restrições cuja fundamentação técnica não foi demonstrada de forma transparente a agência acaba se afastando dessa função regulatória e entrando em um debate concorrencial que já dispõe de instrumentos e órgãos específicos para análise e eventual intervenção”, acrescentou Heron.

Ele citou que a própria Casa Civil, por meio da NT 11/2026, orientou a remoção das restrições à participação na primeira fase do leilão, preservando mecanismos de desinvestimento para tratar eventuais preocupações concorrenciais. Apesar disso, após meses de análise, a Antaq optou por manter seu entendimento original e o modelo de licitação em duas etapas.

Heron também verifica inconsistências na atuação regulatória da agência ao comparar o tratamento dado ao Tecon Santos 10 com o modelo adotado para o arrendamento definitivo do terminal ITJ01, em Itajaí (SC), que permitiu ampla participação no certame, limitando apenas composições societárias específicas. “Quando observamos decisões distintas para situações comparáveis, sem que sejam apresentadas justificativas técnicas claras para essa diferenciação, eleva-se a insegurança jurídica e cresce a percepção de tratamento desigual entre os agentes econômicos”, apontou.

O Cecafé avalia que o Porto de Santos precisa avançar com urgência em uma agenda estrutural de expansão da capacidade logística, que inclui o Tecon Santos 10, o aprofundamento do canal de navegação, novos acessos rodoviários e melhorias ferroviárias. “Os usuários de carga não podem continuar aguardando indefinidamente. O risco de judicialização decorrente de restrições sem fundamentação técnica clara gera atrasos, afasta investimentos e posterga soluções indispensáveis para a competitividade do comércio exterior brasileiro”, elencou Heron.

O diretor técnico do Cecafé lembrou que o leilão do Tecon Santos 10 é aguardado há mais de 13 anos e teve sua publicação adiada diversas vezes. Para Heron, a insistência em um modelo que restringe participantes sem evidências técnicas amplamente demonstradas cria um ambiente propício para disputas judiciais, alargando mais o tempo para a concretização do processo.

“Vemos um cenário que, certamente, prolongará ainda mais o tempo para investimentos que possam mitigar a falta de capacidade no Porto de Santos, o que manterá os usuários expostos a prejuízos

crescentes decorrentes da atual deficiência da infraestrutura portuária. Os maiores prejudicados continuarão sendo os exportadores, importadores e toda a cadeia produtiva nacional”, concluiu Heron.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/07/2026

TCU CONDICIONA DRAGAGEM NO TAPAJÓS À LICENÇA PRÉVIA E CONSULTA A POVOS INDÍGENAS

Da Redação Portos e logística 05/07/2026 - 16:44



Decisão sobre contrato de R\$ 74,8 milhões reforça exigência de LP e CPLI na hidrovia do Tapajós e expõe insegurança jurídica em torno da Convenção 169, com reflexos na logística do Arco Norte.

O Tribunal de Contas da União (TCU) decidiu que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) só poderá retomar a licitação para a dragagem de manutenção do Rio Tapajós após obter a Licença Prévia ambiental e realizar consulta prévia, livre e informada às

comunidades indígenas, ribeirinhas e tradicionais potencialmente afetadas. A medida atinge um contrato estimado em R\$ 74,8 milhões e deve postergar a execução do serviço em um momento em que o setor de navegação volta a alertar para o risco de nova seca severa na Amazônia.

O processo analisado pelo TCU tem origem no Pregão Eletrônico 90.515/2025, conduzido pelo DNIT, para contratar a empresa responsável pelo Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária (PADMA) na hidrovia do Tapajós, entre Santarém e Itaituba, no Pará. A rota é hoje um dos principais corredores logísticos do Arco Norte: em 2025, transportou cerca de 16,8 milhões de toneladas, alta de 14,3% frente ao ano anterior, segundo dados do setor divulgados pelo governo federal.

A denúncia examinada pelo tribunal questionava três aspectos do edital: ausência de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima), publicação da concorrência antes da licença ambiental e inexistência de consulta prévia às comunidades tradicionais. A área técnica e o relator, ministro Walton Alencar Rodrigues, afastaram apenas o primeiro ponto, ao entender que, por se tratar de dragagem de manutenção para preservar condições atuais de navegabilidade, não havia implantação de nova infraestrutura nem expansão de atividade econômica que justificasse EIA/Rima.

Licitação atrelada ao licenciamento ambiental

Quanto aos demais itens, o TCU concluiu que o DNIT descumpriu a Lei 14.133/2021 ao tentar licitar o serviço sem a Licença Prévia, exigida sempre que a própria administração é responsável pelo licenciamento. O argumento do órgão, de que licitação e estudos ambientais poderiam ocorrer em paralelo para ganhar eficiência, foi considerado incompatível com o artigo 115 da nova lei de licitações, tratado no voto como dispositivo “cogente e inflexível”.

Na prática, o acórdão consolida uma leitura mais rígida da relação entre licitações e licenciamento ambiental em obras e serviços de engenharia sob responsabilidade direta do poder público. Projetos de dragagem, derrocamento, ampliação de canais e intervenções em hidrovias estratégicas passam a ter menos margem para avançar em fase de contratação sem que a LP esteja emitida, o que tende a repercutir em cronogramas de investimentos públicos e privados na infraestrutura de acesso aquaviário.

Consulta prévia deixa de ser etapa contratual



A decisão também reafirma o lugar da consulta prévia, livre e informada (CPLI) prevista na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho, em vigor no Brasil desde 2003, em projetos que podem afetar diretamente povos indígenas e comunidades tradicionais. Ao analisar o Tapajós, o TCU voltou a afirmar que a CPLI não pode ser relegada a momento posterior nem tratada como mera condição de execução contratual, devendo integrar o planejamento da contratação.

Esse entendimento aproxima o tribunal de posições já defendidas pelo Ministério Público Federal e por movimentos sociais na região, que vêm questionando empreendimentos ferroviários, rodoviários, hidroviários e portuários por ausência ou realização tardia das consultas. Em fevereiro, após protestos sobre suposta falta de CPLI em políticas para hidrovias amazônicas, o governo revogou o decreto que estruturava concessões em rios da região, e a própria licitação de dragagem no Tapajós foi suspensa administrativamente.

Na decisão atual, os ministros optaram por manter a suspensão até o cumprimento das exigências ambientais e de consulta, sem anular definitivamente o pregão, em razão das tratativas já iniciadas com acompanhamento do MPF.

Zona cinzenta da Convenção 169 e segurança jurídica

Apesar de estar incorporada ao ordenamento brasileiro desde 2003, a Convenção 169 ainda não conta com regulamentação específica que detalhe procedimentos de CPLI para cada tipo de empreendimento. O tratado prevê a consulta sempre que medidas administrativas ou legislativas possam afetar diretamente povos indígenas e comunidades tradicionais, mas delega às legislações nacionais a tarefa de definir como esse processo deve ocorrer.

Na ausência dessa regulamentação, diferentes atores – órgãos ambientais, Ministério Público, comunidades, empreendedores e tribunais – passaram a interpretar de forma distinta o momento, a forma e a abrangência da CPLI. Parte do governo sustenta que as consultas podem ser conduzidas no âmbito do licenciamento, antes da licença de instalação; representantes de comunidades tradicionais defendem que elas devem ocorrer desde as fases iniciais, antes de o Estado consolidar a viabilidade do projeto.

Em análise enviada à Portos e Navios, o consultor Frederico Bussinger observa que “o arranjo brasileiro atual (legal, normativo, institucional, governança) parece ter logrado a ‘proeza’ de, simultaneamente, obstaculizar o desenvolvimento de infraestruturas no Brasil, sem garantir a proteção e benefício dos povos indígenas e tribais (que diz querer proteger)”. A avaliação resume o incômodo de parte do setor com um cenário em que decisões de controle ganham peso para destravar projetos, num ambiente ainda sem regras claras sobre como estruturar a CPLI em cada tipo de empreendimento.

O acórdão do TCU insere-se nesse contexto ao reforçar que, no caso da dragagem do Tapajós, a CPLI precisa anteceder a contratação. Com regras gerais ainda em aberto, decisões de controle tendem a ganhar relevância na definição de práticas para projetos de infraestrutura, ampliando o papel de órgãos de fiscalização e de justiça na delimitação de rotinas de consulta e licenciamento.

Risco de nova crise logística na Amazônia

A determinação do TCU vem em momento de preocupação renovada com possíveis secas severas na Amazônia, associadas a ciclos de El Niño e à variabilidade climática na bacia. Estudo recente da Ti Safe estima que um evento de El Niño moderado a forte pode gerar cerca de R\$ 35 bilhões em prejuízos para 25 grandes grupos de energia, em parte pela necessidade de recompor redes e contratar energia adicional em regiões como Norte e Nordeste. As mesmas condições de seca, calor e queimadas que pressionam o setor elétrico afetam diretamente a navegabilidade em rios como o Tapajós.

Segundo a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), aproximadamente R\$ 300 milhões foram gastos nos últimos três anos em dragagens emergenciais na Amazônia, dos quais

cerca de R\$ 100 milhões por ano se destinaram a intervenções que chegaram tarde demais para evitar restrições de carga e impactos ao abastecimento da região Norte. A entidade defende que dragagens programadas sejam concluídas até agosto, antes da intensificação da vazante, para garantir calados mínimos nas rotas que conectam o Arco Norte aos mercados internos e externos.

Sem contratação do PADMA dentro desse calendário, cresce a possibilidade de repetição de cenários em que comboios de grãos, combustíveis e cargas gerais enfrentam restrições de carga, maior tempo de viagem ou interrupção de tráfego em trechos críticos, com efeitos em cadeia sobre barcas, terminais portuários e operadores de cabotagem.

Projetos hidroviários sob maior escrutínio

Ao exigir LP antes do edital e antecipar a CPLI para a fase de planejamento, o TCU cria parâmetros que tendem a influenciar outros projetos hidroviários e portuários em rios amazônicos e em áreas com presença de povos indígenas e comunidades tradicionais. Empreendimentos de derrocamento em seções críticas, ampliação de bacias de evolução, construção de terminais fluviais e concessões de hidrovias terão de considerar, desde o início, o tempo necessário para concluir estudos ambientais e consultas com participação efetiva das populações afetadas.

Para armadores e operadores de terminais, isso implica ajustar cronogramas de investimento e operação à realidade de processos socioambientais mais complexos e menos previsíveis. Ao mesmo tempo, ao trazer CPLI e LP para a etapa de planejamento, o tribunal busca reduzir o risco de paralisações em fases avançadas de obra, quando custos afundados já são elevados e as consequências logísticas de suspensões se tornam mais graves.

Tapajós como eixo da transição logística

O Tapajós consolidou-se como uma das principais rotas hidroviárias para escoamento de grãos do Centro-Oeste via Arco Norte, com integração a terminais portuários em Santarém e Miratubá e conexão a rotas marítimas de exportação. Em um contexto de transição energética e de busca por modos de transporte menos intensivos em carbono, o fortalecimento da navegação fluvial na Amazônia é apontado pelo governo como estratégico para reduzir emissões e ampliar a competitividade logística.

A decisão do TCU não questiona esse papel, mas evidencia que a expansão e a manutenção de hidrovias em regiões sensíveis dependerão de conciliar eficiência logística com direitos socioambientais consagrados em tratados internacionais e na legislação interna. Enquanto não houver regulamentação específica da Convenção 169, a forma como DNIT, órgãos ambientais, Ministério Público e comunidades vão construir esse consenso no caso do Tapajós será um teste importante para futuros contratos de dragagem e para a própria política de concessão de hidrovias na Amazônia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/07/2026

CASCO DE NOVO FPSO DA MODEC SEGUE PARA A CHINA ANTES DE OPERAR NO BRASIL

Da Redação Indústria naval 05/07/2026 - 16:41



A MODEC iniciou o deslocamento do casco de um novo FPSO destinado a operar em águas brasileiras, que segue agora para um estaleiro na China para a fase de integração de módulos. Após a conclusão dos trabalhos, a unidade deverá ser enviada ao Brasil para atuar em campo pré-sal operado pela Equinor na Bacia de Santos, segundo informações da empresa.

O projeto, identificado pela MODEC como FPSO Raia, prevê capacidade de produção de 125 mil barris de óleo por dia, processamento de 565 milhões de pés cúbicos de gás por dia e armazenamento de até 2 milhões de barris, com operação em lâmina d'água de cerca de 2.900 m. A unidade é baseada em casco novo com duplo fundo e maior área de convés, desenhado para acomodar módulos de processo de grande porte e sistemas de ancoragem do tipo spread mooring fornecidos pela SOFEC.

De acordo com a MODEC, o FPSO será utilizado no desenvolvimento dos blocos Raia Manta e Raia Pintada, em parceria com Equinor Brasil Energia, Repsol Sinopec Brasil e Petrobras, com início de produção previsto para 2027. A construção do casco e parte da integração será realizada em estaleiro chinês, seguindo a tendência de concentração de conversões e novos cascos de FPSOs na Ásia, antes da mobilização final para o litoral brasileiro.

Para o mercado marítimo e offshore nacional, o avanço do projeto reforça a continuidade da carteira de grandes unidades flutuantes para o pré-sal, com impacto direto sobre demanda por serviços de apoio marítimo, logística de módulos e infraestrutura portuária especializada para recepção, integração final e comissionamento de FPSOs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/07/2026

ABTP ALERTA PARA ATRASO NA CONCESSÃO DO TECON SANTOS 10

Da Redação Portos e logística 05/07/2026 - 16:45



A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) voltou a cobrar urgência na publicação do edital de concessão do Terminal de Contêineres 10 do Porto de Santos (Tecon Santos 10), projeto estruturado para investimentos de R\$ 5,6 bilhões ao longo de 25 anos. Segundo a entidade, a definição sobre o leilão é aguardada por todo o setor portuário e logístico, que condiciona novos aportes à ampliação da capacidade no maior porto do país. [santos-10-maior-leilao-da-historia-portuaria-do-brasil](#)

De acordo com o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, o processo já passou pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pelo Tribunal de Contas da União (TCU), restando apenas a publicação do edital. A demora preocupa porque o Porto de Santos movimenta cerca de 6 milhões de TEUs por ano e opera próximo ao limite de capacidade, sendo responsável por aproximadamente 29% da balança comercial brasileira, segundo dados oficiais.

O projeto Tecon Santos 10 prevê um megaterminal com capacidade adicional estimada em 3,5 milhões de TEUs, além de obras de dragagem na área de manobra e nos berços de atracação, com o objetivo de tornar o porto mais eficiente. O MPor calcula que o empreendimento possa gerar cerca de 2,5 mil empregos diretos e 5 mil indiretos, reforçando o papel de Santos como principal hub de contêineres do país.

A ABTP destaca que a indefinição ocorre em um contexto de ampliação de acordos internacionais, incluindo o tratado Mercosul-União Europeia, que pode aumentar significativamente o fluxo de cargas entre Brasil e Europa nos próximos anos. Na avaliação da entidade, postergar a concessão do Tecon Santos 10 coloca em risco a capacidade de o porto absorver esse crescimento, com impactos sobre toda a cadeia logística e sobre a competitividade das exportações brasileiras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/07/2026

PETROBRAS INICIA OPERAÇÕES DE CENTRO TECNOLÓGICO PARA O PRÉ-SAL EM ITAJUBÁ

Da Redação Offshore 05/07/2026 - 16:46



A Petrobras celebrou o início das operações do Centro Tecnológico para o Pré-Sal Brasileiro (CTPB), instalado na Universidade Federal de Itajubá (UNIFEI), em Minas Gerais, que passa a abrigar uma planta piloto dedicada a testar tecnologias para exploração em reservatórios de alta pressão e alta temperatura. O empreendimento é fruto de parceria entre Petrobras, consórcio de Libra e UNIFEI e já recebeu investimentos superiores a US\$ 60 milhões em obras e infraestrutura.

Segundo a universidade, o CTPB ocupa área de cerca de 40 mil m² e concentra laboratórios e equipamentos de última geração voltados a ensaios de separação de óleo e gás e avaliação de integridade de materiais em condições extremas típicas do pré-sal brasileiro. A coordenação, operação e administração do centro ficará a cargo da UNIFEI, por meio do Núcleo de Separadores Compactos (Nusec), em cooperação com o Centro de Pesquisas da Petrobras (Cenpes).

Em comunicado anterior, a Petrobras informou que o CTPB integra o projeto piloto da tecnologia Hisep, que realizará a separação entre óleo e gás rico em CO₂ no fundo do mar, com investimento total de US\$ 1,7 bilhão (R\$ 8,3 bilhões), dos quais US\$ 200 milhões destinados ao centro tecnológico. Os testes iniciais da solução estão previstos para o campo de Mero 3, na Bacia de Santos, com uso da FPSO Marechal Duque de Caxias, unidade com capacidade de processar 180 mil barris de óleo e 12 milhões de m³ de gás por dia.

Para o setor marítimo e de óleo e gás, a entrada em operação do CTPB representa um passo adicional na nacionalização de conhecimento crítico para projetos de produção offshore, com potencial de impactar futuros conceitos de plataformas, sistemas submarinos e rotas de escoamento associadas aos campos do pré-sal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/07/2026

PORTO DO ITAQUI REFORÇA PARCERIA COM PRATICAGEM DO MARANHÃO PARA AMPLIAR EFICIÊNCIA E SEGURANÇA

Da Redação Portos e Logística 05/07/2026 - 16:47



O Porto do Itaqui, administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), e a Associação dos Práticos do Maranhão reforçaram parceria institucional para aprimorar planejamento de manobras e segurança da navegação nas operações portuárias em São Luís (MA). O avanço foi discutido em reunião na sede da entidade de praticagem, com participação de representantes da Emap e da Secretaria Nacional de Portos.

Segundo o porto, o objetivo é consolidar um fórum permanente de diálogo técnico entre praticagem e administração portuária, com foco em otimização de janelas de atracação, melhoria na gestão de tráfego aquaviário e análise conjunta de intervenções futuras, como dragagens e expansão de berços. A parceria prevê o compartilhamento de dados operacionais e estudos de manobrabilidade para apoiar decisões sobre limites de calado, envelopes de operação e protocolos de segurança.

Em nota, a Emap destacou que o alinhamento com os práticos é estratégico para manter o desempenho do Itaqui em segmentos como graneis sólidos, combustíveis e fertilizantes, em um

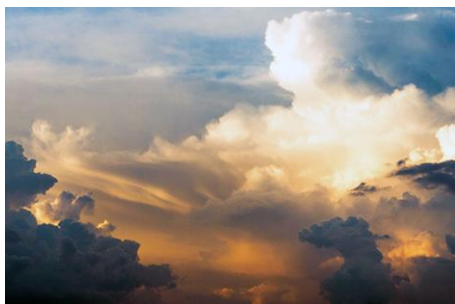
contexto de crescimento das exportações pelo complexo portuário do Maranhão. A administração ressalta que iniciativas de cooperação técnica com a prática vão ao encontro da agenda de inovação e eficiência logística que vem sendo desenvolvida no porto nos últimos anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/07/2026

EL NIÑO PODE GERAR PREJUÍZO DE R\$ 35 BILHÕES E TENSIONAR SEGURANÇA ENERGÉTICA DE PORTOS E CORREDORES LOGÍSTICOS

Da Redação Portos e logística 05/07/2026 - 16:48



Um relatório executivo da Ti Safe estima que um ciclo de El Niño moderado a forte pode provocar cerca de R\$ 35 bilhões em perdas financeiras para os 25 maiores grupos econômicos do setor elétrico brasileiro, somando geração, transmissão, distribuição, comercialização e autoprodução. Para portos, terminais e operadores logísticos, o estudo funciona como um alerta: o risco climático sobre a infraestrutura elétrica pode se converter em interrupções, encarecimento da energia e necessidade de antecipar investimentos em resiliência justamente

em corredores estratégicos do comércio exterior.

Como o El Niño pressiona o sistema elétrico e o hinterland portuário

A análise parte de um padrão climático consolidado em avaliações do INPE: menos chuvas no Norte e parte do Nordeste, mais precipitação no Sul e temperaturas acima da média no Sul, Sudeste e parte do Centro-Oeste. Traduzido para a infraestrutura elétrica e logística, isso significa:

- seca, calor extremo, queimadas e logística remota na Amazônia e em porções do Norte, com impacto direto em redes de distribuição que atendem terminais fluviais, estações de transbordo e retroáreas portuárias do Arco Norte;
- maior despacho térmico e pressão de custo no Nordeste, região que concentra parques eólicos e solares que alimentam cadeias exportadoras de grãos sólidos, combustíveis e cargas gerais;
- picos de carga por refrigeração, estresse em transformadores e maior incidência de tempestades convectivas em grandes centros do Sudeste e Centro-Oeste, onde se localizam polos industriais e logísticos que dependem de energia firme para operar portos, terminais intermodais e ferrovias;
- chuvas intensas, vendavais, granizo e alagamentos no Sul, afetando linhas de transmissão, subestações e redes urbanas que atendem complexos portuários e retroáreas industriais.

O relatório reforça que o risco predominante não é um “apagão nacional”, mas uma combinação de falhas locais e regionais, recomposição emergencial de redes, aumento da compra de energia e perda de receita por indisponibilidade. Para o ambiente portuário, isso se traduz em maior probabilidade de eventos de descontinuidade em subestações que alimentam pátios ferroviários, sistemas de correias, silos, armazéns frigoríficos e equipamentos de bordo, com repercussões imediatas sobre janelas de atracação, taxa de utilização de berços e desempenho de corredores de exportação.

Metodologia: da climatologia ao impacto financeiro

A Ti Safe estrutura a estimativa de perdas em cinco vetores de impacto econômico, todos com relevância direta para planejamento energético de instalações portuárias e logísticas:

- Perda de margem operacional da geração – redução de energia disponível por hidrologia irregular, variabilidade de recursos renováveis e restrições operacionais em usinas que sustentam grandes consumidores industriais e portuários;



- Custos emergenciais de operação e manutenção – recomposição de redes de distribuição e transmissão, substituição de postes e torres, recuperação de subestações e reforço de equipes de campo após eventos extremos;
- Compra adicional de energia e hedge – contratação complementar de energia para cobrir indisponibilidades e picos de carga, com impacto direto sobre custo final para consumidores intensivos de energia;
- Impactos regulatórios – compensações automáticas por continuidade de fornecimento e penalidades ligadas a indicadores como DEC e FEC, que pressionam fluxos de caixa de distribuidoras e podem repercutir em ajustes tarifários;
- CAPEX defensivo antecipado – investimentos em automação, telecomando, drenagem, proteção contra incêndios, monitoramento e digitalização, antecipando desembolsos que tendem a ser incorporados à base de custos regulados.

Esses vetores são ponderados por três índices: Exposição Climática (IEC), que considera onde estão os ativos; Sensibilidade Operacional (ISO), que diferencia o peso de geração, transmissão e distribuição; e Intensidade Financeira (IIF), que relaciona porte e capacidade de absorver choques. O Índice Consolidado de Exposição Econômica (ICEE) posiciona cada grupo em faixas de impacto sobre o EBITDA: entre 1,5% e 2,5% para exposição muito elevada, 1,0% a 1,5% para elevada, 0,5% a 1,0% para moderada e abaixo de 0,5% para baixa.

Quem sustenta a energia dos portos está mais exposto

O ranking revela que o maior prejuízo potencial concentra-se em holdings com grande footprint nacional e redes capilares de distribuição, muitas das quais atendem diretamente regiões portuárias e corredores de exportação.

No topo, a Axia Energia, herdeira da antiga malha Eletrobras, aparece com exposição de R\$ 3,9 bilhões, distribuída entre perda de geração hidrelétrica (R\$ 1,48 bilhão), custos emergenciais de O&M (R\$ 0,94 bilhão) e compras adicionais de energia (R\$ 0,70 bilhão). Com 22 hidrelétricas, 2 termelétricas, 74 linhas de transmissão e 198 subestações em 11 estados, o grupo tem relevância direta para o suprimento elétrico de grandes polos industriais, em especial nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Sul, onde se articulam Arco Norte, corredores de exportação de grãos e complexos portuários consolidados.

Na distribuição, Neoenergia, Equatorial, CPFL, Energisa, Enel Brasil, Cemig, Copel e EDP Brasil aparecem com perdas estimadas entre R\$ 0,79 bilhão e R\$ 3,2 bilhões, dominadas por recomposição de redes, compensações regulatórias e CAPEX em resiliência. São grupos que operam em Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraná, Pará, Maranhão, Amapá e outros estados, cobrindo praticamente todo o arco portuário brasileiro, dos grandes hubs de contêineres e granéis sólidos a terminais de cabotagem e plantas industriais integradas a portos.

No segmento de transmissão, ISA Energia Brasil, Taesa e Alupar somam exposição entre R\$ 0,92 bilhão e R\$ 1,10 bilhão, concentrada em custos emergenciais de O&M (até R\$ 0,41 bilhão) e CAPEX defensivo para reforço de corredores críticos, estabilização de fundações e modernização de sistemas de proteção. Esses ativos são responsáveis por transportar grandes blocos de energia entre regiões de geração e de consumo – incluindo faixas litorâneas e hinterlands portuários – e sua indisponibilidade temporária pode limitar a flexibilidade de suprimento para complexos industriais e terminais logísticos.

Entre geradores com portfólios renováveis e térmicos – Engie Brasil Energia, Auren, Eneva, CTG Brasil, Statkraft, Serena, Volitalia, Casa dos Ventos, Elera e SPIC –, as perdas potenciais variam de R\$ 390 milhões a R\$ 1,55 bilhão, refletindo variabilidade hidrológica, indisponibilidade de ativos e necessidade de recompor posições contratuais. Essas empresas alimentam diretamente grandes

consumidores industriais e logísticos, e eventuais reduções de disponibilidade ou volatilidade de preços podem repercutir em contratos de suprimento de energia para terminais portuários, retroáreas e cadeias de transporte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/07/2026

FABRIZIO PIERDOMENICO - CÂMARA DE LOGÍSTICA DA AEB

Executivos 05/07/2026 - 12:57



O economista Fabrizio Pierdomenico, atual presidente da Agência Porto, é o novo coordenador da Câmara de Logística Integrada (CLI) da Associação de Comércio Exterior do Brasil. De acordo com a AEB, a nomeação reforça a aposta da entidade em nomes com trânsito entre os setores público e privado para destravar os gargalos da infraestrutura brasileira.

Membro do Conselho de Administração da AEB, Pierdomenico acumula passagens estratégicas pelo governo federal, tendo exercido os cargos de secretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário da

Secretaria Especial de Portos, entre 2008 e 2011, e de secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, em 2023.

O plano de ação da câmara será apresentado oficialmente por Pierdomenico, nesta segunda-feira (6), em um evento que marcará a renovação do colegiado. A reunião presencial acontecerá na sede da AEB, no Centro do Rio de Janeiro.

A escolha do novo coordenador tem o objetivo de estreitar o diálogo técnico promovido pela CLI, um dos principais fóruns de debate sobre a facilitação do comércio exterior no país. A AEB afirmou que confia na experiência do executivo para impulsionar pautas institucionais que dependem da modernização logística e portuária.

"Nossa ideia é tornar cada vez mais forte a presença da AEB nos Conselhos de Autoridades Portuárias (CAPs) e nos Conselhos de Administração das Autoridades Portuárias. Vamos criar uma base de dados sobre cada um dos portos em que a AEB tem representantes no CAP, enfim, fazer um trabalho articulado no setor portuário em função dessa presença importante que nós temos nos CAPs. E provocar debate sobre todos os modais de transporte (rodoviário, ferroviário, aquaviário)", salientou Pierdomenico.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/07/2026

TRANSPETRO ABASTECE NAVIO COM COMBUSTÍVEL MARÍTIMO COM B30

Da Redação Navegação 05/07/2026 - 12:10



Operação realizada no Aframax 'Olavo Bilac', em Roterdã, foi primeiro bunkering de um navio da frota da empresa com combustível marítimo com 30% de conteúdo renovável

A Transpetro realizou, na última quinta-feira (2/7), o primeiro abastecimento de um navio da frota com combustível marítimo com 30% de conteúdo renovável (B30). A operação foi realizada no porto de Roterdã, na Holanda, com o fornecimento de aproximadamente 400 toneladas do combustível ao navio Olavo Bilac, classe

Aframax. A subsidiária de transporte e logística da Petrobras destacou que a iniciativa reforça a estratégia da empresa de ampliar a utilização de combustíveis marítimos renováveis em suas operações.

Em 2025, a companhia abasteceu seis embarcações com combustível marítimo com 24% de conteúdo renovável (B24), em operações que totalizaram cerca de 4 mil toneladas de combustível. Segundo a Transpetro, a experiência permitiu o aprimoramento do conhecimento operacional da empresa e proporcionou uma redução de aproximadamente 1,6 mil toneladas de emissões de CO₂.

De acordo com o diretor de transporte marítimo da Transpetro, Jones Soares, as ações da companhia estão em sintonia com as metas da Organização Marítima Internacional (IMO), que prevê a neutralidade nas emissões líquidas de gases de efeito estufa (GEE) até 2050.

“Estamos avançando na adoção de soluções que tornem nossa frota mais eficiente e sustentável. Os combustíveis com conteúdo renovável são uma alternativa disponível no curto prazo para reduzir as emissões da navegação, aproveitando a infraestrutura já existente e acompanhando uma tendência que ganha espaço nos principais centros marítimos do mundo”, afirmou Soares.

Essa operação integra o conjunto de iniciativas da Transpetro voltadas à redução das emissões de suas operações marítimas. As medidas adotadas incluem utilização de apêndices hidrodinâmicos de casco, propulsor e leme; sistemas de otimização de combustão; monitoramento e controle da velocidade dos navios por meio de software; limpeza de casco e aplicação de tinta especial, impedindo a formação de incrustações que impactam o desempenho da navegação e contribuem para a redução do consumo de combustível.

Atualmente, a Transpetro opera 46 terminais (25 aquaviários e 21 terrestres), cerca de 8,5 mil quilômetros de dutos e 32 navios. A empresa é a maior subsidiária da Petrobras e a maior companhia de logística multimodal de petróleo, derivados e biocombustíveis da América Latina. A Transpetro presta serviços a distribuidoras, à indústria petroquímica e demais empresas do setor de óleo e gás. A carteira da subsidiária da Petrobras conta com mais de 130 clientes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/07/2026

ARTIGO - TRANSPORTE MARÍTIMO: O QUE ESPERAR DO SEGUNDO SEMESTRE?

Por Leandro Barreto Opinião 05/07/2026 - 10:37



Depois de um primeiro semestre novamente marcado por elevada volatilidade nos fretes - vide a abruta variação nos fretes de importação da Ásia – pode-se dizer que o transporte marítimo global entra na segunda metade do ano cercado por mais perguntas do que respostas.

Embora o mercado esteja distante dos níveis extremos observados durante a pandemia, diversos fatores seguem influenciando diretamente os custos logísticos, a disponibilidade de capacidade, os níveis de serviço dos armadores e, claro, os custos para importadores e

exportadores mundo a fora.

Para os “donos da carga”, compreender essas variáveis tornou-se tão importante quanto negociar fretes ou acompanhar embarques. Afinal, cada uma delas pode impactar diretamente os custos, os prazos e a previsibilidade das cadeias de suprimentos.

Geopolítica continua sendo a principal variável de risco (ou de alívio)



Se houve uma lição importante nos últimos anos, foi a de que a geopolítica pode alterar o transporte marítimo global em questão de dias. Os ataques dos Houthis no Mar Vermelho e, mais recentemente, o fechamento do estreito de Ormuz continuam sendo as principais preocupações do setor.

O recente ataque do Irã a um navio da Evergreen que cruzava o canal pela costa de Omã, levou à retomada das hostilidades, demonstrando que a insegurança na região deverá manter grande parte dos armadores operando na região por rotas alternativas com transit times maiores que, por sua vez, aumentam o consumo de combustíveis e os custos de afretamento, além de reduzir a quantidade de viagens por ano que navios e contêineres conseguem fazer – ou seja, reduzindo a capacidade global.

Uma escalada militar mais contundente envolvendo Irã, Israel ou seus aliados pode voltar a elevar os preços da energia não apenas para os navios. Mesmo que não ocorram interrupções efetivas, a simples percepção de risco costuma elevar custos de seguro, gerar desvios de rota e pressionar os fretes marítimos.

Por outro lado, um acordo de paz robusto e duradouro no Oriente Médio pode rapidamente reduzir custos, diminuir distâncias, tirar pressão dos hubs ports do Mediterrâneo e Cingapura, gerar redundância de navios e, conseqüentemente, pressão baixista nos fretes marítimos em todo o mundo.

Economia global: crescimento moderado e juros ainda elevados

As perspectivas econômicas também merecem atenção. No Brasil, a expectativa do mercado é de desaceleração gradual da atividade econômica em comparação com os últimos dois anos. Os juros brasileiros continuam em patamares elevados, o endividamento das famílias segue alto, o crédito permanece seletivo e parte do setor produtivo já demonstra maior cautela.

Esse cenário tende a moderar o crescimento das importações, especialmente de bens de consumo, produtos industrializados e insumos para muitos segmentos do mercado doméstico. Apesar de fazer sentido, vale mencionar que o famoso “mercado” mostrou certo exagero no pessimismo nos últimos anos.

No cenário global, a alta do petróleo também segue pressionando a inflação e os juros, mas a economia mundial deve continuar crescendo, ainda que em ritmo inferior ao observado no período pós-pandemia. Estados Unidos, Europa e China seguem enfrentando desafios distintos, mas sem sinais claros de uma recessão global sincronizada, o que sugere um ambiente relativamente favorável para as exportações brasileiras.

High Season pode trazer pressão temporária sobre fretes

O segundo semestre tradicionalmente concentra a chamada high season do comércio internacional. Entre julho e outubro, varejistas em todo o mundo intensificam a formação de estoques para eventos como Black Friday, Thanksgiving, Natal e, posteriormente, para o período de inverno no Hemisfério Norte.

Nos últimos anos, essa sazonalidade ficou parcialmente mascarada pelos efeitos da pandemia e pelas disrupções geopolíticas. Ainda assim, o aumento da demanda por transporte marítimo tende a gerar pressão temporária sobre fretes, disponibilidade de contêineres e espaços disponíveis nos navios. A intensidade desse movimento dependerá diretamente da confiança dos consumidores, do nível de estoques já existentes nos diferentes mercados e da evolução das disputas comerciais entre algumas das principais economias do mundo.

Clima seguirá influenciando a logística global

Os eventos climáticos permanecem entre os principais fatores de risco para as cadeias logísticas. O Canal do Panamá, que recentemente vem sendo utilizado como uma das rotas alternativas ao Canal de Suez, em virtude dos conflitos no Mar Vermelho, ainda carrega as cicatrizes da severa seca vivida em 2023.

Com a chegada de um novo El Niño, uma eventual retomada de condições climáticas adversas poderá reduzir novamente o número de trânsitos diários e aumentar filas de espera por lá.



No Brasil, os impactos desse fenômeno climático também merecerão acompanhamento constante. Na região amazônica, os níveis dos rios continuam sendo determinantes para a logística da Zona Franca de Manaus e, claro, para o abastecimento da população. Períodos de estiagem severa podem reduzir a capacidade efetiva dos navios, exigir transbordos intermediários e elevar significativamente os custos de transporte.

Já no sul do país, os eventos extremos registrados recentemente demonstraram não apenas a força da natureza como também a vulnerabilidade da infraestrutura logística diante desses eventos. Novos episódios de chuvas intensas podem voltar a afetar rodovias, ferrovias, terminais portuários e a população como um todo.

Oferta de navios cresce, mas sucateamento continua baixo

Um dos principais fenômenos do mercado atual é o enorme volume de embarcações em construção ao mesmo tempo que o sucateamento de navios antigos nunca foi tão baixo. A carteira mundial de encomendas de navios porta-contêineres permanece próxima dos maiores níveis da história em termos proporcionais, com o equivalente a quase 40% da frota em operação (em termos absolutos acaba de ultrapassar a barreira do 13 milhões de TEUs e é de longe a maior carteira da história), como resultado das encomendas realizadas durante os períodos de fretes recordes observados nos últimos anos e, claro, de uma aguardada transição energética.

Em condições normais, essa expansão drástica de oferta tenderia a pressionar os fretes para baixo, entretanto, esse efeito tem sido parcialmente neutralizado por alguns fatores:

Desvios de rotas provocados pela crise no Mar Vermelho;

Velocidades reduzidas, para atender metas ambientais, que na prática aumenta o tempo de viagem e a demanda por navios;

Congestionamentos nos principais hubs do mundo, que também aumentam o tempo da viagem.

Em contrapartida, um avanço no sucateamento de embarcações obsoletas poderia ajudar a regular um eventual excesso de oferta, apesar de muitos armadores ainda parecerem preferir manter os navios antigos em operação, tanto pela enorme volatilidade na demanda vivida nos últimos anos, quanto pelas incertezas relacionadas aos combustíveis do futuro ou, ainda, pela falta de estaleiros aptos a atender as novas regras desmanche de navios determinadas pela Convenção de Hong Kong.

Fato é que, caso os fretes venham a cair muito, seja pela chegada de novos navios, seja pela pacificação no Oriente Médio, os armadores têm “na manga” a possibilidade de sucatear cerca de 15% da frota atual que já ultrapassou os 20 anos em operação.

Eleições e tarifas comerciais podem aumentar a incerteza

O calendário político também merece atenção. Nos Estados Unidos, a continuidade das políticas de proteção comercial e incentivo à produção doméstica seguem influenciando as cadeias globais de suprimentos. Novas tarifas, restrições comerciais ou medidas voltadas à proteção da indústria americana – como as que estão em consulta pública atualmente – podem voltar a afetar diretamente os fluxos comerciais pelo mundo.

Por outro lado, essas mesmas políticas têm impactado diretamente o custo de vida nos EUA e, consequentemente, a popularidade do atual presidente, o que pode levá-lo a perder a maioria no congresso nas eleições de meio de mandato, que ocorrerão em novembro próximo, o que reduziria suas margens de manobra na imposição de tais políticas.

No Brasil, a aproximação do ciclo eleitoral historicamente pressiona a política fiscal e, lamentavelmente, desvia o foco para questões ideológicas, pautas populares (fim da escala 6x1) e narrativas inócuas sobre corrupção, em detrimento, por exemplo, de investimentos em infraestrutura, que tem baixo apelo eleitoral.

Além disso, não pode ser descartada a possibilidade de uma “contaminação política” de novas medidas tarifárias por parte dos EUA e direcionadas a determinados produtos brasileiros.

Agronegócio continuará sustentando as exportações brasileiras

O agronegócio deverá permanecer como um dos principais motores da demanda por transporte marítimo brasileiro, sobretudo nos próximos meses com a início do período de safra do algodão, café, milho, açúcar e das frutas produzidas no nordeste. Por outro lado, será importante acompanhar a recente exclusão do Brasil da lista de países autorizados a exportar produtos de origem animal para a União Europeia.

Ainda assim, caso o acordo Mercosul-União Europeia siga avançando para sua implementação definitiva, isso poderá abrir novas oportunidades para diversos setores exportadores brasileiros ligados ao agronegócio.

Gargalos logísticos continuam preocupando

Apesar dos investimentos anunciados em diversos países, os recorrentes congestionamentos em alguns dos principais portos do mundo continua sendo uma preocupação relevante. No Brasil, terminais de contêineres em regiões estratégicas operam cada vez mais acima de sua capacidade operacional ótima.

Questões como dragagem, ampliação de cais, acessos terrestres e novos projetos portuários (ex: a concessão do Tecon Santos 10) permanecem fundamentais para sustentar o crescimento da movimentação no Brasil. Em um ambiente global cada vez mais integrado, gargalos locais rapidamente produzem um efeito cascata de escala mundial.

Conclusão

Se os últimos anos ensinaram algo ao setor marítimo, foi que previsibilidade se tornou um ativo cada vez mais raro, e o segundo semestre deverá ser marcado por uma combinação de crescimento moderado da demanda global, forte influência da geopolítica, desafios climáticos, expansão da oferta de navios e persistentes gargalos logísticos.

Para importadores e exportadores brasileiros, a principal recomendação continua sendo acompanhar de perto os indicadores econômicos, manter planejamento logístico flexível e desenvolver estratégias capazes de responder rapidamente a mudanças de cenário.

Em um ambiente tão dinâmico, a vantagem competitiva não estará necessariamente em prever o futuro, mas em estar preparado para se adaptar às mudanças mais rápido do que os concorrentes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/07/2026

MAUÁ OBTÉM CNDS E AMPLIA CHANCES DE PARTICIPAR DE CONCORRÊNCIAS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 04/07/2026 - 10:18



Com certidões negativas de débito, grupo mira oportunidades para construção de barcos de apoio em Niterói e de estruturas metálicas na instalação da Ilha do Governador

Os estaleiros Mauá, em Niterói (RJ), e Ilha S.A (Eisa), no Rio de Janeiro (RJ), obtiveram, nesta semana, as certidões negativas de débito junto a órgãos municipais, estaduais e federais. O CEO do Mauá, Miro Arantes, destacou que as CNDS são importantes para os estaleiros do grupo avançarem nos processos de recuperação judicial, além de serem documentações importantes para que as empresas participem de concorrências, entre as quais as que envolvem novas embarcações que vão operar para Petrobras e Transpetro.

A estratégia mira oportunidades de construção de embarcações de apoio marítimo no Mauá, na Ponta D'Areia, que nos últimos anos têm se concentrado em atividades de docagem, reparos e serviços diversificados para embarcações que trafegam nas proximidades da Baía de Guanabara,



principalmente do segmento offshore. O Eisa, localizado na Ilha do Governador, vêm realizando serviços de desmantelamento e também poderá oferecer suas instalações para a construção parcial ou total de módulos. O grupo já constrói estruturas metálicas para módulos na Ilha da Conceição, em Niterói.

Arantes ressaltou que as certidões negativas são resultado de uma longa negociação para parcelamento de passivos tributários que Mauá e Eisa buscavam há mais de 15 anos. Ele contou que o grupo já começou a quitar as primeiras parcelas, um marco importante que vai ao encontro do planejamento definido para os estaleiros. “Começamos a pagar as primeiras parcelas. Emitidas as certidões, consolidamos o caminho da recuperação judicial. Estamos cumprindo o planejamento da recuperação judicial e começamos a poder participar de concorrências”, celebrou o executivo em entrevista à Portos e Navios.

De 2024 até maio de 2026, o grupo pagou R\$ 75 milhões em tributos e impostos correntes, como INSS, FGTS, ISS e ICMS. A maior parte, cerca de R\$ 65 milhões, foi recolhida pelo Mauá, que executa mais atividades do que o Eisa atualmente. Além dos tributos correntes, o grupo aderiu ao mecanismo de renegociação de dívidas (Refis) e começou a pagar mais de R\$ 5 milhões desse financiamento.

“Isso é demonstração de que o estaleiro consegue cumprir com planejamento. Consolida a posição de poder participar em bids para o governo federal, estadual ou municipal, mas também mostra para clientes estrangeiros que estamos em situação regular com os impostos”, comentou Arantes.

As certidões melhoram as avaliações das empresas para participação de concorrências junto à Petrobras, que possui um Grau de Risco de Integridade (GRI) — parâmetro da companhia sobre os riscos associados aos participantes das licitações. Na semana passada, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, comentou que estaleiros fluminenses não participaram das concorrências da empresa para construção de embarcações da companhia e da Transpetro.

“Precisamos ter o estado do Rio de Janeiro envolvido com a indústria naval. A gente põe licitações de barcos de apoio e navios e o estado não participa. Precisamos do estaleiro Inhaúma, do Brasa, de outros estaleiros do Rio de Janeiro”, afirmou Magda, no último dia 23 de junho, durante o lançamento do Anuário do Petróleo 2026 da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan).

Ela disse que os estaleiros do estado precisam se posicionar e que gostaria que as contratações fossem pulverizadas em diferentes regiões do país. “A gente tem que espalhar a demanda. Até agora, o Rio de Janeiro não se posicionou adequadamente”, acrescentou Magda. Na sexta-feira (26/06), ela acompanhou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva em uma agenda em Santa Catarina, onde a Petrobras contratou uma carteira da ordem de R\$ 12 bilhões para construção de barcos de apoio.

Arantes destacou a criação de uma gerência de compliance pelo Mauá, como uma gestora ‘full time’ de compliance dentro da empresa. “Temos nossos procedimentos e um canal de denúncia, funcionando nos padrões requeridos. Estamos hoje realmente preparados e atendendo todos os requisitos para a Petrobras e grandes empresas”, afirmou o CEO.

No médio prazo, a meta é a construção de novos navios, vocação do estaleiro da Ponta D’Areia. O foco está nas embarcações offshore, como PSVs (transporte de suprimentos) e AHTS (manuseio de âncoras). Hoje, o estaleiro já trabalha em dois PSVs 4.500 da Posidonia Shipping: Iara e Arlete, com o primeiro previsto para ser entregue até o final de 2026.

O CEO do Mauá disse que um dos desafios para a construção de barcos de apoio é competir com grupos verticalizados que possuem frotas e estaleiros em suas organizações. Arantes acrescentou que esse mercado está aquecido com os bids da Petrobras e com as junções que vêm sendo anunciadas entre empresas do segmento. Apesar disso, ele avalia que muitas dessas instalações possuem carteiras relevantes de construção, o que aumenta as chances de estaleiros que não são verticalizados conseguirem encomendas.

“Estamos muito atentos a essas mudanças no mercado, mas acreditamos que vai sobrar espaço porque todos os estaleiros verticalizados de armadores estão com carteiras cheias. Isso vai abrir possibilidade para armadores sem estaleiros poderem cotar com estaleiros nacionais”, analisou Arantes.

Até a retomada dos projetos de construção naval e offshore, o grupo vai continuar a focar no reparo e em docagens, com atendimento aos armadores e possibilidade de modificações e upgrades de embarcações. Arantes disse que o Mauá vem realizando conversões de barcos de apoio, que é uma demanda constante devido às especificações operacionais da Petrobras e demais operadoras para as empresas de apoio marítimo.

Atualmente, o Mauá tem em torno de 1.700 trabalhadores. Arantes ressaltou que houve um crescimento orgânico do número de colaboradores, tudo dentro de um planejamento que o estaleiro tem conseguido cumprir. O objetivo para 2026, segundo o executivo, é aumentar o faturamento em, pelo menos, 12% — acima da inflação prevista.

Entre dezembro de 2024 e maio de 2026, o Mauá gerou 621 novos empregos. Nesse período, o estaleiro também voltou a ter uma escola de solda para capacitar seus profissionais. Nos últimos dois meses, o estaleiro foi certificado em padrões de qualificação de pintura pela Norsok. Outra aposta foi uma cabine de pintura para atender a parte de estruturas offshore, concentradas nas instalações da Ilha da Conceição.

Entre 2025 e 2026, foram construídas mais de 4.000 toneladas de ‘pancakes’ offshore dos módulos para a Seatrium, de Singapura. “Estamos bidando para a Subsea7 e outras empresas para estruturas metálicas offshore e precisávamos ter certificação ‘Norsok’ para jato e pintura. Obtivemos essa certificação há dois meses e é um diferencial importante”, explicou Arantes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/07/2026

MARINHA PREVÊ PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO CONSOLIDADO EM 4 ANOS

Por Danilo Oliveira Offshore 03/07/2026 - 22:16



Diretor-geral de navegação, AE Silvío Luís, estima que estudos dos blocos regionais do PEM sejam entregues a partir de 2028

A Diretoria Geral de Navegação (DGN) da Marinha do Brasil estima que o Planejamento Espacial Marinho (PEM) estará consolidado nos próximos quatro anos. A previsão é que quatro módulos sejam concluídos gradativamente, entre 2028 e 2031. De acordo com a DGN, o cronograma prevê que a primeira entrega será o bloco Sul, em 2028, seguida dos blocos Sudeste, em 2030, e do Nordeste, até 2031. Em junho, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) assinou o apoio para os estudos do bloco da região Norte no PEM.

“Em cerca de quatro anos, estaremos com esse estudo pronto”, disse à Portos e Navios o diretor-geral de navegação da Marinha do Brasil, almirante de esquadra Sílvio Luís dos Santos, na última semana, após seminário ‘Horizontes da Economia Azul’, que discutiu a Margem Equatorial como vetor para desenvolvimento nacional e o ordenamento do espaço marítimo. O evento foi realizado na Escola de Guerra Naval, no Rio de Janeiro (RJ).

O diretor destacou que existem inúmeros recursos na chamada ‘Amazônia Azul’, que compreende a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a plataforma estendida. Entre as atividades atuais ou que serão desenvolvidas nos próximos anos está o petróleo e gás, inclusive com as novas fronteiras no mar, além da mineração e exploração de terras raras e da geração eólica offshore.



No caso dos parques eólicos offshore, as três principais áreas potenciais estão próximas à região Nordeste, ao estado do Rio Grande do Sul e ao município de Cabo Frio (RJ) — locais que possuem históricos de ventos fortes e constantes. Santos ressaltou que o PEM será importante para a organização das áreas de exploração dessas diferentes atividades. “É fundamental que essas áreas sejam estudadas e evitemos conflitos entre elas para que as explorações sejam feitas com a máxima racionalidade possível, sem efetivamente perturbar uma outra exploração. Isso está sendo estudado no PEM”, ressaltou.

Cabo Frio, por exemplo, recebeu recentemente testes de lançamento de mísseis das fragatas Tamandaré (F200) e Defensora, que são de interesse da soberania do Estado, segundo a força naval. “Por mais que as pessoas olhem para o mar e achem que ele não seja demandado, ele praticamente é todo utilizado. Temos linhas de comunicação marítima, temos áreas importantes para exercícios de defesa naval e precisamos de áreas específicas para isso”, disse Santos.

O diretor geral considera fundamental o gerenciamento de todos os meios navais disponíveis para atuar quando for necessário para manter a integridade e segurança das águas jurisdicionais brasileiras (AJB) e da Economia do Mar, que reúne atividades como pesca, turismo náutico e exploração e produção de petróleo e gás. “Temos algumas ameaças no nosso mar próximo, como pesca ilegal não declarada e não regulamentada. Algumas pesquisas de atores interestatais e estatais em nosso mar aproximado que não são autorizados. Temos que ter gerenciamento para controle das linhas de comunicação marítima”, afirmou.

Santos salientou que a fronteira leste marítima do Brasil ainda está sendo construída. Pela lei internacional, a Convenção das Nações Unidas estabelece a ZEE que vai até 200 milhas das ilhas que fazem parte do território nacional. Ele explicou que existem pesquisas geológicas voltadas para fazer a extensão da plataforma para que a área marítima sob responsabilidade brasileira, principalmente o subsolo, seja a mais ampliada possível.

Margem Equatorial

As avaliações atuais são de que a Margem Equatorial é bastante próspera por questões geológicas similares à Guiana, que passa por um aquecimento das atividades de exploração de petróleo nos últimos anos, assim como características similares às da Nigéria, que também é rica em hidrocarbonetos. A separação das áreas onde hoje estão o país africano e a Margem Equatorial remetem à Pangeia, há bilhões de anos.

“É fato que a geologia da nossa Margem Equatorial é muito parecida com a da Nigéria, que é próspera e rica como a Margem Equatorial. Confirma nossa expectativa a questão da Guiana, que tem petróleo. Hoje, a Guiana é outro país, por conta da exploração em sua plataforma. Sempre de maneira sustentável”, ponderou Santos.

As pesquisas já identificaram que a margem sul do Brasil tem ouro e outros recursos minerais importantes, sem falar em potenciais das novas fronteiras do petróleo e gás, como da Bacia de Pelotas. Na margem oriental/meridional, também foram identificados recursos na Elevação de Rio Grande, como cobalto, e a possibilidade de petróleo e gás. “Identificamos algumas áreas que têm exsudação de gás. Estamos agora buscando um ROV em Portugal para tentar encapsular esse gás e identificar se são hidrocarbonetos”, contou o diretor geral da Marinha.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/07/2026





INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 112/2026
Página 78 de 78
Data: 06/07/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 06/07/2026